

«Treten Volksentscheid nicht mit Füßen»

Eine bürgerliche Allianz der Ostschweizer Kantone fordert mit einer Standesinitiative weiterhin den Ausbau der Nationalstrassen.

Davide De Martis

Am 24. November 2024 lehnte das Schweizer Stimmvolk den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen mit 52,7 Prozent ab. Mit der dritten Röhre Rosenberg-tunnel inklusive Anschluss Güterbahnhof in St. Gallen und der zweiten Röhre Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen gingen gleich zwei Ostschweizer Nationalstrassenprojekte bachab. Die bürgerlichen Parteien und die Wirtschaftsverbände aus fünf Ostschweizer Kantonen wollen das nicht hinnehmen und die Projekte dennoch umzusetzen.

Gleich zwölf Vertreterinnen und Vertreter der Mitte, FDP und SVP der Kantone St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen und beider Appenzel präsentierten am Donnerstag ihr Vorhaben. Mit wortgleichen Standesinitiativen in den jeweiligen Kantonsparlamenten wollen sie die beiden Ostschweizer Verkehrsprojekte in der Frühjahrssession unverändert nach Bern senden. Mit dem Schulterchluss wollen sie zudem eine höhere Priorisierung des Zubringers Appenzel-land und der Bodensee-Thur-talstrasse (BTS) erreichen.

Vorstoss mit viel Rückenwind

Es ist ein politisches Powerplay, zumal die Bürgerlichen in allen Ostschweizer Parlamenten eine Mehrheit bilden. Zudem erhalten sie tatkräftige Unterstützung der IHK St. Gallen-Appenzell und Thurgau, der Gewerbeverbände, des Hauseigentümergebietes St. Gallen (HEV), des Automobilclubs Schweiz sowie der TCS-Sektionen aller fünf Kantone.

Entsprechend zuversichtlich zeigte sich die Allianz an ihrer Medienkonferenz. «Wir sind uns sicher, dass wir unser Anliegen durchbringen», sagte der St. Galler Mitte-Kantonsrat Boris Tschirky.

Die Allianz erhält auch Zuspruch aus der St. Galler Regierung. Diese habe sich bereits dazu bekannt, sich weiterhin für die dritte Röhre Rosenberg-tunnel mit Zubringer Güterbahnhofsareal einzusetzen, heisst es



Eine Seltenheit: Die bürgerlichen Parteien aus fünf Ostschweizer Kantonen bilden für die Nationalstrassenprojekte eine Allianz.

Bild: Niklas Thalmann

auf Anfrage aus dem Bau- und Umweltdepartement, dem Regierungspräsidentin Susanne Hartmann vorsteht. «Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass sich die Standesinitiative ebenfalls dafür ausspricht.» Ohne dritte Röhre werde es bei der anstehenden Gesamtanierung der bestehenden Tunnel zu einem massiven Umfahrvorkehr durch die Stadt kommen, heisst es weiter. Der Zubringer Güterbahnhof bringe eine langfristige Entlastung vom Durchgangsvorkehr für die Stadt.

Bundesrat ist anderer Meinung

Der Kanton St. Gallen klärt zurzeit mit dem Bund ab, ob das St. Galler Projekt trotz des nationalen Neins umsetzbar ist. Im Gespräch ist auch eine Umsetzung der dritten Rosenberg-röhre, also ohne Kapazitätserweiterung. Diese Variante käme dem Wil-

len der Schweizer Stimmbewerker näher.

Im Februar erhielten acht Ostschweizer Nationalrätinnen und Nationalräte vom Bundesrat eine Antwort auf ihre Interpellation. Darin teilte der Bundesrat mit, er teile ihre Auffassung nicht, dass bei künftigen Projekten jene Regionen Vorrang haben sollen, die dem Ausbauschritt zugestimmt haben.

