



Für den Kantonsrat hat die Beseitigung des Engpasses auf der Stadtautobahn die höchste Dringlichkeit.

Bild: Urs Bucher (St. Gallen, 22. September 2015)

Autobahnen haben oberste Priorität

Kantonsrat Das St. Galler Kantonsparlament sendet ein deutliches Signal nach Bern: Die bürgerliche Mehrheit will die dritte Röhre für die Stadtautobahn, sie will den Autobahnanschluss Witen in Goldach und den Ausbau in Wil West.

Christoph Zweili
christoph.zweili@tagblatt.ch

Die links-grüne Fraktion mochte gestern im Kantonsrat wettern, so viel und so laut sie konnte: Mit Ausdrücken wie «Landverschleiss», «Moloch Verkehr», «Strassenprojekte aus dem letzten Jahrhundert» und «So kommen wir nicht weiter» hatten ihre Argumente im bürgerlichen Parlament keine Chance. Es lehnte den Antrag auf Rückweisung des gesamten 17. Strassenbauprogramms 2019–2023 zur Planung der Strassenbauvorhaben an die Regierung deutlich ab. «Ohne Strassenbauprogramm gibt es keine Investitionen, keinen Unterhalt und kein Geld für die Agglomerationsprogramme», hatte Bauchef Marc Mächler zuvor klipp und klar festgehalten.

Es folgte ein mehrstündiger Stellungskrieg: Die links-grünen Streichungsanträge wurden gleich im Dutzend abgeschmettert – ein klares Bekenntnis für den motorisierten Individualverkehr im Ringkanton, wo 68 Prozent des täglichen Weges mit Privatautos zurückgelegt werden. Das Filetstück im Strassenbauprogramm, die dritte Röhre der Stadtautobahn, die Teilspanne bis zum Güterbahnhof und den Tunnel Liebegg Richtung Kanton Appenzell Ausserrhoden, bezeichnete Walter Locher (FDP) als «Jahrhundertwerk» mit einer Dimension, «wie es so noch nie im Kanton St. Gallen beschlossen worden ist». Das nicht nur für die Stadt und die Region wichtige Bauvorhaben will der Bund mit 1,144 Milliarden Franken unterstützen, dem drittgrössten Betrag beim vorgesehenen Ausbau des Nationalstrassennetzes für 2030. In der Vernehmlassung war noch von 490 Millionen Franken die Rede gewesen. «Wir

müssen in der Ostschweiz ein klares Zeichen setzen, dass wir dieses Projekt auch wollen», sagte der Präsident der IG Engpassbeseitigung. Der Rückweisungsantrag der SP-Grüne-Fraktion wurde mit 90 zu 18 abgelehnt. Regierungsrat Marc Mächler ist froh um dieses Fanal, auch wenn es jetzt noch «langjährigen Schnauf» brauche: Für den Bauchef ist es die wichtigste Strassenverbindung nach Zürich und ins nahe Ausland nach Vorarlberg.

Im Programm drin bleiben auch die Projekte «Zubringer Rorschach» und der «Anschluss Witen mit Zubringer Ror-

schach», beide seit Jahren ein Thema. «So kurz vor der Zielgeraden» zeigte sich Kantonsrat Michael Götte (SVP) vom Streichungsantrag nicht wenig überrascht, während Raphael Frei (FDP) in Erinnerung rief, dass die Bauvorhaben von zwei Dritteln der Bevölkerung getragen würden.

Für die SP sind die Ausbauten überdimensioniert

Peter Hartmann (SP) stellte das in Abrede: «In der direkt betroffenen Bevölkerung sind diese Projekte umstritten.» Im Endeffekt seien die Autobahnanschlüs-

se in allen Regionen überdimensioniert: «Mit solchen Ausbauten sind sie auf dem falschen Dampfer. Sie folgen einer Strategie aus dem falschen Jahrhundert», mahnte er den Gesamtrat. Regierungsrat Marc Mächler zeigte allerdings auf, dass der Bund das Projekt mit Priorität A eingestuft habe. Auch hier brauche es ein klares Signal nach Bern.

SP-Kantonsrat Josef Kofler stellte sich bei der Verbindungsstrasse A53-Gaster gegen die eigene Partei. Ein Übungsabbruch mache keinen Sinn: «Uznach und die Nachbardörfer brauchen diese Strasse.» Zuvor hatte Mari-

anne Steiner (SVP) im Süden des Kantons den grossen Wurf vermisst.

