

Der Kanton St. Gallen erhält, was er will

Infrastruktur Der Bund plant, 180 Millionen Franken für die vom Kanton St. Gallen vor Jahresfrist eingereichten vier Agglomerationsprogramme freizugeben. Der Kanton zeigt sich für einmal zufrieden mit dem Entscheid aus Bern.

WZ, 18.1.18

Richard Clavadetscher

Der Kanton St. Gallen ist zufrieden: Er «begrüsst die positive Bewertung der im Dezember 2016 eingereichten kantonalen Agglomerationsprogramme» durch den Bund. Dieser plant, sich in den Jahren 2019 bis 2022 mit rund 180 Millionen Franken an den vier Agglomerationsprogrammen der dritten Generation des Kantons zu beteiligen.

Insgesamt sollen im erwähnten Zeitraum 108 Millionen Franken des Bundes ins Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee fliessen. 28 Millionen Franken sind für die Region Obersee vorgesehen, 27 Millionen Franken für die Agglomeration von Wil und 6 Millionen für Werdenberg-Fürstentum Lichtenstein. Der Gesamtbetrag von 180 Millionen Franken entspricht dabei einem Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent.

Von den erwähnten 180 Millionen Franken werden deren 83 Millionen in den Fussgänger- und Veloverkehr fliessen. Der Rest kommt Strassenprojekten für den Kapazitätsausbau zugute, aber auch Projekten im Bereich Verkehrsmanagement und Aufwertung des Strassenraums, wie das Baudepartement des Kantons St. Gallen mitteilt.

Lücken im Veloverkehrsnetz schliessen

Was die Bahninfrastrukturmassnahmen angeht, sind sie finanziell nicht mehr in den Agglomerationsprogrammen enthalten, sie werden über den Bahninfrastrukturfonds mitfinanziert.

