

BUD / Interpellation SVP-Fraktion vom 2. Dezember 2024

## Für funktionierende Nationalstrassen im Kanton St.Gallen

Antwort der Regierung vom 18. Februar 2025

Die SVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 2. Dezember 2024 nach dem geplanten weiteren Vorgehen der Regierung, nachdem der Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 abgelehnt wurde.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Gegen den Beschluss der eidgenössischen Räte zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP), Ausbauschnitt 2023, wurde das Referendum ergriffen. An der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 lehnten die Stimmberechtigten den Ausbauschnitt 2023 ab. Davon betroffen sind schweizweit sechs Nationalstrassenbauprojekte, unter anderem auch das Projekt «3. Röhre Rosenberg mit Zubringer Güterbahnhofsareal» im Raum St.Gallen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Ist die Regierung bereit, sich beim zuständigen Departement und im Rahmen der Konferenz der Kantonsregierungen für eine schnelle Umsetzung einzusetzen?*

Die Hoheit für die Nationalstrassen (Planung, Realisierung und Unterhalt) liegt beim Bund. Über das weitere Vorgehen mit den abgelehnten Nationalstrassenprojekten und generell mit der Strategischen Entwicklungsplanung Strasse wird der Bund nach einer Analyse der vorliegenden Situation entscheiden. Dabei wird er auch zu entscheiden haben, inwieweit er eine Realisierung der «3. Röhre Rosenberg mit Zubringer Güterbahnhofsareal» oder allenfalls von Teilen davon nach dem negativen Volksentscheid als umsetzbar beurteilt. Im Hinblick auf die voraussichtlich ab dem Jahr 2035 anstehenden und etwa vier bis fünf Jahre dauernden Sanierungen der beiden Rosenberg-Tunnelröhren mit den damit verbundenen Herausforderungen in der Verkehrsabwicklung erwartet die Regierung, dass der Bund, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton, möglichst rasch mit der Erarbeitung einer verträglichen Verkehrslösung beginnt. Wie eine solche Lösung aussehen könnte, ist noch nicht absehbar. Die ursprünglich für Ende Januar 2025 geplanten ersten Gespräche mit dem Bund finden nun voraussichtlich erst im zweiten Quartal 2025 statt. Grund dafür ist eine vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation in Auftrag gegebene Studie, welche die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger überprüfen und priorisieren soll.

2. *Welche Folgen hätte die Nichtrealisierung des Projekts für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft im Grossraum St.Gallen?*

Unter der Annahme, dass sich bis zur Sanierung der bestehenden Tunnelröhren keine dritte Röhre am Rosenberg oder kein gleichwertiges Massnahmenpaket umsetzen lässt, wäre die Verkehrssituation auf den Strassen in St.Gallen über die Sanierungszeit von vier bis fünf Jahren kaum zumutbar.

Auch ohne die befristeten Sanierungsarbeiten würde längerfristig die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen über die Strasse ohne das Nationalstrassenprojekt erheblich schlechter werden. Davon betroffen wäre nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch der strassengebundene öffentliche Verkehr. Die bereits heute vorhandenen Verspätungen verschiedener Buslinien werden weiter zunehmen. Eine Rückverlagerung von der Nationalstrasse auf das städtische Netz wäre zu erwarten. Die Attraktivität des Standorts St.Gallen würde abnehmen und der Siedlungsdruck auf die umliegenden ländlichen Gemeinden mit guter Erschliessung über die Strasse zunehmen. Diese weitere Zersiedelung würde den Zielen des Bundes und Kantons zuwiderlaufen. Inwieweit sich das auf die Wirtschaft im Grossraum St.Gallen auswirkt, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Die Erreichbarkeit ist jedoch eines der Hauptkriterien für die Standortwahl von Firmen.

Sollte das Nationalstrassenprojekt nicht realisiert werden, sind umfangreiche Massnahmen zur effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu prüfen. Aufgrund des hohen Handlungsdrucks reichen klassische Anreizsysteme nicht aus, um den Verkehr flüssig zu halten. Daher müssen Alternativlösungen wie beispielweise Mobility Pricing vertieft untersucht werden. Solche Massnahmen könnten helfen, die negativen Auswirkungen auf die Mobilität und Wirtschaft in der Region zu mildern und gleichzeitig die Verkehrssituation während und nach der Sanierungsphase zu verbessern, erfordern aber vorgängige rechtliche Anpassungen auf Bundesebene.