

# Bei Verkehrsschikanen wird die Stadt zurückgepiffen

Der St.Galler Kantonsrat hat zum Strassenbauprogramm Entscheide gefällt, die vom St.Galler Stadtrat und vom Stadtparlament ein Umdenken verlangt. Schikanen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auf Kantonsstrassen (Haupt- und Durchgangsstrassen) nicht mehr erlaubt. Das bedingt, dass die Stadt ihre Verkehrsplanung durch das kantonale Diktat umstellen muss.

**Strassenbauprogramm** Gemäss dem angenommenen Antrag sind Kantonsstrassen so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben. Neue Haltestellen sind wenn möglich als separate Busbuchten zu realisieren. Lochers Begründung kam beim Plenum offensichtlich an: «Busbuchten haben grosse Vorteile – sie erlauben ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und behindern den übrigen rollenden Verkehr nicht. Es soll verhindert werden, dass Haltestellen einfach auf die Strasse gesetzt beziehungsweise zurückversetzt werden, um sie damit als Mittel zur Behinderung des Verkehrs auf Kantonsstrassen zu nutzen. Es soll als planerische Vorgabe festgehalten werden, dass wenn immer möglich separate Busbuchten zu realisieren beziehungsweise beizubehalten sind.»

Weiter führte Locher aus, dass Fahrbahnhaltestellen in begründeten Einzelfällen dort Sinn machen, wo nachgewiesen werden könne, dass dadurch die Kapazität auf Kantons-



FDP-Kantonsrat Walter Locher: «Der städtischen Verhinderungspolitik im Strassenverkehr einen Riegel geschoben.» z.v.g.

strassen nicht eingeschränkt werde und eine andere Lösung aufgrund enger örtlicher Verhältnisse oder starker Behinderung des Busbetriebs nicht möglich sei.

## Keine Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen

Weiter ist gemäss dem neuesten Beschluss des Kantonrates auf Antrag der vorberatenden Kommission auf Kantonsstrassen auf Tempo-30-Zonen zu verzichten ist. Sind sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

## Dringliche Bearbeitung der Engpassbeseitigung

Neu ist ins 17. Strassenbauprogramm auch aufgenommen wor-

den, dass die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte im Bereich der Engpassbeseitigung N1/56 St.Gallen mit Güterbahnhof und Tunnel Liebegg mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten sind. Soweit möglich und erforderlich ist ein Entwurf für den Beschluss über Bau- und Auflagenprojekte in einem gesonderten Erlass dem Kantonsrat vorzulegen. Der Kantonsrat hat einen Streichungsantrag der SP mit hoher Deutlichkeit (90 : 18 Stimmen) abgelehnt. Dazu erklärt FDP-Kantonsrat Walter Locher, Präsident der IG Engpassbeseitigung und Antragsteller betreffend Busbuchten auf Anfrage: «Die SP setzte sich hier über den klaren Entscheid der Bürgerschaft der Stadt St.Gallen hinweg, welche am 28. Februar 2016 mit 63 Prozent Ja gesagt hat zu diesem Projekt mitsamt dem innerstädtischen Anschluss Güterbahnhof.» Gesamthaft sieht Locher, dass der Kantonsrat der städtischen Verhinderungspolitik im Strassenverkehr einen Riegel geschoben hat. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Studie des St.Galler HEV, die aufzeigt, wie stark die Erreichbarkeit von St.Gallen vom motorisierten Individualverkehr abhängig bleibt: «Im Umkreis von 15 Minuten Fahrzeit lassen sich mit dem öffentlichen Verkehr zwar 100'000 Personen erreichen, mit dem motorisierten Individualverkehr vergrössert sich die Erreichbarkeit markant auf rund 180'000 Personen. Vergrössert man den Umkreis weiter, erhöht sich das Verhältnis um den Faktor zwei. Die Erreichbarkeit von St.Gallen muss daher auch über diesen Verkehr gewahrt und verbessert werden. Dazu gehört überdies die Erhaltung eines ausrei-

chenden Parkplatzangebotes in der Innenstadt.»

## Sicherstellung der Finanzierung bleibt offen

Nicht alle Anträge der vorberatenden Kommission zur Sicherung der Finanzierung sind vom Plenum angenommen worden. Aus der Botschaft zum Strassenbauprogramm ist ersichtlich, dass für grosse Bauvorhaben in den nächsten 16 Jahren gerade noch 135 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Das ist viel zu wenig. Immerhin wird der Personalaufwand im Tiefbauamt ab 2020 um eine Million Franken erhöht, um sicherzustellen, dass das 17. Strassenbauprogramm und die Agglomerationsprojekte umgesetzt werden können.

Die Finanzierung erfolgt über den Strassenfonds. Wohl aus Angst, die Finanzlage des Kantons könne beeinträchtigt werden, lehnte das Plenum den Antrag ab, die Verkehrsbussen in den Strassenfonds zu leiten. Doch die vorberatende Kommission lässt nicht locker. Sie hat eine Motion eingereicht, mit der sie die Regierung einlädt, dem Kantonsrat eine Änderung der gesetzlichen Grundlage der Strassenfinanzierung vorzulegen, mit der zum einen die Möglichkeit einer Spezialfinanzierung für grosse Investitionsvorhaben im Strassenverkehr geschaffen werden, zum anderen zusätzliche Mittel in den Strassenfonds gelegt werden, damit die steigenden Unterhaltslasten und der Nachholbedarf für Sanierungen und Substanzerhaltung und die erforderlichen Investitionen bei den Kantonsstrassen getragen werden können. *we*