Der Autobahnanschluss Wil West ist das Kernstück für die Region Wil, «für den Kanton St. Gallen und den Kanton Thurgau ein grosses Projekt», rief Regierungsrat Mächler in Erinnerung: «Es geht um 2000 bis 3000 Arbeitsplätze.» Man habe zwar mit dem Bund eine Differenz – der Kanton will eine A-Priorität –, es sei aber unsicher, ob die Finanzierung in der dritten Tranche der Agglomerationsprogramme möglich sei. Auch hier sei ein positives Signal aus dem Rat für das Programm gut. Noch aber sei die Bevölkerung zu überzeugen.

Fliesen künftig Bussengelder in das Strassenprogramm?

Für Kantonsrat Guido Wick (Grüne) ist allerdings völlig offen, «wie das Volk entscheidet»: «Der Autobahnanschluss ist eine lebende Kröte, die wir schlucken müssen.» Ein Antrag, der die Projektierung der «Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss Wil West» mit Variantenstudium forderte, hatte allerdings keine Chance.

Heute geht die Diskussion im St. Galler Kantonsrat weiter: Diskutiert werden Strassenbauvorhaben mit zweiter Priorität, sogenannte «Ersatzprojekte». Noch strittig ist, ob künftig auch die Buseneinnahmen von rund 22 Millionen Franken in das Strassenbauprogramm fließen dürfen. Bisher flossen sie in den Staatshaushalt; die Regierung lehnt diese Umlagerung allerdings ab. Damit stünden in der Programmperiode 2019 bis 2023 neu 356,5 Millionen Franken für den Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen zur Verfügung. Ferner soll es auf Kantonsstrassen keine Tempo-30-Zonen mehr geben.

S-Bahn-Netz unter der Lupe

Der Kanton St. Gallen hat sich eine Gesamtverkehrsstrategie gegeben: Das Parlament nahm am Dienstag von einem entsprechenden Bericht der Regierung Kenntnis, der die strategische Stossrichtung für die Entwicklung von Strasse, Schiene, Fuss- und Veloverkehr vorgibt. Dies eng verknüpft mit dem Raumprogramm.

Für die bürgerliche Ratsmehrheit sind die grossen Ausbauschritte beim öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren erfolgt, der weitere Ausbau daher sorgfältig zu prüfen. Dieser Ansatz ist der Links-Grünen-Fraktion ein Dorn im Auge: Man habe schon im laufenden ÖV-Programm nur 344 statt 383 Millionen Franken ausgegeben. Mit 370 Millionen Franken spare die Regierung nun beim 6. ÖV-Programm 2019–2023 erneut zehn Millionen. Beim öffentlichen Ver-

kehr gelte die Maxime, dass zuerst die Ausbauten gemacht werden müssten, bevor die Frequenzen anwüchsen. Dem widersprach dann Regierungsrat Bruno Damann unter Berufung auf den Bund, als es um den geforderten Viertelstundentakt im Fürstentum ging: «Zwischen Wil und St. Gallen ist das Passagieraufkommen bei der S-Bahn dafür zu gering. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist zu klein.»

Kanton will den Vollknoten in St. Gallen

Die vorberatende Kommission fordert nun eine Erfolgskontrolle für das S-Bahn-Netz, das seit 2013 stark ausgebaut wurde. Im Einklang mit den Fernverkehrskonzepten 2025 und 2030/35 soll die Regierung bis spätestens zum Vorliegen des nächsten ÖV-Programms eine Neukonzeption für ein künftiges, gezielt

verdichtetes S-Bahn-Angebot entwickeln. Die St. Galler Regierung wehrt sich nicht dagegen, bei den Ausbauten seien ihr aufgrund der vorgegebenen Kostendeckungsgrade gesetzlich die Hände gebunden. «Wir tun aber alles, um endlich den Vollknoten St. Gallen zu erhalten», beteuerte Damann – also gleichzeitig haltende Züge aus jeweils beiden Richtungen.

Mit einem Viertelstundentakt würde das Fuder überladen. Mit dieser Auskunft war der St. Galler Stadtpräsident Thomas Scheitlin (FDP) erwartungsgemäss nicht zufrieden. «Im S-Bahn-Bereich müssen wir endlich Nägel mit Köpfen machen», forderte er. Sie wird heute ihrer Funktion als Zubringer nur ungenügend gerecht. Die St. Galler Regierung solle sich dessen endlich bewusst werden. (cz)