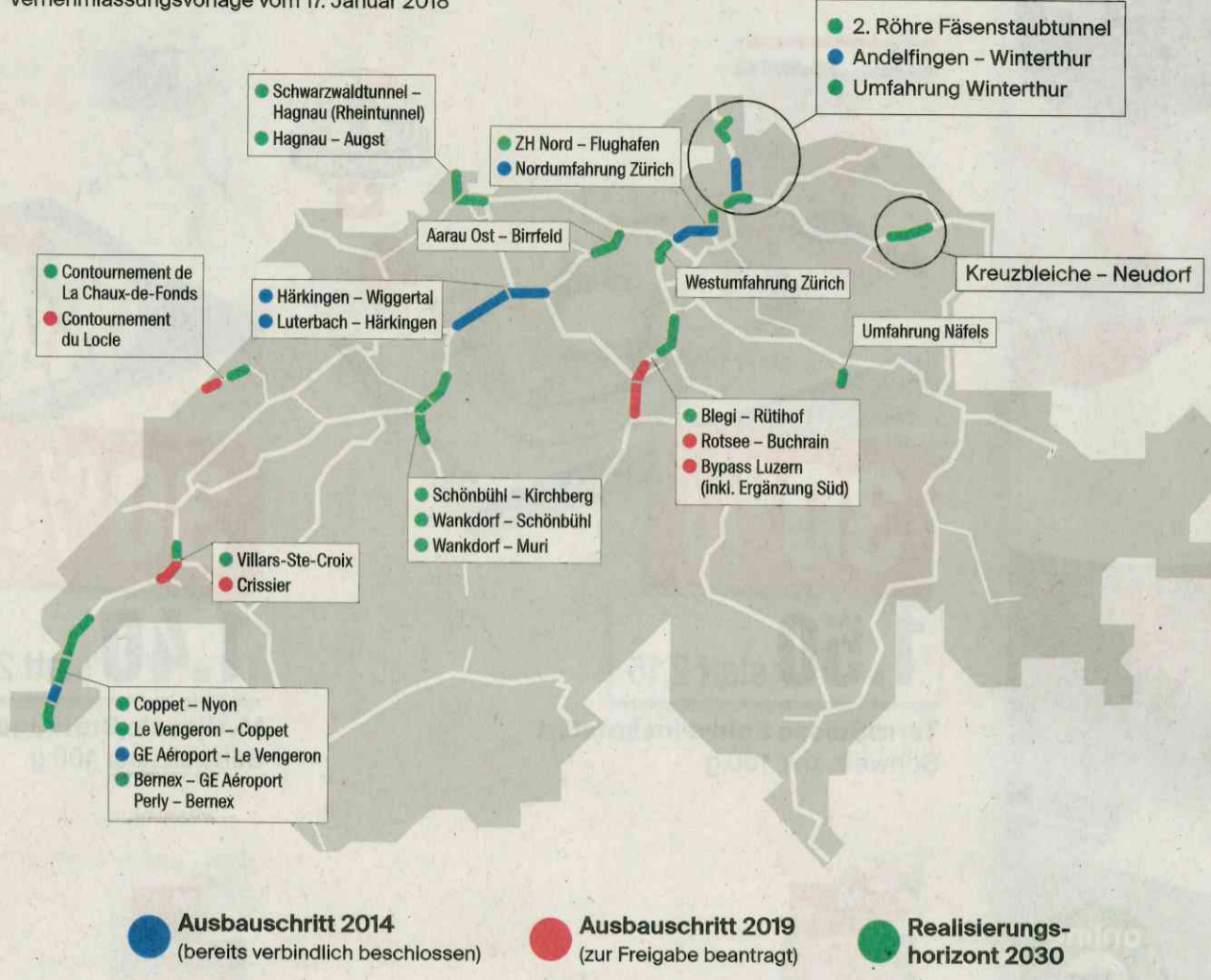
Die grössten durch den Bund mitfinanzierten Einzelprojekte im Zeitraum 2019 bis 2023 sind dabei die Verkehrserschliessung des Entwicklungsschwerpunktes im Raum Wil West und die flankierenden Massnahmen in der Stadt Wil. Des Weiteren sollen der Autobahnzubringer Witen in Rorschach und die Aufwertung des Bahnhofes Flawil profitieren.

Ein Projektschwerpunkt bilden laut St. Galler Baudepartement die Investitionen zur Schliessung der Lücken des Veloverkehrsnetzes einerseits, andererseits im Bereich Verkehrssicherheit. Auch dafür gibt es Beiträge des Bundes.

Die vier Agglomerationsprogramme sind das Ergebnis einer dreijährigen Arbeit der Regionen, Gemeinden, des Kantons St. Gallen und seiner Nachbarkantone. Angestrebt wird mit diesen Programmen die koordinierte Planung von

Das sind die Projekte bis 2030

Vernehmlassungsvorlage vom 17. Januar 2018



Ausbauschnitt 2014
(bereits verbindlich beschlossen)

Ausbauschnitt 2019
(zur Freigabe beantragt)

Realisierungshorizont 2030

Quelle: Bundesamt für Strassen Astra / Grafik: Oliver Marx

Herisau aussen vor

Bahnhofplatz Das Projekt Bahnhofplatz und Bushof in Herisau hat es nicht ins Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee geschafft. Für das Jahrhundertprojekt am Bahnhof Herisau sollen keine Bundesgelder fliessen.

Der Ausserrhodener Regierungsrat Dölf Biasotto setzt deshalb auf die Vernehmlassung. Man werde alles daran setzen, dass es das Projekt auf diesem Weg doch noch in die Vorlage des Bundesrats schaffe. (red)

Verkehr, Siedlung und Landschaft. So sollen etwa im Bereich Landschaft Naherholungsräume am Rand der Siedlungen aufgewertet und mit dem Fussgänger- und Veloverkehr besser angebunden werden. Ausserdem enthalten sie Konzepte für strategische Frei- und Grünräume. Als Beispiel nennt das Baudepartement etwa den «Grünzug Ost» in St. Fiden-Neudorf in der Stadt St. Gallen.

