

DURCHMESSERLINIE NEUE VARIANTE ALS WEG AUS DER BLOCKIERUNG?

An der gemeinsamen Informationsveranstaltung von Appenzeller Bahnen, Stadt und Quartierverein kam am 10. November es zu einem Schulterschluss der Vernunft: Der neue Ansatz, die geplante Südrampe samt neuer Station von der Teufener Strasse auf die Rückseite des Quartierzentrums zu verlegen, überraschte – und überzeugte.



Blick aus Richtung GBS auf die neue Haltestelle Riethüslistrasse (Grafik: AB)

Erich Gmünder

Ob es die Lösung der lange blockierten Situation zwischen zwei Kontrahenten ist – hier die Bahn, welche für das zentrale Element der Durchmesserlinie auf den Goodwill des Riethüsli angewiesen ist, da das Quartier, das im Würgegriff des Verkehrs nach jeder Entlastungsmöglichkeit greift - das wird sich bald zeigen.

Die Appenzeller Bahnen AG hatte die Deblockierung vorgespürt, wobei selbst Direktor Düsel kein Geheimnis daraus machte, wem der neue Ansatz zu verdanken ist: Dem Gesamtprojektleiter Josef Zuppiger. Er hatte in der Schublade einen Vorschlag gefunden, der von den Ingenieuren belustigt auf die Seite gelegt worden war: nämlich die Idee von Gallus Wirrer, die Station auf die Riethüslistrasse zu verlegen.

Und der Quartiervereinsvorstand hatte den Ball aufgenommen und in einer Gesamtschau eine Abwägung aller Vor- und Nachteile gemacht - nicht nur aus Quartiersicht, sondern auch aus Sicht der Stadtentwicklung und der ökologischen Nachhaltigkeit, und im Wissen darum, dass jede Lösung auch Verlierer hat. In einer Priorisierung entschied sich das «Quartierparlament» schliesslich für jene Variante, welche wohl die glaubwürdigste ist, wenn man der Bahn wirklich eine Zukunftschance geben will.

Und die Betroffenen hatten nach einer eingehenden Auslegeordnung den Mut, am gleichen Abend einen Vorentscheid zu treffen und das Signal für die Planer auf Grün zu stellen, damit die Variante Riethüslistrasse so rasch als möglich bis zur Entscheidungsreife vorangetrieben werden kann.

Gesamtprojektleiter Josef Zuppiger, der für sein einfühlsames Vorgehen - sowohl bei den Gesprächen mit betroffenen Anwohnern und Mietern, als auch in seinen wohlüberlegten Voten - auch von den beiden anwesenden Stadträten und dem Stadtgenieur viel Lob entgegen nehmen durfte, sicherte zu, dass die Bahn ihre bisher favorisierte Lösung im Quartierzentrum aufgeben, wenn die Verlegung wirklich eine Chance erhalte.

So darf man nun auf die weitere Entwicklung gespannt sein. Entscheidend ist schliesslich, ob die Einsprachen zugunsten einer besseren Lösung zurückgezogen werden. Dann ist die Deblockierung definitiv geglückt.



«AUTOS STÖREN UNS, NICHT DER ZUG»

An der Informationsversammlung gab es Gelegenheit, den Verantwortlichen Fragen zu stellen und auch mal seine Meinung zu sagen. Eine kurze Zusammenfassung der Diskussion.

Arthur Gmünder

Die Stadt verdrängt unser Verkehrsproblem, und die DML brauchen wir eigentlich gar nicht.

Josef Zuppiger, Gesamtprojektleiter

Nicht die Bahn bestimmt, wo und wie die Bahn fährt, sondern Steuerzahler und Gemeinden. Die Bahn braucht es, da sie viel die grössere Kapazität aufweist als der Bus.

Fredy Brunner, Stadtrat

Vor allem andern aber hat die AB eine gültige Konzession, Infrastruktur und Investitionen sind getätigt. In der Ostschweiz ist es noch nicht gelungen, auf die Bahn zu verzichten. Die Variante Schreier ist nicht realistisch.

Josef Zuppiger, Gesamtprojektleiter

In 10-20 Jahren ist die Bahn auf ihrem eigenen Trasse wesentlich schneller. Der Verkehr wird in St. Gallen eingefroren. Bis dahin gibt es 25 % mehr Verkehr auf den Strassen, die dann verstopft sein werden.