Die Priorisierung des Bundes nehme sowohl Strassen- als auch ÖV-Projekte unter die Lupe, sagte der St. Galler HEV-Präsident Walter Locher. Die Mittel müssten dorthin fließen, wo beides berücksichtigt werde. Das sei in der Ostschweiz der Fall. «Dieses Signal tragen wir nun geschlossen nach Bern.»

Die Ostschweiz bilde bei der Finanzierung das Schlusslicht, sagte Markus Bänziger, Direktor der IHK St. Gallen-Appenzell. Seit 1990 seien nur 3,6 Prozent der Ausgaben für den National-

strassenbau in die fünf Ostschweizer Kantone geflossen. Mit der Priorisierung der Projekte durch den Bund beginne nun ein «politisches Ringen».

Bürgerliche befürchten Verkehrskollaps

Ohne Ausbauprojekte leide die gesamte Region, nicht nur die Städte St. Gallen und Schaffhausen, so die St. Galler FDP-Kantonsrätin Isabel Schorer. Letztere hatten im Gegensatz zu den Kantonen im November die beiden Projekte geschlossen abgelehnt. «Die Tunnel sind das Rückgrat für das ganze Netz. Sie können die Städte von Stau zu Spitzenzeiten entlasten», sagt Schorer. Ein Ausbau des Netzes sei für die Wirtschaft, den Privatverkehr, Rettungsdienste und den ÖV wichtig.

Gemäss SVP-Kantonsrat Donat Kuratli kann die Verkehrslage nicht durch Carsharing oder Mobility-Pricing be-

higt werden. Die Vorschläge der Opposition bezeichnet er als «illusorisch». Man müsse Bern klarmachen, dass die Ostschweiz ohne Ausbau nicht funktioniere. Die gleiche Sorge hat die Schaffhauser FDP-Kantonsrätin Nina Schärer. Sie sagt: «Immer wieder kommt es wegen Unfällen und Sanierungen zu Sperrungen des Fäsenstaubtunnels.» Eine zweite Röhre sei essenziell, auch für die Bewältigung des Durchgangsvorkehr zwischen Zürich und Stuttgart.

Jerôme Mügler, Thurgauer IHK-Direktor betont, dass der Thurgau «der schweizweit am stärksten wachsende Kanton» ist. Die Verkehrsinfrastruktur hingegen wachse seit rund 80 Jahren nicht. Deshalb brauche es die Bodensee-Thur-talstrasse (BTS). Philipp Gemperle, Vizepräsident der FDP Thurgau und Romanshorn Bauchef, fordert ebenfalls eine höhere Priorisierung der BTS. «Die gesamte

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre richtet sich nach der BTS.»

Die Vertreter des Appenzel-lands hoffen derweil auf die Umsetzung des Zubringers Appenzel-land. «Im ländlichen Raum sind Nationalstrassen wirtschaftliche Lebensadern», sagt Michael Koller, Präsident des Innerrhoder Gewerbeverbands. Werner Giezendanner, Mitglied der Ausserrhoder FDP-Fraktion, hofft allem voran auf eine Entlastung der Herisauer Quartiere, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen träfen.

«Dreiste, undemokratische Forderungen»

Die bürgerliche Allianz ist überzeugt, dass es die Strassenprojekte braucht. Kritik an dem Vorhaben hagelte es aber bereits vor der Medienkonferenz. Der VCS St. Gallen kritisierte am Mittwoch die «dreisten, undemokratischen Forderungen» und schrieb in seiner Mitteilung, die Bürgerlichen missachteten den Volkswillen. «Wir treten den Entscheid nicht mit Füßen», sagte Walter Locher. Beim Nein im November sei das Gesamtpaket abgelehnt worden, nicht die einzelnen Projekte.

