

Wie Verkehrsprobleme gelöst werden sollen

Das Meinungs- **Potpourri** zur Verkehrspolitik

Die Mobilität hat den wichtigsten acht politischen Parteien in der Ostschweiz einen Fragenkatalog zur Verkehrspolitik vorgelegt. Er wurde von Ostschweizer Politikerinnen und Politikern beantwortet, die teils im nationalen Parlament mitwirken, teils auf der lokalen oder kantonalen Bühne. Parteienübergreifend wird die Mobilität als eines der wichtigen menschlichen Grundbedürfnisse anerkannt. Weitgehend unbestritten sind auch die aktuellen Herausforderungen, angesichts eines stets wachsenden Verkehrstroms nach neuen Wegen zu suchen, um diesen zu bewältigen. Wie diese Wege allerdings aussehen sollen, darüber gehen die Meinungen weit auseinander.

Verkehrspolitik ist Interessenpolitik. Stimmen Sie zu?

SVP (St.Galler Nationalräte Toni Brunner und David Zuberbühler): Ja.

FDP (Kommunikationschef Georg Därendinger und der St.Galler Kantonsrat Walter Locher, Präsident IG Engpassbeseitigung): Ja und Nein. Selbstverständlich haben die verschiedenen betroffenen Gruppierungen ein grosses Interesse, in ihrem Sinne Einfluss zu nehmen. Verkehrspolitik ist aber auch Wirtschaftspolitik. Bei den grossen Verkehrsvorlagen wie FABI oder nun dem NAF werden regelmässig Kompromisse erarbeitet, die dem Wohle des gesamten Landes und dem Bedürfnis nach Mobilität dienen. Es ist aber Aufgabe der Politik, diese Interessen nicht gegeneinander auszuspielen, sondern ein sinnvolles Miteinander zu erreichen.

CVP (Thomas Ammann, St.Galler Nationalrat): Ja und nein. Ein effizientes Verkehrssystem trägt zur hohen Standortattraktivität der Schweiz und zur Lebensqualität bei. Verkehr ist nicht nur ein zentraler wirtschaftlicher Standortfaktor, er ist auch für viele gesellschaftliche Bereiche eine Voraussetzung, damit Menschen miteinander in Kontakt treten, sich mit Gütern versorgen oder sich Bildung und Wissen aneignen können. Staus betreffen nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Umwelt und die Menschen.

SP (Edith Graf-Litscher, Thurgauer Nationalrätin): Nur bedingt. Die SP erachtet Ver-



«In der Schweiz ist die dezentrale Besiedelung gewünscht, was auch einen gewissen Pendlerverkehr zur Folge hat.»



Daniel Bertoldo, EVP



David Zuberbühler, SVP



Edith Graf-Litscher, SP



Georg Därendinger, FDP



Klemenz Somm, Grünliberale

kehrspolitik primär als volkswirtschaftliche Aufgabe.

Grüne (Thomas Schwager, St.Galler Kantonsrat): In vielen Bereichen der Politik geht es um gegensätzliche Interessen. In Fragen der Wirtschaft, der Finanzen und eben auch im Verkehr.

Grünliberale (Klemenz Somm, Thurgauer Kantonsrat): Nein, wir möchten sachgerechte Politik machen.

BDP (Martin Landolt, Glarner Nationalrat): Verkehrspolitik muss vor allem eine langfristige Infrastrukturstrategie sein, die kommenden Generationen und künftigen Entwicklungen Rechnung trägt.

EVP (Daniel Bertoldo, Präsident EVP-Wahlkreis St.Gallen, Mitglied Stadtparlament St.Gallen): Ja. Jede verkehrspolitische Entscheidung vertritt Interessen einer spezifischen Gruppe.

Welche Interessen vertritt Ihre Partei in Sachen Verkehr und Mobilität?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Es darf kein Verkehrsträger benachteiligt werden. Jeder Verkehrsträger soll die Mittel erhalten, die er einbringt. So darf beispielsweise nicht ständig der Individualverkehr zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs herangezogen werden. Die knappen Gelder für die Infrastruktur sind effizient und ideologiefrei einzusetzen. Umverteilung, Quersubventionierung und Zweckentfremdung sind ebenso zu stoppen wie neue und höhere Abgaben, Gebühren und Bussen.

