

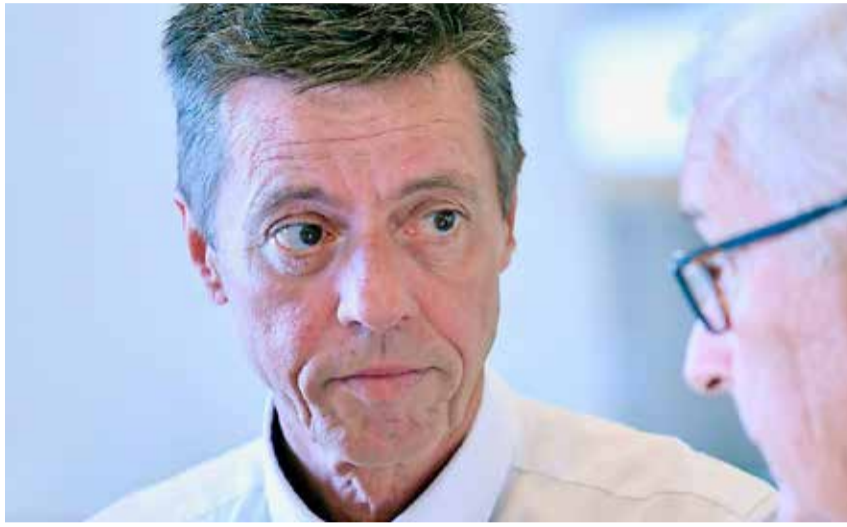
Mehr Geld für den Strassenbau

Nach acht langen Stunden waren alle Verkehrsvorlagen durchberaten, alle Strassenbauprojekte angenommen und die Entwicklung beim ÖV geregelt. Zuletzt beschloss der St.Galler Kantonsrat am letzten Tag der Septembersession, dass mehr Geld in den Strassenfonds fliessen solle.

von Sina Bühler

Am dritten und letzten Tag der Septembersession stand der Strassenbau gestern nochmals auf dem Programm – insgesamt acht Stunden lang diskutierte der Rat über das Thema Verkehr, ÖV- und Strassenbauprojekte und deren Finanzierung. Am Vortag war es um konkrete Strassenbauprojekte gegangen. Gestern um allgemeinere Fragen. Beispielsweise, ob Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen ein zulässiges Mittel zur Lärmreduktion sein sollen oder nicht. Die Regierung hatte dies so vorgesehen, für die Linke wäre dies ebenfalls logisch, wie Ruedi Blumer (SP, Gossau) erinnerte: «Tempo 30 ist nicht nur die am schnellsten einsetzbare Schutzmassnahme, es ist auch die absolut günstigste.» Die neu gewählte Co-Fraktionschefin von SP/Grünen, Bettina Surber (SP, St.Gallen), sprach über Egoismus und Rücksichtnahme, über Stadt und Land und die ungleiche Verteilung von ruhigen Wohngebieten.

Was Walter Locher (FDP, St.Gallen), der selber in einer Tempo-30-Zone wohnt, wenig beeindruckte. Er war für die Streichung der Massnahme aus dem Gesetz und bezeichnete die Diskussion als ideologisch – nur war dies hier nicht korrekt: Nicht nur die Linke, auch eine Mehrheit der CVP/GLP-Fraktion unterstützte Tempo-30-Zonen. Sogar SVP-Fraktionspräsident Michael Götte (Tübach) berichtete von der Tübacher Schulstrasse: Eine Kantonsstrasse, die an Kindergarten, Schule und Sportplätzen vorbeiführt und eine Verkehrsberuhigung benötigen würde. Auch Mathias Müller (CVP, Lichtensteig) war persönlich betroffen. Der Gemeindepräsident von Lichtensteig sieht Beruhigungspotenzial für die Kantonsstrasse, die sich durch Lichtensteigs Altstadt schlängelt. Zwei Drittel des Rates wollten den Verkehr dennoch nicht einschränken, und die Lärmschutz-



«Der Fonds ist gar nicht leer»: CVP-Kantonsrat Erich Zoller (Quarten) über die Äufnung des Strassenaufwands. Bild Regina Kühne

massnahme Tempo 30 wurde wieder aus dem Gesetzesentwurf gestrichen.

Bussgelder umleiten

Dann ging es um den Strassenfonds. Aus diesem speist sich einerseits der

Unterhalt und Bau von Kantonsstrassen, andererseits zahlt er einen Beitrag an die Verkehrspolizei und an die Gemeinden. Alimentiert wird er durch Strassenverkehrs- und Mineralölsteuern, aus der Schwerverkehrssteuer

und Beiträgen von Dritten. Dieser Fonds sei geplündert worden, die Gelder zweckentfremdet, künftige Grosseprojekte könnten nicht mehr realisiert werden, hatte sich Walter Locher (FDP, St.Gallen) im Vorfeld in den Medien empört. Seit dem Sparprogramm 2013 wird der Überschuss aus dem Strassenverkehrsamt nicht mehr dem Fonds, sondern dem allgemeinen Kantonshaushalt zugeleitet. Bereits damals hatten Locher und die FDP dagegen gekämpft. Wie die vorberatende Kommission verlangte nun Locher, der Verkehrspolizei sei weniger Geld zuzuteilen und die Einnahmen aus Verkehrsbussen in den Fonds zu stecken. Ausserdem seien die künftigen Reserven für die Jahre nach 2023 von 23 auf 111 Millionen Franken zu erhöhen.