Im Bereich Siedlungen wiederum sind die Strategien mit der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans in Übereinstimmung gebracht worden. So wurden regionale Entwicklungsschwerpunkte fürs Wohnen und fürs Arbeiten identifiziert, welche besonders gut an

den ÖV angebunden sind. Zudem definiert das Programm, wie diese Gebiete gezielt entwickelt werden können.

Beachtung der Verkehrssicherheit

Ein wichtiger Aspekt ist auch die Verkehrssicherheit. Im Bereich Fussgänger- und Veloverkehr wurden etwa die Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖV sowie die Lichtsignale geprüft.

Nachdem nun der Bund die Agglomerationsprogramme geprüft hat, gelangt die entsprechende Botschaft nun in die Vernehmlassung. Der Kanton St. Gallen kann dabei bis Ende April dazu Stellung nehmen.

Dritte Röhre bis ins Jahr 2030

Stadtautobahn Die dritte Röhre des Rosenberg隧nels unterhalb der Stadt St. Gallen und die neue Teilsperre bei Güterbahnhof sollen bis im Jahr 2030 realisiert werden. Ohne den Ausbau käme es auf der A1 zum Verkehrskollaps, sind sich die Experten von Bund und Kanton einig. Die Stadtautobahn in St. Gallen ist dabei der einzige Autobahnabschnitt der Ostschweiz, der zum strategischen Entwicklungsprogramm (Step) gehört. Der Zeitplan des Bundesrats stimmt mit jenem des Kantons überein, sagte Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung beim St. Galler Tiefbauamt.

Gleichzeitig mit der dritten Röhre kommen auch die neue Teilsperre und der Anschluss Güterbahnhof. Die unterirdische Abzweigung soll den innerstädtischen Knotenpunkt Kreuzbleiche entlasten. Durch die Verlängerung der Teilsperre bis Lustmühle soll der Verkehr Richtung Teufen bis an den Stadtrand unterirdisch geführt werden.

Neue Engpässe im Osten der Stadt

Während die dritte Röhre mit Kosten von rund 530 Millionen Franken vollständig durch den Bund finanziert wird, müssen sich Kanton und Stadt St. Gallen an der Finanzierung der zusätzlichen Projekte beteiligen. Wie viel diese Kosten werden, ist noch unklar. Mit Sicherheit werden die Kosten höher sein als die 345 Millionen Franken, welche für das ursprüngliche Teilsperren-Projekt vorgesehen waren.

Mit dem Ausbau der Tunnelkapazität unter der Stadt St. Gallen wird es gemäss Prognosen im Osten der Stadt, zwischen Neudorf und der Verzweigung Meggenhus, zu Engpässen kommen. Problematisch seien vor allem die dicht aufeinanderfolgenden Anschlüsse und die vielen Verflechtungen der Spuren der Autobahn, heisst es im Entwicklungsprogramm Nationalstrassen.

Laut den Plänen des Bundesrats soll der A1-Abschnitt zwischen Neudorf und Meggenhus deshalb bis im Jahr 2040 erweitert werden. Ein konkretes Projekt dazu gibt es aber noch nicht. (sda)

Mit 13 Milliarden Franken gegen zusätzliche Staustunden

Verkehr Das Nationalstrassennetz macht nur knapp 3 Prozent des gesamten Schweizer Strassennetzes aus, es schluckt aber über 40 Prozent des Strassenverkehrs. Seit 1990 hat sich das Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen verdoppelt. Und das macht sich bemerkbar. «Wir stehen täglich im Stau», sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard gestern vor den Medien. Die Prognosen lassen eine weitere Zunahme der Staustunden erwarten. Ohne Gegenmassnahmen sei innerhalb von zwei Jahrzehnten jeder fünfte Nationalstrassenkilometer regelmässig überlastet, so Leuthard. Der Bundesrat will sich die Beseitigung der Engpässe bis 2030 über 13 Milliarden Franken kosten lassen. Im Herbst hatte die Landesregierung dargelegt, wie viel Geld sie in den Ausbau des Schienennetzes investieren will, nämlich 11,5 Milliarden Franken bis 2035.