Elisabeth Béery, Stadträtin

Man muss den ÖV gut verteilen und gesamthaft nutzen. Man darf auch nicht vergessen, dass man im ÖV viel Zeit für Angenehmes hat, wie etwa ein Buch zu lesen. Man ist sich bereits eine Tramlösung für St. Gallen am Überlegen. Denn der Bus bleibt in Stosszeiten im Gegensatz zum Tram stecken. So richtig attraktiv ist der Bus nur, wenn er nicht randvoll belegt ist. Und der Bus braucht viel mehr Personal.

Hans Bigger

Die Bahn ist für das Riethüsli eine Plage! Sie bringt uns nur Nachteile, wir brauchen sie nicht. Nur die Appenzeller haben Vorteile. Mit welchen Leuten sollen diese ewig leeren Züge gefüllt werden?

Barbara Anderegg

13'000 Autos stören uns, nicht der Zug. Wir müssen beides anschauen und können nicht nur den Zug verurteilen.

Hans Müller

Die Thurgauer haben ihre Aufgaben gemacht und eine Untersuchung veranlasst. Aber hier scheint



die Bahn das Mass aller Dinge zu sein! Wieso gibt es keine Untersuchungen? Man kann nicht alles mit Bauchentscheiden abtun!

Brigitte Stillhart Dew, Im Grund 20

Ich habe heute viele Ideen gehört und bin froh, nicht umziehen zu müssen, weil die Bahn ihre Aufgabe gut erledigt hat. Aber auch die Stadt sollte die Verkehrsplanung angehen und eine Gesamtdiskussion führen.

Thomas Schmid hat notiert

Thomas Christen



«Ich bin froh, dass sich das ganze Quartier gegen das Südportal, das gleich neben unserem Geschäft zu stehen gekommen wäre, so vehement gewehrt hat und damit auch die leidige Umfahrung durch die Wohnquartiere vom Tisch ist. Die neue Variante mit der Bahnstation hinter unserer Liegenschaft betrachten wir vorerst einfach mal als Chance, auch wenn wir

noch nicht genau abschätzen können, was es bringt - besser als das ursprüngliche Projekt und vermutlich auch als die jetzige Situation ist es allemal. Mich würde es freuen, wenn auch die Stadt konkrete Pläne aus der vom Bahntrasse gewonnen Fläche für die «Aufwertung des Quartierzentrums» vorlegen würde. Diese Diskussion finde ich genau so elementar wie das Bahnprojekt. Auch denke ich, dass die Kapazität der Teufenerstrasse, trotz des verbesserten öffentlichen Verkehrs, eher früher als später an ihre Grenzen kommt. Eine Verkehrsberuhigung würde da sicher helfen.»

Ludwig Souabni



«Für unser Restaurant eröffnen sich neue Perspektiven. Der Betrieb hatte seit der Sperrung der Einfahrt Teufener Strasse-Riethüslistrasse mit Umsatzeinbussen zu kämpfen. Der Eigentümer hat sich jahrelang vergeblich dagegen gewehrt. Nun wird unsere Lage auch für den Durchgangsverkehr wieder attraktiv, und wir erhalten zudem eine neue Haltestelle direkt vor der Haustüre. Was will man mehr? Ja, vielleicht sind wir bald auch das Bahnhofbuffet Riethüsli.»

Willi Künzler



«Ich finde die Investitionen in den Ruckhalde-Tunnel und überhaupt die ganze Durchmesserlinie viel zu teuer. Viel besser würde man die Trolleybuslinie bis zum Bahnhof Teufen verlängern. Ein Trolleybus mit Zweiachsantrieb ist wintertauglich und sicherer als das Bähnli. Ich weiss, wovon ich rede: Ich war selber 33 Jahre Trolleybus- und Autobusfahrer und habe rund 1 Million Kilometer ohne einen einzigen Unfall zurückgelegt.»



KOMMENTAR WIRKLICHES ANLIEGEN NICHT ERNST GENOMMEN

Mit der Bahn ist zwar keine Wunschlösung, aber dennoch eine für das Quartier annehmbare Variante gefunden worden. Das Riethüsli musste sich vor allem dem Druck der St. Galler Stadtregierung beugen und sieht sich gezwungen, eine weitere Strasse an den Durchgangsverkehr abzutreten.