Georg Därendinger, FDP CH: Das oberste Ziel der FDP ist eine verkehrsträgerübergreifende Politik. Es braucht ein Miteinander von Schiene, Strasse, Schiff- und Luftverkehr wie auch Langsamverkehr. Nur so können die Nutzer von einer freien Wahl der Mobilität profitieren und kann eine gleichmässige Verteilung der Verkehrsströme auf die verschiedenen Verkehrsträger garantiert werden. Auch für die Verbindung zwischen In- und Ausland ist diese Wahlfreiheit entscheidend – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr. Der Verkehr ist Grundlage für eine funktionierende Wirtschaft und damit im Gesamtinteresse.

Thomas Ammann, CVP SG: Die CVP will ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Wir plädieren für den öffentlichen und den langsamen Ver-

kehr, unterstützen den motorisierten Verkehr aber immer dann, wenn es aus volkswirtschaftlicher Sicht Sinn macht. Wir setzen uns ein für einen besseren Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Thomas Schwager, Grüne SG: Wir legen wie in anderen Bereichen auch den Fokus auf zukunftsverträgliche Lösungen. Sowohl ökologisch wie auch wirtschaftlich. Es hat sich gezeigt, dass die in den letzten Jahrzehnten verfolgte Verkehrspolitik Probleme nur verschoben, nicht aber gelöst hat. Es wurden Verkehrsinfrastrukturen gebaut und hat sich dann gewundert, wenn die Probleme grösser statt kleiner wurden. Schon aus rein finanziellen Gründen können wir uns dies nicht länger leisten.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wir möchten eine ökologisch verantwortungsbewusste und gleichzeitig finanzierbare Verkehrspolitik betreiben.

Martin Landolt, BDP GL: Die Interessen der nächsten Generationen: Wir wollen Mobilität über eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur sicherstellen, ohne dabei die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Lebensadern unserer Wirtschaft und Gesellschaft.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Die EVP fördert ein konkurrenzloses Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer, damit jeder den für ihn optimalen Mix zusammenstellen kann.

Was sind die wichtigsten Ziele Ihrer Verkehrspolitik?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Gut ausgebaute und unterhaltene Verkehrsinfrastruktur, die Strasse darf gegenüber der Schiene nicht benachteiligt werden, und jeder Verkehrsträger soll primär jene Mittel erhalten, die er selber erwirtschaftet.

Georg Därendinger, FDP CH: Verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik und Bekenntnis zur Mobilität, gezielte Investitionen in die Beseitigung der Engpässe auf Schiene und Strasse an den neuralgischen Punkten und möglichst grosse Kostenwahrheit sowie Verursacherprinzip.

Thomas Ammann, CVP SG: Ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz (Schiene und Strasse gleich behandeln), verlässliche Verbindungen, umweltschonende Technologien, sparsamer Energieeinsatz und Sicherheit für alle mit dem Ausbau der Infrastruktur von Schiene und Strasse; Verkehrsempässe

müssen entschärft und der öffentliche sowie der Langsamverkehr weiter ausgebaut werden.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Die Preisschere zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr soll sich in den nächsten Jahren nicht noch weiter öffnen, da sonst die Passagiere vom Zug aufs Auto umsteigen. Zur Stärkung der Standortattraktivität, des Umweltschutzes und zur Entlastung der Strasse ist das Angebot im regionalen Personenverkehr weiter auszubauen. In den ländlichen Regionen ist ein Grundangebot an Mobilität zentral, das die Abwanderung verhindert und den Tourismus fördert. Schon in naher Zukunft droht ein Leistungsabbau beim öffentlichen Verkehr in Randregionen. Wir plädieren im Gegenteil für einen weiteren Ausbau, sonst bleiben weite Teile der Bevölkerung auf dem Land auf das Auto angewiesen.

Thomas Schwager, Grüne SG: Verkehr vermeiden: Im Bereich der Raumplanung muss es uns gelingen, Arbeit, Einkauf und Freizeit wieder näher zusammen zu bringen. Verkehr vermindern: Die wahren Kosten des Verkehrs sind vermehrt durch die Nutzerinnen und Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel zu tragen. Verkehr verlagern: Es gilt, die Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend zu brechen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Verkehrsverminderung durch gezielte Raumplanung und Bewusstseinsbildung, Förderung emissionsarmer Mobilitätsträger durch technische Innovation sowie Förderung des Langsamverkehrs.