Erich Zoller (CVP, Quarten) stellte sich im Namen seiner Fraktion dagegen: «Der Fonds ist doch gar nicht leer!», meinte er, was auch Baudirektor Marc Mächler bestätigte: Die Finanzierung des soeben beschlossenen Strassenbauprogramms sei gesichert. «Wollen wir im Strassenfonds Reserven anhäufen, die wir nicht brauchen?», fragte Zoller. Patrick Dürr (CVP, Widnau), Mitglied der Finanzkommission, befürchtete, die Umverteilungsmassnahme sei nicht folgenlos. Sie könne beispielsweise eine geplante Steuervorlage gefährden. Der – so Regierungsrat Benedikt Würth – «kurzsichtige Antrag» fand denn auch keine Mehrheit. Der Strassenfonds wird trotzdem höhere Reserven bekommen.

In der Gesamtabstimmung wurden das Strassenbauprogramm für den Zeitraum 2019 bis 2023 und der Kantonsstrassenplan klar angenommen. Dies gilt auch – wenn auch viel knapper – für einen zusätzlichen Auftrag an die Regierung: Von 2020 bis 2022 soll jährlich eine Million Franken mehr aus dem Strassenfonds ans Tiefbauamt fliessen, um damit einen erhöhten Personalaufwand für den Strassenbau zu finanzieren.

Zusammenlegen, was zusammengehört

Eine von den beiden Sarganserländer Kantonsräten Erich Zoller (CVP, Quarten) und Jörg Tanner (GLP, Sargans) erstunterzeichnete Interpellation erkundigt sich nach **Optimierungsmöglichkeiten im Tiefbauamt**, von dem eine verstärkte und beschleunigte Bearbeitung verschiedenster Planungs- und Bauprojekte erwartet wird. Seinen Hintergrund hat der Vorstoss in der gestern abge-

schlossenen Debatte um das 17. Strassenbauprogramm. Um alle darin enthaltenen Projekte zu realisieren, braucht das Tiefbauamt mehr Mittel, beziehungsweise Mitarbeitende. Zoller/Tanner gehen nun einen anderen Weg, indem sie die Frage aufwerfen, weshalb Tiefbauamt und Verkehrstechnik nicht im selben Departement oder sogar im selben Amt untergebracht sind, wie es in vielen

Kantonen der Fall sei. Ersteres gehört zum Baudepartement, Letzteres zum Sicherheits- und Justizdepartement. Ob aus Sicht der Regierung effizientere Abläufe und optimalere Lösungen möglich seien, wenn die beiden Aufgabenbereiche zusammengelegt würden, wollen sie weiter wissen. Und schliesslich, wie eine solche Zusammenlegung denn erfolgen und aussehen könnte. (hb)

Postauto ist «Sache des Bundes»

In einer Interpellation haben SVP-Kantonsrat Walter Hartmann (Mels) und 32 Mitunterzeichnende den jüngsten Postauto-Skandal aufs Parkett gebracht. Die Regierung ist aber nicht zuständig.

St. Gallen. – Es ist die «jahrelange Praxis der Post, die Gewinnzahlen des Unternehmens zu manipulieren, um somit illegalerweise höhere Subventionen zu beziehen», die sich zu einem nationalen Skandal entwickelt hat und SVP-Kantonsrat Walter Hartmann (Mels) und SP-Kantonsrat Etrit Hasler (St.Gallen) zu einer Interpellation bewegte. Die 32 Mitunterzeichnenden verlangen darin von der St.Galler Regierung die Stellungnahme zu vier Punkten. Unter anderem auf die Frage, wie die Regierung gedenke, die Aufsicht über den öffentlichen Verkehr im Kanton zu verbessern, um mögliche Manipulationen zu verhindern.

In ihrer Antwort vom 21. August erklärt die Regierung, sie sei «enttäuscht und verärgert über die illegale Buchungspraxis von Postauto». Zusammen mit dem Bund und den anderen Kantonen setze sie alles daran, dass die zu viel bezahlten Abgeltungen zurückfliessen. Dabei unterscheiden sich die Betroffenen der Regionen im Kanton und das Volumen in den einzelnen Jahren. Für die Aufarbeitung des Falls sei das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig, genau wie für die «subventionsgerechte Prüfung und Genehmigung der Jahresrechnung» wie etwa jeder von Postauto.