Es stimmt sehr nachdenklich, wenn nach abendfüllenden Debatten für den öffentlichen Verkehr sogar deren Verfechter und oberste Chefs ins Auto steigen, obwohl doch die Bus- /respektive Bahnhaltestelle näher am Austragungsort liegt als jeglicher Parkplatz. Spätestens zu diesem Zeitpunkt kommt das Gefühl auf, dass zwar Wasser gepredigt, aber selbst von den Verantwortlichen Wein getrunken wird. Ob die neue Haltestelle mitten im Riethüsli-Zentrum mehr Passagiere in die Bahn locken wird, ist mindestens fraglich: Den Anblick leerer Züge sind wir Riethüsler uns ja schon gewohnt.

Auch wenn wir uns dafür zu entscheiden hatten, neben der Teufenerstrasse auch noch die Riethüslistrasse an den Verkehr zu verlieren, ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Die vom Quartierverein gestartete Petition «Strassentunnel» zeigt gute Ergebnisse. Wie bereits schon in der Riethüslistrasse erwähnt, wird kein St. Galler den Appenzellern ihre Bahn streitig machen, denn das machen die nämlich schon selbst. Wenn nur ein Einziger der Einspracheberechtigten bis vor Bundesgericht geht, kann die Durchmesserlinie nochmals 10 Jahre warten. Wenn die Öffentlichkeit nicht belogen wurde, hält das Rollmaterial der Bahn nicht mehr so lange. Wie uns von Bahnverantwortlichen erklärt worden

ist, wäre es unsinnig, den Fahrzeugpark mit alten Zahnradbahnen zu ersetzen. Die Appenzellerbahn müsste also wohl Entlastungsbusse einsetzen, die vor allem im Bereich der Innenstadt und der St. Leonhardsbrücke zu Staus führen und die Verkehrsbetriebe von St. Gallen lahmlegen.

Viele begreifen nicht, wenn von Seiten der Stadt immer wieder versichert wird, die Option, die Bahn gleich ganz gegen Busse auszutauschen (Vorschlag Schreier), sei unsinnig. Genau so kann man argumentieren, dass es im Gegenteil unsinnig ist, nicht darauf einzutreten oder diesen Gedanken wenigstens einmal in Betracht zu ziehen.

Denn das heute schon dringende Privatverkehrsproblem wartet immer noch auf eine Weichenstellung. Wie Herr Zuppiger von der Bahn betont: In 10 – 20 Jahren wird der Privatverkehr um 25 % zunehmen! Die Stadtregierung von St. Gallen will den Privatverkehr «einfrieren». Etwa durch Staus?

Die Stadtregierung hört nicht auf unser wirkliches Anliegen. Hoffen wir also auf die Appenzeller Bären ...und natürlich auf die Petition des ganzen Quartiers Riethüsli.

Thomas Schmid

DER URHEBER DER NEUEN VARIANTE

Gallus Wirrer hatte an der Versammlung Grund zur Freude: Die Idee, die Haltestelle der AB hinter die Geschäftsliegenschaften zu verlegen, stammt von ihm und einem befreundeten Architekten. Der Geschäftsmann ist Eigentümer der Liegenschaften Talhof (heute Café Schwyter) und Lebensmittel Christen an der Teufener Strasse sowie einiger Geschäftsliegenschaften an der hinterliegenden Riethüslistrasse.



Gallus Wirrer stiess vor anderthalb Jahren das erste Auflageprojekt sauer auf; er befürchtete massive Nachteile während der Bauphase und auch in Zukunft für die Mieter seiner Geschäftsliegenschaften und stellte die AB vor die Alternative: Entweder Entschädigungszahlungen für Umsatzeinbussen und Wertverminderung seiner Liegenschaften oder eine quartierverträglichere Gestaltung des neuen Südportals auf der der Teufener Strasse abgewandten Seite. Denn für ihn war eines klar: Die Haltestelle gehört in die Kernzone und nicht an die Peripherie.

