

Gegenwind für Autobahnanschluss

Die Netzerhöhung Nord soll Bronschhofen mit der Autobahn verbinden. Schon jetzt formiert sich Widerstand.

Gianni Amstutz

Am Mittwoch stellten Vertreter der Stadt Wil, des Kantons sowie der Regio Wil die Linienführung der geplanten Netzerhöhung Nord vor. Sie bildet die Verbindung zwischen Bronschhofen und dem neuen Autobahnanschluss Wil West und ist zentraler Bestandteil des gleichnamigen Entwicklungsschwerpunkts. Mit diesem sollen westlich von Wil bis zu 3000 Arbeitsplätze entstehen.

Der Verkehr wird in der Region Wil aber auch auf Grund steigender Bevölkerungszahlen zunehmen und die ohnehin schon angespannte Lage im Zentrum noch verschärfen. Die Stadt Wil verspricht sich von der Netzerhöhung Nord eine Verkehrsbelastung des Zentrums, aber auch der Quartiere.

«Eine völlige Katastrophe»

Bereits jetzt formiert sich Widerstand gegen das Vorhaben. Thomas Vögeli, Anwohner der AMP-Strasse, wo die Netzerhöhung durchgeführt soll, findet deutliche Worte: «Meine schlimmsten Befürchtungen werden wahr.» Das Projekt sei eine bare Katastrophe.

Das Versprechen von Stadt und Kanton, die Verkehrssituation in der Stadt werde sich dadurch verbessern, sei schlicht falsch. Durch den Bau zusätzlicher Strassen werde der Mehrverkehr überhaupt erst generiert. Und dabei fördere man in erster Linie den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Dass man noch eine ÖV-Haltestelle baue, sei eine reine Alibi-Übung. Genauso wie die Bachfreilegung und die Dreibrunnenallee mehr PR als eine tatsächliche ökologische Aufwertung darstellten, urteilt Vögeli. «Das ist wie ein Heftpflaster auf einem offenen Beinbruch.»

Müssen Bronschhofer in den sauren Apfel beiessen?

Am meisten aber ärgert sich Vögeli darüber, dass von einer gesteigerten Lebensqualität in den Wiler Quartieren gesprochen wird, Bronschhofen aber «offensichtlich völlig ausser Acht gelassen wird». Er fürchtet, dass die Wohnqualität in Bronschhofen



Wo heute Schafe weiden, soll künftig die Netzerhöhung Nord Bronschhofen mit der Autobahn verbinden. Die Gegner monieren, das sei unnötiger Landverbrauch und fordern eine Alternativlösung.

Bild: Gianni Amstutz

fen drastisch abnehmen werde. Täglich würden durch die Netzerhöhung gemäss seinen Schätzungen dann rund 8000 Fahrzeuge durchs Quartier fahren. Das sei nicht akzeptabel. «Man kann nicht das ganze Land mit Strassen zubauen, damit zerstört man die Lebensqualität.»

Bei solchen Aussagen bekommt man das Gefühl, dass Vögeli nicht nur gegen die nun präsentierte Linienführung ist, sondern eine Netzerhöhung Nord generell ablehnt. Dem widerspricht er: «Ich sehe auch, dass die Zeit nicht stillsteht und es Anpassungen braucht.» Eine Möglichkeit sieht er darin, die Industriestrasse für die Netzerhöhung zu nutzen, wo nötig untertunnelt.

Unterstützung erhält er von prominenter Seite. Der Rosrüter Kantonsrat Sepp Sennhauser (CVP) bringt ebenfalls die Industriestrasse ins Spiel. In einem Kommentar zu einem Facebook-Post der Stadt Wil: «Die parallel verlaufende Industriestrasse ist top ausgebaut, ge-

nügt völlig und könnte als Tunnel unter dem Friedhof weitergeführt werden.» Das nun vorliegende Konzept sei ein Schildbürgerstreich. «Netzerhöhung Nord ja, aber nicht so.»

In einem E-Mail mit ähnlichem Inhalt wendet sich Sennhauser auch an die Vertreter der Wiler Parteien. Darin schreibt er: «In der heutigen Zeit so eine Strasse zu planen mit diesem unnötigen Landverbrauch – notabene in einer Stadt mit Klimanotstand – ist für mich ein Armutzeugnis.» Und er schiebt nach, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen sei.

Variante Industriestrasse wurde geprüft

Der Stadtrat weist die geäußerte Kritik Punkt für Punkt zurück. Eine Linienführung über die Industriestrasse beispielsweise sei in drei der insgesamt 17 Varianten geprüft worden, doch mehrere Gründe sprachen schliesslich dagegen, erklärt Daniel Meili, Stadtpräsident ad

interim. Einerseits führt die Industriestrasse am Ebnetsaal, einer Kita sowie einem Sportplatz vorbei. Anlagen also, die von vielen Kindern genutzt werden. Hier die Umfahrung zu erstellen, sei nicht sinnvoll.