Das Geld für den Strassenausbau kommt aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), dem das Volk im Februar 2017 zugestimmt hat. Gespeist wird der Fonds

unter anderem aus dem Mineralölsteuerzuschlag, der dafür um 4 Rappen pro Liter Benzin erhöht wird. Gemäss Leuthard bleibt der Zuschlag aber voraussichtlich noch bis 2024 unverändert bei 30 Rappen, bis dahin sei der NAF ausreichend finanziert. «Das ist eine gute Nachricht für die Automobilisten», sagte Leuthard.

Rytz: «Rückwärtsgewandte Betonpolitik»

Erstaunt über die ausbleibende Erhöhung des Benzinpreises ist die Präsidentin der Grünen, Regula Rytz. «Während die ÖV-Benutzer immer stärker zur Kasse gebeten werden, werden die Autofahrer geschont. Damit setzt der Bundesrat umweltpolitisch völlig falsche Anreize.» Der Aargauer FDP-Nationalrat und Verkehrspolitiker Thierry Burkart hält dagegen: «Die Regeln sind klar.» Solange genügend Geld im Fonds für Strasse und Schiene liege, seien Preiserhöhungen nicht notwendig. Klar sei aber auch, dass der Strassenverkehr den öffentlichen Verkehr «massiv quersubventio-

«Wir stehen täglich im Stau.»



Doris Leuthard
Verkehrsministerin

niert». Unterschiedlicher Meinung sind Rytz und Burkart auch mit Blick auf die Notwendigkeit des Strassenausbau. Statt in die «rückwärtsgewandte Betonpolitik», die den Klimazielen zuwiderlaufe, würde die Schweiz besser in die Entwicklung von Fahrzeugtechnologien und neue Arten des Verkehrsmanagements investieren, so Rytz. «Durch die Digitalisierung eröffnen sich neue Möglichkeiten.» Gemäss Burkart werden die Digitalisierung und «vor allem das autonome Fahren eher zu mehr Mobilität führen», da künftig auch Personen auf den Strassen unterwegs sein würden, die heute nicht Auto fahren dürften. Und Leuthard meinte, Innovationen führten wohl zu einem besseren Verkehrsfluss, «aber es ist halt einfach so, dass auch kluge Autos Strassenfläche benötigen».

Vier Projekte sind gemäss der CVP-Bundesrätin schon so weit fortgeschritten, dass sie in den kommenden vier Jahren realisiert werden können. Der Bundesrat beantragt dafür beim Parlament einen Verpflichtungskredit von 2,267 Milliarden Franken. Über die

Hälfte davon ist für die Autobahn Umfahrung Luzern vorgesehen. Nicht Teil des nun vorgeschlagenen Ausbaus sind unter anderem die dritte Röhre des Rosenberg隧nels auf der St. Galler Stadtautobahn und der Ausbau der Autobahn A6 zwischen Bern-Wankdorf und Muri. Diese Projekte gehören zu den Vorhaben, die bis 2030 in Angriff genommen werden sollen.

Das Parlament legt alle vier Jahre fest, welche Projekte verwirklicht werden. Burkart erwartet einen «harten Verteilungskampf» um die Bundesgelder. Die regionalen Interessenvertreter müssten aufzeigen, weshalb ihr Projekt dringender sei als ein anderes, das dann zeitlich nachgeschoben werden müsse. «Denn klar ist: Das Geld ist beschränkt.» Neben dem Ausbau des Nationalstrassennetzes hat der Bundesrat gestern auch neue Programme zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Agglomerationen in die Vernehmlassung gegeben. Kostenpunkt: 1,12 Milliarden Franken.

Tobias Bär