Seine Idee stiess bei den Bahnverantwortlichen auf taube Ohren und verstaubte irgendwo in den Akten. Bis diesen Frühling: Gallus Wirrer war in Australien auf einer längeren Reise, als ihn ein Mail von Josef Zuppiger erreichte mit der Bitte um ei-

nen Gesprächstermin. Danach ging alles schnell: Zuppiger liess die Variante Riethüslistrasse ausarbeiten und führte in den letzten zwei Wochen Gespräche mit allen betroffenen Anstössern und Geschäftsinhabern. Und bemühte sich, die Nachteile für sie möglichst gering zu halten. So kann vermutlich auf den ursprünglich vorgesehenen Abbruch verschiedener Geschäftsliegenschaften verzichtet werden. Die Zahl der Gegner der bahnbrechenden neuen Idee wurde damit deutlich reduziert. Auf der anderen Seite atmeten die Anwohner und Geschäftsinhaber an der Teufener Strasse auf.

Gallus Wirrer hat an der Versammlung erlebt, wie seine Vision von der überraschten Quartierbevölkerung positiv aufgenommen wurde. Er, der selber seit einigen Jahren eine Wohnung in einer seiner Liegenschaften bewohnt, wenn er nicht gerade als Weltenbummler unterwegs ist, findet diese Entwicklung phänomenal. Er freue sich, dereinst hinter seinem Haus in die Bahn und eine Stunde später in Kloten in das Flugzeug einsteigen zu können. Den Riethüslern windet er für ihre «historische Entscheidung» ein Kränzchen. Das ganze Quartier erfahre durch diese Lösung eine Aufwertung, wovon sowohl die Geschäfte wie auch die Wohnlage und der Quartierzusammenhalt profitierten.

Erich Gmünder



HANNES KUNDERT: «STÄRKUNG DES QUARTIERZENTRUMS»

Sind Sie zufrieden, wie die AB auf die zahlreichen Einsprachen reagiert haben?

Ja sicher. Die AB haben einerseits ihre Kommunikation verbessert und andererseits dem wichtigsten Punkt der Einsprachen Rechnung getragen. Die 2-jährige Strassenverkehrsumleitung während der Bauzeit durch Quartierstrassen ist vom Tisch, ebenfalls das Portal bei Christen mit 3 hässlichen Betonmauern.

In der Konsultativabstimmung ist eine grosse Mehrheit dem Vorstand gefolgt und hat sich ebenfalls für die DML und den neuen Standort an der Riethüslistrasse ausgesprochen. Verbuchen Sie das als Erfolg?

Ich glaube schon. Der Vorstand konnte zwar nicht wissen, was die anwesenden Bewohner wollen. Jetzt hat sich aber gezeigt, dass der Vorstand mit seiner Präferenz Portal Riethüslistrasse richtig liegt.

Was versprechen Sie sich mit dem neuen Standort für das Riethüsli?

Der Vorstand hofft auf eine Stärkung des Quartierzentrums. Der neue Standort der Bahnhaltestelle liegt so zentral, dass wir hoffen, Restaurant, Läden und Gewerbeschulzentrum in ihrer Erreichbarkeit zu stärken. Weiter hoffen wir, dass die heutigen Autopendler Teufen-St.Gallen künftig häufiger die Bahn benützen. Das bringt dem Quartier etwas.

Auf der Strecke bleiben ein paar Anstösser, welche zu den Verlierern zählen. Was werden Sie Ihnen sagen?

Ich verstehe die Sorgen des einen Hauseigentümers, vor dessen Haus neu die Bahn durchfährt. Wenn wir aber ans erste Projekt denken, wären dort etwa 5 Liegenschaften von der Bahn betroffen gewesen. Nun sind es

noch 1-2. Die AB verspricht für die aufzuhebenden Garagen Realersatz zu schaffen, was für die Liegenschaften eine Verbesserung bedeutet. Allen kann man es nie recht machen, aber ich denke, dass mit der Variante Riethüslistrasse für unser Quartier insgesamt die bessere Lösung vorliegt als vor einem Jahr. Ich glaube den AB auch, dass sie alles Erdenkliche versuchen, um auch für die stark betroffenen Liegenschaften eine verträgliche Lösung zu finden.

Was bedeutet jetzt dieser Entscheid für die Petition Strassentunnel?