Ein weiteres Ausschlusskriterium sei der Friedhof, der diese Linienführung verhindere. Selbstverständlich könne man diesen theoretisch untertunneln, wie das Sepp Sennhauser vorschlägt, sagt Meili, gibt aber zu bedenken, dass damit die Kosten um ein Vielfaches ansteigen würden. Politisch wäre das Projekt im Kantonsrat damit vermutlich chancenlos.

Zur Kritik, dass mit der Umfahrung das Verkehrsproblem nicht gelöst, sondern lediglich verlagert werde, sagt Meili: «Mit der Umfahrung wird nicht nur das Zentrum, sondern beispielsweise die gesamte Hauptstrasse in Bronschhofen entlastet.» Das wiederum ermögliche Aufwertungen für den Langsamverkehr und den ÖV und die Lebensqualität allgemein. «Wir leugnen

nicht, dass es auch Verlierer geben wird, doch solche gibt es auch schon in der jetzigen Situation.» Und im Verhältnis würden die Vorteile für die Gesamtbevölkerung durch den Bau der Netzerhöhung Nord und die weiteren damit verbundenen knapp 50 Massnahmen massiv überwiegen.

Einsprachen sind wahrscheinlich

Diesen Bekundungen zum Trotz: Dem Projekt Netzerhöhung Nord weht bereits jetzt ein heftiger Gegenwind entgegen. Die Stadt- und Kantonsregierung steht vor der Herausforderung, das Geschäft durch das jeweilige Parlament zu bringen. Und auch dann sind noch nicht alle Hürden übersprungen.

Es drohen Rechtsmittelverfahren, die das Projekt verzögern könnten. Thomas Vögeli sagt: «In der vorliegenden Form sind Einsprachen vorprogrammiert.» Und fügt an: «Ich bin in Bronschhofen bei weitem nicht der Einzige, der das so sieht.»

So verläuft die Netzerhöhung Nord in Bronschhofen



Quelle: OSM, Lizenz Odbli 1.0/Karte: jbr

«In der heutigen Zeit eine Strasse mit diesem unnötigen Landverbrauch zu planen, ist für mich ein Armutzeugnis.»

Sepp Sennhauser
Kantonsrat CVP

«Wir leugnen nicht, dass es auch Verlierer geben wird, doch die Vorteile für die Gesamtbevölkerung überwiegen.»

Daniel Meili
Stadtpräsident ad interim

Seitenblick

Kriegsgebiet Fürstenland

Auf Wils Strassen herrscht Krieg. Das sagte schon die Mutter und mied die Äbtstadt wenn immer möglich. Der Waffenstillstand, der während des Coronalockdown herrschte, ist wieder aufgehoben. Nun lässt sich nur noch von den friedlichen Strassen dieser Zeit träumen, die, kaum vorbei, schon eine Ewigkeit her zu sein scheint.

Wer kurz nach 17 Uhr losfährt, kommt genau richtig für die Schlacht. Will man im Stau auf den Vordermann aufschliessen, fetzt schon ein Velofahrer zwischen den Wagen hindurch. Das geistige Auge hat ihn schon auf der eigenen Motorhaube liegen gesehen. Der Adrenalinspiegel steigt.

Am Schwanenkreisel dann kommt von links ein Velofahrer an. Ein Autofahrer meint, er müsse diesen überholen und gleichzeitig den Kreis verlassen. Das Gehirn rekapituliert unterdessen, was man im Erste-Hilfe-Kurs vor Jahren gelernt hat und wo das nötige Material zur Behandlung im Auto verstaut ist: unter dem Sitz, dort wo auch Warnweste und Pannendreieck liegen.

Auch nach der Rudenzburgkreuzung staut es immer noch; in die Gegenrichtung mehr als Richtung Autobahn. Eine Frau streckt den Kopf zum Fenster eines Lieferwagens raus. Doch halt! Die Dame steht ja mitten auf der Strasse, weit entfernt vom Fussgängerstreifen.

Wer meint, auf der Autobahn, die sich durchs Fürstenland schlängelt, sei der Friedensvertrag unterschrieben, der täuscht sich. Die Ausfahrt nach Wil ist verstopft, der Pannestreifen wird als Einspurstreifen missbraucht.

Derweil verlangsamt sich auch der Verkehr in Richtung St. Gallen. Einem weissen Kombi kann es nicht schnell genug gehen – er überholt rechts, nur um festzustellen, dass es doch nicht schneller vorwärtsgeht. Derweil betätigt der Hintermann nervös die Lichthupe.

Um einige Nahtoderfahrungen reicher und erleichtert, dass im Verkehrskrieg nichts passiert ist, parkiert man am Rand von St. Gallen. Für den Rest der Strecke gibt es schliesslich Busse. Das nächste Mal lieber direkt mit Maske in den ÖV. Dazu müsste der Passagier aber erstens pünktlich sein und zweitens Maske und Desinfektionsmittel dabei haben.



Dinah Hauser
dinah.hauser@chmedia.ch