Martin Landolt, BDP GL: Nachhaltige Investitionen in eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur, Sicherstellung der Mobilität über möglichst umweltfreundliche Verkehrsträger und optimale Verbindungen zwischen dem ländlichen Raum und urbanen Regionen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Nachhaltigkeit: Verantwortungsvoller Umgang mit den vorhandenen Ressourcen. Das heisst neue, innovative Technologien bewusst einsetzen und deren Entwicklung gezielt fördern. Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern: Investitionen in die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel durch Trennen der Verkehrswege wie Radwege, Fussgängerüberführungen, Verkehrsteiler. Mobilität für alle: Die finanzielle Ausgestaltung der Mobilität muss dazu führen, dass sie effizient genutzt wird, ohne wirtschaftlich Schwächere zu diskriminieren.

In den vergangenen 20 Jahren hat die Mobilität um fast ein Fünftel zugenommen, und es gelang, entgegen den verkehrspolitischen Zielen, nur zur Hälfte, diesen Mehrverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Wie beurteilt Ihre Partei diese Entwicklung?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Solange die massive Zuwanderung in die Schweiz nicht endlich gedrosselt wird, solange wird der Ausbau der Infrastruktur nicht Schritt halten können. Irgendwo stossen der Ausbau und Unterhalt des Verkehrsnetzes auch an seine Grenzen.

Georg Därendinger, FDP CH: Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ist entscheidend, um dem gesteigerten Verkehrsvolumen begegnen zu können. Der öffentliche Verkehr ist sehr wichtig, er kann aber bei Weitem nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Thomas Ammann, CVP SG: Es wäre falsch, auf einer einzigen Ebene zu wirken. Das System muss funktionieren. Verkehrsmittel sind komplementär und dürfen sich nicht konkurrieren.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Die Tarife im öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren stark gestiegen, wogegen das Autofahren immer günstiger geworden ist. Handlungsbedarf sehen wir im Freizeitbereich. Dort steigen Herr und Frau Schweizer immer noch lieber ins Auto statt in den Bus oder die Bahn.

Thomas Schwager, Grüne SG: Auch in Zukunft wird mit weiter wachsendem Verkehr gerechnet. Das zeigt, dass die Strategie der drei V's (Vermeiden, Vermindern, Verlagern) noch zu wenig konsequent angegangen wird. Die Stadt St.Gallen hat seit sechs Jahren ein Reglement für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Dieses besagt, dass der Mehrverkehr in erster Linie durch den öV und den Langsamverkehr aufgefangen werden muss. Das muss weiterhin und mit mehr Einsatz verfolgt werden. Nicht nur in der Stadt St.Gallen. Alles andere ist schlicht nicht finanzierbar und führt auf direktem Weg in den Stau.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Diese Entwicklung ist mittelfristig ökologisch nicht tragbar und wird durch die Kapazitäten unseres Strassennetzes nicht zu absorbieren sein. Infolge dessen sollte ein Umdenken stattfinden. Die Mobilität ist gegenwärtig zu billig, denn die Kosten werden nur zu einem Teil durch die Verursacher getragen.



Martin Landolt, BDP



Thomas Ammann, CVP



Thomas Schwager, Grüne



Toni Brunner, SVP



Walter Locher, FDP

Martin Landolt, BDP GL: Wir anerkennen Mobilität als Bedürfnis unserer Gesellschaft und wollen diese nicht einschränken. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass diese Mobilität ökologischer wird. Wir stehen am Anfang einer Entwicklung, die umweltfreundliche Technologien und digitale Innovationen schafft. Wir wollen dabei gleichermassen die ökologischen wie auch die ökonomischen Chancen nutzen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Obwohl das hochgesteckte Ziel nicht vollständig erreicht wurde, ist es ein Erfolg, dass zumindest die Hälfte der Zunahme vom ÖV übernommen werden konnte. Aus unserer Sicht stimmt die Zielrichtung und es gilt, weiter daran zu arbeiten.

Der Verkehrszuwachs geht vor allem auf Kosten des Berufsverkehrs und, in geringerem Ausmass, des Einkaufsverkehrs, während etwa der Freizeitverkehr leicht rückläufig ist. 90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km (1994 7,6 km). Ist diese Entwicklung sinnvoll?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: In der Schweiz ist die dezentrale Besiedelung gewünscht, was natürlicherweise auch einen gewissen Pendlerverkehr zur Folge hat. Das Pendeln zum Arbeitsplatz verursacht vor allem zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend Stau und überfüllte Züge. Die jüngste Entwicklung (z.B. Begrenzung des Pendlerabzuges) ist aber ein völlig falsches Signal. Die effektiven Kosten (z.B. für Autofahrer) sollten an den Steuern abgezogen werden dürfen.