Die Unterschriftensammlung für einen Strassentunnel geht bis Frühling 2011 weiter. Wir haben von der Hauptversammlung einen klaren Auftrag, uns für eine Entlastung vom Durchgangsverkehr einzusetzen. Wir wollen damit die städtischen und kantonalen Stellen dazu bringen, sich in den nächsten Jahren Gedanken zu machen, wie der Auto- und Schwerverkehr verträglicher unser Quartier passieren kann. Sollte in den Ausserrhoder Gemeinden Teufen, Stein, Bühler und Gais weiter so gebaut werden wie die letzten 10 Jahre, ist mit weiterem Verkehr zu rechnen. Da ist die Riethüslibevölkerung nicht bereit, einfach alles zu schlucken. Dazu müssen heute Lösungen angedacht werden, die später realisiert werden können. Denkbar ist ein Entlastungstunnel zur Autobahn oder ein Ast zur geplanten Südspange. Jedenfalls können wir uns nicht darauf verlassen, dass die neue Appenzellerbahn sämtlichen Mehrverkehr aufnehmen wird.

Interview: Erich Gmünder

Erich Gmünder

Die Appenzeller Bahnen hatten aufgrund von rund zwei Dutzend Einsprachen eine Projektoptimierung versprochen. Hannes Kundert listete nochmals auf, was für Mängel das Auflageprojekt aus Quartiersicht hatte:

- zweijährige Bauphase mit Umleitung des Durchgangsverkehrs durch die Quartierstrassen Im Grund und Riethüslistrasse
- unhaltbare Einschränkung der Zufahrt zu den Quartiergeschäften mit Umsatzeinbussen bis zur Existenzfrage
- Verlust von Vorgärten an der Teufener Strasse
- Verschandelung des Quartierkerns durch den Bau der Südrampe

Vorstand machte Güterabwägung Bei der Auslegeordnung mit vier vorgelegten Standorten wählte der Vorstand ein mehrstufiges Verfahren, das schliesslich auch bei der Konsultativabstimmung angewendet wurde:

1. Sagen wir Ja zur Bahn und damit auch zur Durchmesserlinie oder verneinen wir deren Existenzberechtigung.
2. Bei einem Ja zur Bahn: Wollen wir die künftige Station im Zentrum oder möglichst weit weg in der Peripherie.
3. Wenn wir die Station im Zentrum wollen: Wählen wir die (ursprünglich geplante) Variante Teufener Strasse oder die Variante Riethüslistrasse.

WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE 4 (RIETHÜSLISTRASSE)



So kam es schliesslich im Vorstand zum Mehrheitsentscheid zugunsten der Variante Riethüslistrasse (4). Damit werde das Quartierzentrum mit Schulen, Geschäften, GBS und neuem Wohnquartier Watt optimal erschlossen und das Umsteigepotenzial erhöht. Der Kern werde durch die Verlagerung entlastet, die Einschnitte seien geringer als bei der Variante Teufener Strasse, und entsprechend sei die Zahl der Betroffenen kleiner.

Die Variante Teufener Strasse (1) wurde vom Vorstand weiterhin als nicht zumutbar betrachtet. Die Variante Liebegg (3) hatte im Vorstand gewisse Sympathien, eine Mehrheit fand aber, sie sei zu weit vom Zentrum entfernt, um noch als ernsthafte Erschliessung des Quartiers zu gelten. Eine weitere Variante (2) war von der Bahn als zu kostspielig und unrealistisch bezeichnet worden und wurde deshalb fallen gelassen.

Diese Abwägung wurde durch die Versammlung mehrheitlich

unterstützt. Bei rund 100 Anwesenden stimmte in der Konsultativabstimmung eine klare Mehrheit für die Riethüslistrasse. Für die Variante Teufener Strasse gab es 1 Stimme, für die Variante Liebegg 6 Stimmen.

Kein Abbruch nötig

Josef Zuppiger hatte sich bis kurz vor der Versammlung bemüht, für die neue Variante möglichst quatiervetragliche Bedingungen zu schaffen. So konnte er zusichern, dass nicht wie ursprünglich angedacht Liegenschaften abgebrochen werden müssten. Einzig die ebenerdigen Garagen bei der Liegenschaft Riethüslistrasse 19 werden nicht mehr zugänglich sein. Hier kündigte er aber die Schaffung von Realersatz an. Bereits würden auch Gespräche mit der Kath. Kirchgemeinde als Bodenbesitzerin geführt, welche sich vorstellen könnte, hier in unmittelbarer Nähe zur neuen Station eine grössere Überbauung inkl. Parkraum zu planen.