Anders sehen das die Grünen der Stadt und Region St. Gallen. Sie nähmen «die rückwärts gewandte Verkehrspolitik mit Befremden zur Kenntnis», heisst es in einem Communiqué. Diese «demokratiopolitisch fragwürdige Interpretation des Abstimmungsergebnisses» sei nach dem klaren Votum der St. Galler Bevölkerung irritierend. «Der teure Autobahnausbau ist die falsche Lösung als Antwort auf die klimapolitischen Herausforderungen», sagt Michael Breu, Präsident der Grünen Stadt und Region St. Gallen.

Gleicher Meinung ist Peter Olibet, Co-Präsident der Stadt St. Gallen: «Die Versuche, den Urnenentscheid nur drei Monate später wieder auszuhebeln, zeugen von einem bedenklichen Demokratieverständnis und von Zwängerei.» Deshalb fordere die SP den St. Galler Stadtrat nun zu einer deutlichen Positionierung auf.

Stärkere Kooperation bei der Digitalisierung

In Schaffhausen fand eine Konferenz der Ostschweizer Kantone statt. Dabei stand die Digitalisierung im Fokus.

Jérôme Winter

An der 62. Plenarkonferenz der Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK) in Schaffhausen haben sich die Ostschweizer Kantone über gemeinsame Anliegen beraten, wie die ORK in einer Medienmitteilung schreibt. Die Digitalisierung und die digitale Transformation auf einer kantonalen, interkantonalen und nationalen Ebene waren einer der Schwerpunkte. Die Kantone gründeten deshalb eine neue Fachdirektorenkonferenz.

Die Organisation Digitale Verwaltung Schweiz (DVS) will den digitalen Herausforderungen in den Verwaltungen der Kantone gerecht werden. Um sich künftig gegenseitig besser abzustimmen und als Gemeinschaft bei der DVS zu Themen der digitalen Transformation einzubringen, haben die Ostschweizer Kantone beschlossen, eine neue Fachdirektorenkonferenz, die Digitale Verwaltung Ostschweiz, ins Leben zu rufen, schreibt die ORK in der Mitteilung weiter. Mit der Gründung wollen sich die für die Digitalisierung zu-

ständigen Regierungsmitglieder enger abstimmen.

Einer Meinung beim Entlastungspaket

Der Bundesrat erwartet in den Jahren 2027 und 2028 ein Defizit von drei Milliarden Franken im Bundeshaushalt. Aus diesem Grund hat er ein Entlastungspaket in die Vernehmlassung geschickt. Die Regierungen der Ostschweizer Kantone sind der Ansicht, dass gesunde Bundesfinanzen im Interesse der Schweiz und auch der Kantone seien, wie die ORK weiter schreibt. Sie sind

sich einig, dass die Sanierung der Bundesfinanzen nicht auf Kosten der Kantone erfolgen sollte. Die Ostschweizer Kantone wer-

den sich gemeinsam zum Entlastungspaket positionieren und sich in den Vernehmlassungsprozess einbringen. Alle zwei

Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK)

Die Ostschweizer Regierungskonferenz, kurz ORK, ist ein Zusammenschluss aus den Kantonen Glarus, Schaffhausen, beider Appenzel, St. Gallen, Graubünden und Thurgau. Die ORK formiert sich, um sich unter

den Ostschweizer Kantonen auszutauschen und sich gemeinsam zu Themen zu positionieren.

Einmal im Jahr treffen sich die Mitglieder zu einer Plenarkonferenz. (jwi)

Jahre messen sich Schweizer Lernende aus verschiedenen Branchen an den SwissSkills. Für das Jahr 2029 wollen die Ostschweizer Kantone den Wettbewerb nach St. Gallen holen. Die ORK nennt mehrere Gründe: In der Wirtschaft und Gesellschaft der Ostschweizer Kantone sei die Berufsbildung tief verankert und genieße ein hohes Ansehen. Sie stelle die Versorgung mit qualifizierten Fach- und Führungskräften sicher. Und: Mit der Berufsmeisterschaft würden die Exzellenz und das Ansehen der Berufslehre gefördert.