Georg Därendinger, FDP CH: Grundsätzlich soll jede und jeder selber entscheiden können, ob sie oder er längere oder kürzere Distanzen auf sich nehmen will. Es braucht aber grundsätzlich ein gutes Zusammenspiel von Verkehrsplanung und Raumplanung. Auch braucht es eine bessere Kostenwahrheit im Verkehr. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist eine gesamtschweizerische Aufgabe. Dafür ist eine Gesamtschau von Bund, Kantonen und Gemeinden nötig.

Thomas Ammann, CVP SG: Nicht jeder kann den Wohnort mit seinem Arbeitsort kombinieren. Heute wird auf dem Arbeitsmarkt Flexibilität verlangt. Daher ist die Frage



«Es hat sich gezeigt, dass die in den letzten Jahrzehnten verfolgte Verkehrspolitik Probleme nur verschoben, nicht aber gelöst hat.»

falsch, ob sinnvoll ist oder nicht. In dem Sinne wird die Mobilität immer nur ein Mittel bleiben, um einen Zweck zu erfüllen. Es gilt, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass dieser Zweck möglichst gut erfüllt werden kann. Die Raumpolitik der Schweiz ist hier genauso betroffen.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Das spiegelt die wirtschaftliche Entwicklung: die immer stärkere Zentralisierung der Unternehmen, die Flexibilität, die von den Arbeitnehmenden verlangt wird, und die Unsicherheit, wie lange der bestehende Arbeitsplatz vorhanden ist. Aus diesen Gründen ziehen die Leute nicht bei jeder beruflichen Veränderung um, weil sie die Familie nicht öfters entwurzeln wollen. Die Politik ist gefordert, bessere raumplanerische Rahmenbedingungen zu schaffen, welche Beruf und Wohnen wieder näher zusammen bringen.

Thomas Schwager, Grüne SG: Natürlich nicht. Eine Internalisierung aller Kosten bei der Verkehrsmittelwahl würde entscheidend dazu beitragen, dass der Verkehr nicht weiter anwächst und bei der Wahl des Verkehrsmittels das effizienteste bevorzugt wird.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wohn- und Arbeitsort sollten unbedingt wieder näher zusammenrücken. Überfüllte Züge und Staus auf der Strasse werden die Entwicklung wohl auch in diese Richtung lenken.

Martin Landolt, BDP GL: Ich wehre mich gegen Ideen, welche das Pendeln aus ländlichen Räumen in die städtischen Wirtschafts-

zentren verhindern wollen. Unsere Randregionen haben es schwer im Wettbewerb als Wirtschaftsstandort. Sie sollen deshalb ihre Stärken und Vorteile als Wohnort nutzen dürfen – mit der logischen Folge, dass zunehmend Berufstätige in die Zentren pendeln.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Es wäre wünschenswert, dass die Arbeitswege wieder kürzer werden. Auch im Sinne der Lebensqualität des Einzelnen.

Wie steht Ihre Partei zur freien Wahl der Verkehrsträger?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Wir sind in einem freien Land und lehnen jede Steuerung und Beeinflussung der Leute bei der Wahl der Verkehrsträger ab.

Georg Därendinger, FDP CH: Jeder Bürger soll von einer freien Wahl der Verkehrsträger profitieren.

CVP (Thomas Ammann, St.Galler Nationalrat): Jedes Transportmittel ist gemäss seinen Vorteilen einzusetzen. Jeder weiss, welche Mittel für seine eigene Situation die besten sind. Die CVP macht sich stark für die freie Wahl des Verkehrsmittels: Strasse und Schiene sind komplementär.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Mobilität ist ein wichtiges Bedürfnis und soll nicht eingeschränkt werden. Was es aber dringend braucht, sind gleich lange finanzielle Spiesse der verschiedenen Verkehrsträger. Hier erachten wir eine Verbilligung der Billettpreise als probates Mittel.



Thomas Schwager, Grüne SG: Diese ist völlig unbestritten. Genauso wie in einem Restaurant muss man bei der Menüwahl aber davon ausgehen, dass am Schluss die Rechnung kommt. In unseren Innenstädten ist der Platz knapp. Hier müssen die Preise für die Nutzung eines Parkplatzes realistischer werden.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Ausbau der Verkehrsträger sollte koordiniert werden. Zwischen den Zentren hat der öffentliche Verkehr Priorität, im ländlichen Raum das Strassennetz.

