

# «Strassenfonds wurde geplündert»

**Verkehr** Der Kanton St. Gallen hat Probleme, künftige Grossprojekte auf der Strasse zu finanzieren. Die vorberatende Kommission fordert dafür eine Spezialfinanzierung. Die Regierung ist dagegen.

Christoph Zweili  
christoph.zweili@tagblatt.ch

In der Septembersession kommende Woche ist die neue Gesamtverkehrsstrategie zusammen mit dem Strassenbau- und dem ÖV-Programm 2019 bis 2023 eines der Hauptgeschäfte im St. Galler Kantonsrat – wesentlicher Treiber ist das kantonale Raumkonzept. Bereits jetzt ist absehbar, dass der Strassenfonds zu reden geben wird. «Wir hätten bei der Gesamtverkehrsstrategie auch die Kosten thematisieren sollen», gibt Walter Locher offen zu. Gemäss 17. Strassenbau-Programm stehen bis zum Jahr 2033 total 135 Millionen Franken zur Verfügung – «das reicht nie und nimmer für Grossprojekte wie die Engpassbeseitigung St. Gallen, den Autobahnanschluss Wil-West oder den Zubringer Rorschach mit einer Investitionssumme von bis zu einer Milliarde Franken», sagt Locher.

Die vorberatende Kommission – Locher ist Mitglied – fordert daher in einer Motion vom 22. August eine Spezialfinanzierung für grosse Investitionsvorhaben im Strassenverkehr und zusätzliche Mittel für den mit dem Sparprogramm 2013 ausgebluteten Strassenfonds. Mit diesen zusätzlichen Mitteln sollen die steigenden Unterhaltslasten, der Nachholbedarf für Sanierungen und Substanzerhalt sowie die Investitionen bei den Kantonsstrassen getragen werden. Die Regierung lehnt eine stärkere Fondierung des Strassenbaus vor allem aus finanzpolitischen Gründen ab, wie am Freitag bekannt wurde. «Mit dieser Massnahme wird in der Praxis weder mehr noch schneller gebaut», schreibt sie in ihrem Antrag an den Kantonsrat. Heute werde der Takt beim Strassenbau neben personellen Mitteln vor allem durch Rechtsmittel und direktdemokratische Verfahren bestimmt.

## Neun Millionen Franken werden umverteilt

Der finanzielle Spielraum für Strassenprojekte sei vorhanden, er könne auch zusätzlich ausge-



Das grösste Strassenbauprojekt im Kanton ist die Engpassbeseitigung des überlasteten Stadttunnels.

Bild: Ralph Ribli

weitet werden. Dass sich die Regierung dafür zusätzlich verschulden will, stösst Locher sauer auf. Was der Kanton St. Gallen in den nächsten Jahren in die Verkehrsinfrastruktur stecke, müsse er auch selber finanzieren können. Das könne er auf keinen Fall auf die nächste Generation abwälzen, sagt der FDP-Kantonsrat, der auch die IG präsidiert, die sich für die Beseitigung des Al-Nadelöhrs in der Region St. Gallen einsetzt. «Der Rat will keine stärkere Verschuldung. Wir werden stattdessen wohl auf Beschlüsse zurückkommen müssen», sagt Locher. Er erinnert an das Sparprogramm 2013: «Damals wurde der Strassenfonds geplündert – jährlich neun Millionen Franken werden seither in den allgemeinen Haushalt umverteilt.»

Dass der grösste Ostschweizer Kanton sein bisher von regionalen Begehrlichkeiten gesteuertes Infrastrukturnetz für den Strassen-, Schienen-, Fuss- und Veloverkehr künftig besser prio-

risieren beziehungsweise Doppelspurigkeiten zwischen den Verkehrsträgern dank einer Gesamtstrategie für Strasse und Schiene vermeiden will, ist

## «Der Rat will keine stärkere Verschuldung.»



Walter Locher  
FDP-Kantonsrat, Präsident IG Engpassbeseitigung St. Gallen

grundsätzlich unbestritten, auch in der vorberatenden Kommission. «Für das laufende 16. Strassenbauprogramm 2014–2018 wurden 1100 Ausbauwünsche eingereicht», erinnert Sascha Bundi, Verkehrsplaner und Verantwortlicher für die Gesamtverkehrsstrategie im Baudepartement. «Wenn wir davon nur 110 bis 120 umsetzen können, sind wir gut bedient.»

### Zwei Drittel sind mit dem Auto unterwegs

Der Anteil des Privatverkehrs im Kanton entspricht dem nationalen Mittel. 37,5 Kilometer legt eine Person im Kanton St. Gallen täglich zurück – dafür ist sie im Schnitt 81,2 Minuten unterwegs. 68 Prozent des Weges werden mit privaten Motorfahrzeugen zurückgelegt, 23 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene, 8 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo. 67 Prozent der Einwohner in den Städten besitzen ein Auto, auf dem Land sind es rund 80 Prozent.

Die vorberatende Kommission steht hinter der Gesamtverkehrsstrategie, dem Strassen- und dem ÖV-Programm. Die Räte Walter Locher (FDP), Karl Güntzel (SVP) und Patrick Dürr (CVP) sowie 85 Mitunterzeichnende signalisierten in ihrer inzwischen von der Regierung beantworteten Interpellation eine mittlere Unzufriedenheit. Dem Trio fehlten vor allem strategische Aussagen zu den Grossprojekten im Strassenbau, zur Zielrichtung der Regierung bei den Agglomerationsprojekten, zu den Absichten zur Weiterentwicklung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein und zu den Absichten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der nationalen und internationalen Zentren mit dem öffentlichen Verkehr.

«Ein Raumkonzept macht doch nicht einfach an der Grenze Halt. Die Sicht Richtung Osten fehlt immer noch», sagt Locher. «Kein Wort zum weiteren ÖV-Ausbau am Arlberg und nichts zur grenzüberschreitenden S-Bahn Richtung Österreich.»