Bei der Frage nach der Verbesserung der Aufsicht über den öffentlichen Verkehr kann die Regierung deshalb nur an den Bund weiter verweisen: «Es wird die Aufgabe des Bundes sein, in Absprache mit den Kantonen geeignete Massnahmen zu treffen, um solche Manipulationen zu verhindern.» (mik)

«Ausgewogene Verkehrsentwicklung beschlossen»

Verkehrsthemen, insbesondere das 17. Strassenbauprogramm, haben die Septembersession an zwei von drei Tagen dominiert. Dabei ging ein ideologischer Graben durchs Parlament – die SP gegen den Rest. Wie haben die Sarganserländer Kantonsräte die Debatte erlebt? Der «Sarganserländer» hat bei je einem Parteivertreter nachgefragt.

von Hans Bärtsch

St. Gallen. – **Markus Bonderer (SVP, Sargans):** «Das Strassenbauprogramm ist durchberaten und genehmigt. Die

Debatte wurde sehr stark in die Länge gezogen. Von linker Seite wurde ein Bild gezeichnet, welches die Bürgerlichen möglichst schlecht aussehen lassen sollte. Von Rad zurückdrehen und steinzeitlicher Verkehrsplanung war die Rede. Die vorberatende Kommission, der ich angehörte, agierte aber nicht so einseitig. Wir haben es geschafft, mit der Gesamtverkehrsstrategie erstmals alle an einen Tisch zu bekommen. Wir haben sehr viel für die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer gemacht. Die Bezeichnung Strassenbauprogramm ist eventuell etwas verfänglich, da man sie nur mit dem Auto in Verbindung bringt. Es betrifft aber alle, die sich auf der Strasse bewegen. Der Sicherheit für Fussgänger und Ve-



lofahrer wie dem Schutz von Anwohnern kommt ein hoher Stellenwert zu. Es wurde eine Gesamtverkehrsstrategie ausgearbeitet, die ihren Namen verdient – und das ist der richtige Weg.»

Joe Walser (SP, Sargans): «In Anbetracht der Zusammensetzung unseres Parlaments ist es keine Überraschung, dass zusätzlich gewünschte oder beschleunigte Strassenprojekte die Diskussionen bestimmten. Wäre der Antrag der vorberatenden Kommission durchgekommen, hätte man über 20 Millionen Franken, nämlich die Verkehrsbusseneinnahmen, vom Staatshaushalt in den Strassenfonds gelenkt, obwohl dieser zurzeit gar kein zusätzliches Geld benötigt. Dies hätte zu weiteren mühsamen Spardiskussionen betreffend Staatshaushalt geführt. Das Verkehrsaufkommen nimmt in unserem Kanton laufend zu und der Wunsch nach Ausbau des Strassennet-



zes auch. Eine Spirale, die sich immer weiterdreht. Dabei hat der Langsamverkehr, zum Beispiel sichere Fahrradwege, bei vielen bürgerlichen Parlamentariern keine grosse Priorität.»

Erich Zoller (CVP, Quarten): «Als Mitglied der vorberatenden Kommission und Sprecher meiner Fraktion freue ich mich, dass der Kantonsrat meine beiden Anträge übernommen hat. Es betrifft die Ausweitung des Betrachtungsspektrums für die Sanierung der Brücke über den Jordan in Sargans und die beschleunigte Bearbeitung der Verkehrsentlastung im Raum Mels, Vilters-Wangs und Sargans. Gerade in einer grossen ländlichen Region wie dem Sarganserland ist es wichtig, Strassenbauprojekte zu planen und umzusetzen, welche die Sicherheit im Verkehr erhöhen und mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Dorfzentren ermöglichen. Aus



meiner Sicht dienen diese Projekte nicht nur der Strasse, sondern vor allem der Wohnbevölkerung.»

Jörg Tanner (GLP, Sargans): «Die finanziellen Mittel, die für den Strassenbau eingesetzt werden, decken nicht nur die Bedürfnisse und Anliegen der Autofahrer. Ein grosses Augenmerk wird dabei auch immer dem Langsamverkehr geschenkt. Um ein Beispiel zu nennen: An rund 1500 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen wurden Mängel festgestellt. Daraus ergaben sich rund 2800 Massnahmen. Diese umfassen ein breites Spektrum von einfachen Massnahmen bis zu baulichen Anpassungen wie die Erstellung von Mittelinseln, die ein Kantonsstrassenprojekt auslösen. Umfahrungs- und/oder Sanierungsprojekte im Strassenwesen beinhalten heute eine ganzheitliche Betrachtung und dabei wird in der Regel immer eine Verbesserung



für den Langsamverkehr angestrebt beziehungsweise gefordert.»

Daniel Bühler (FDP, Bad Ragaz): «Die gesetzliche Botschaft zur Verkehrlichen Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023 wurde von der Regierung sehr ausgewogen vorbereitet. Die vorberatende Kommission hat sinnvolle Anträge gestellt, welche vom Rat angenommen wurden. Eine minimale Wirtschaftlichkeit ist beim ÖV-Angebot zwingend nötig. Der Nachholbedarf beim Strassenunterhalt ist erkannt und wird angegangen. Regionale und ideologische Voten prägen leider die Diskussion im Rat. Die finanziellen und personellen Ressourcen für die Umsetzung des Strassenbauprogramms wurden richtigerweise erhöht. Der Kantonsrat beschloss eine ausgewogene Verkehrsentwicklung in Bezug auf den ÖV sowie auf den Strassenverkehr (inklusive Langsamverkehr).»