Martin Landolt, BDP GL: Wir engagieren uns für gleichermaßen für die verschiedenen Verkehrsträger und deren Infrastruktur. Wichtig ist ein optimaler Mix, bei dem sich die verschiedenen Verkehrsträger ergänzen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir wollen die Verkehrsteilnehmer nicht entmündigen. Trotzdem scheint uns erstrebenswert, dass eine gezielte Förderung im Interesse der Allgemeinheit stattfindet.

Sind Sie zufrieden mit der Mobilität in der Ostschweiz?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Nein. Gerade das Appenzellerland hat bis heute keinen eigenen Anschluss an die Autobahn. Zudem ist mit dem neuen Fahrplan die Region Wil/Gossau (also das Toggenburg und das Appenzellerland) benachteiligt worden. Wegen des Ausbaus im Schienenfernverkehr werden bspw. keine Entlastungszüge

mehr von Rorschach nach Zürich HB geführt, was wiederum verstopfte Züge zu den Hauptverkehrszeiten zur Folge hat.

Walter Locher, FDP SG: Es gibt noch einiges zu tun.

Thomas Ammann, CVP SG: Auch in unserem Kanton sind Staus auf der Strasse leider verschiedentlich ein Thema. Hier nenne ich vor allem die dringende Engpassbeseitigung der Stadtautobahn St.Gallen oder die fehlende grenzüberschreitende Autobahnverbindung zwischen dem St.Galler und Vorarlberger Rheintal.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Wir begrüssen und unterstützen die aktive Rolle der kantonalen Regierungen, die sich für den flächendeckenden öffentlichen Verkehr mit einem attraktiven Fahrplanangebot engagieren.

Thomas Schwager, Grüne SG: Ja. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir sehr gute Verbindungen Richtung Zürich. Im grenzüberschreitenden Verkehr hingegen gibt es noch viel Verbesserungspotenzial. Durch ein geschicktes Verkehrsmanagement liesse sich auch die Stadtautobahn besser nutzen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Langsamverkehr steckt noch etwas in den Kinderschuhen und sollte stärker gefördert werden. Die Bahnverbindung vom Bodensee nach Chur muss optimiert werden. Im Grossen und Ganzen sind die Infrastrukturen sehr gut.

Martin Landolt, BDP GL: Grundsätzlich zufrieden. Selbstverständlich gehen uns dabei die Aufgaben nie aus, insbesondere beim

Erhalt, der Modernisierung und – an spezifischen Orten – der Ausbau von Infrastruktur.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Im Grossen und Ganzen sind wir zufrieden, auch wenn durchaus Verbesserungspotenzial besteht.

Was sind die wichtigen verkehrspolitischen Herausforderungen aus Ostschweizer Perspektive?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Der Autobahnzubringer Appenzellerland hat Priorität. Vom geplanten Autobahnanschluss könnten neben Herisau auch Gossau und Winkeln profitieren. Zudem darf die Region Ostschweiz nicht noch mehr vernachlässigt werden. Erwähnt seien hier im speziellen auch die chronisch verstopften Strassen im Raum Zürich, die die Ostschweiz oft von der Restschweiz abtrennen. Der Bund muss alle Landesteile mit einer genügenden Infrastruktur ausstatten und nicht einseitig in die immer gleichen Räume investieren.

Walter Locher, FDP SG: Dringlich ist auf der Strasse die Engpassbeseitigung im Raum St.Gallen sowie die Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Die Ostschweiz ist sodann auf der Schiene noch besser an den Grossraum Zürich und die übrige Schweiz anzubinden.

Thomas Ammann, CVP SG: Der Strassenverkehr ist wichtig für die Erschliessung aller Landesgegenden, insbesondere aber der ländlichen Räume, in denen oftmals echte Alternativen im öffentlichen Verkehr fehlen. Beim öffentlichen Verkehr sind das Angebot des Fernverkehrs und die schnelle Anbindung an die Zentren auf gutem Weg, aber hier müssen wir dran bleiben.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Aktuell ist die Abgeltung der Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018 bis 2021 in der bundesrätlichen Vernehmlassung. Gestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und das Strategische Entwicklungsprogramm STEP 2025 werden die Trassenkapazitäten auf der Schiene ab 2018 kontinuierlich erhöht. Konsequenterweise müssen nun auch die notwendigen Mittel von Bund und Kantonen für die Angebotsverbesserungen bereitgestellt werden.

Thomas Schwager, Grüne SG: Das Zusammenspiel der Siedlungspolitik und der Verkehrspolitik. Hier entscheidet sich, ob wir die Grundlagen der Probleme oder der Lösungen für die Zukunft legen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Nahverkehr bis zu einer Strecke von drei Kilometern sollte zu einem grossen Anteil per E-Bike, Fahrrad oder zu Fuss bewältigt werden – das wäre gesund für den Menschen, die Natur und das Portemonnaie. Eine riesige finanzielle und logistische Herausforderung wird die Werterhaltung unserer bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sein.

Martin Landolt, BDP GL: Mit der neuen Bahninfrastrukturfinanzierung (FABI) werden über die kommenden Jahre verschiedene Verbesserungen realisiert werden können. Auf der Strasse braucht es sicherlich verschiedene Engpassbeseitigungen, wie zum Beispiel in St.Gallen oder auch Schaffhausen. Aus glarnerischer Sicht warten wir hoffnungsvoll auf den Anschluss von Glarus ans Nationalstrassennetz mit entsprechenden Umfahrungsstrassen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir setzen uns ein für eine Stärkung des Standortes St.Gallen durch die Förderung einer effizienten nationalen und internationalen Anbindung.

Ein Blick in die Zukunft: Wie sehen Sie den Ostschweizer Verkehr im Jahre 2050?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Weil ein Ausbau des Strassen- und

Schiennetzes oftmals durch Umweltverbände verhindert wird und gerade die wichtigste Verkehrsinfrastruktur «Strasse» sträflich vernachlässigt wurde, sieht die Perspektive für die Ostschweiz nicht gut aus. Zu erwarten sind noch mehr verstopfte Strassen und überfüllte Züge. Die Einwanderung muss zwingend gedrosselt werden.

Walter Locher, FDP SG: Die 3. Röhre der A1 im Grossraum St.Gallen sowie die Teilsperre ist umgesetzt und gebaut. Im Agglomerationsverkehr sind die Projekte im Rahmen des vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichergestellt und realisiert.

Thomas Ammann, CVP SG: Es wird eine hohe Auslastung von Strasse und Schiene sein. Aufgrund unseres heterogenen Kantons und der vielen ländlichen Gebiete wird nebst dem gestiegenen öffentlichen Verkehr weiterhin der motorisierte Individualverkehr zu den Ballungsräumen sehr stark sein.

Edith Graf-Litscher, SP TG: In der Ostschweiz werden viele nachhaltige Arbeitsplätze geschaffen. Dadurch rücken Wohn- und Arbeitsort wieder näher zusammen. Und die Lebensqualität ist noch besser geworden.

Thomas Schwager, Grüne SG: Es muss gelingen, das Verkehrswachstum aller Verkehrsträger nachhaltig zu stabilisieren. Das

kann gelingen durch eine kluge Kombination: Zu Fuss, mit dem Velo, der öV und motorisierter Verkehr: Alle haben ihre Berechtigung. Neue Konzepte wie das Carsharing helfen dabei, den Verkehr bis 2050 nachhaltiger zu gestalten.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wir sind optimistisch, dass der Verkehr bis im Jahr 2050 ohne Erdöl auskommt. Die Kosten werden etwas steigen, die Nachfrage wird sich auf hohem Niveau einpendeln.

Martin Landolt, BDP GL: Ich bin davon überzeugt, dass wir am Anfang einer rasanten technologischen Entwicklung stehen, welche unsere Mobilität, aber auch die Anforderungen an die Infrastruktur verändern werden. Selbstfahrende, umweltfreundliche Autos werden vor allem auf den Hauptverkehrsachsen zu massiv höheren Kapazitäten dank besserem Verkehrsfluss und höherer Sicherheit führen. Dabei werden möglicherweise auf der Schiene Kapazitäten für den Güterverkehr frei.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir haben ein effizientes und ressourcenschonendes Verkehrssystem, das den Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Dieses Ziel wird nicht nur durch die Veränderung der Mobilität erreicht, sondern auch durch die Anpassung der Lebensgewohnheiten.

«Der Nahverkehr bis zu einer Strecke von drei Kilometern sollte zu einem grossen Anteil per E-Bike, Fahrrad oder zu Fuss bewältigt werden.»

