

## Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028

Antrag vom 18. September 2023

### GRÜNE-Fraktion (Sprecher: Schwager-St.Gallen / Gschwend-Altstätten)

Ziff. 1 Abs. 1: Festhalten am Entwurf der Regierung.

Begründung:

Folgeanpassung der Änderung im Anhang A.

Abs. 2: Festhalten am Entwurf der Regierung.

Begründung:

Folgeanpassung der Änderung im Anhang A.

Abs. 3: Streichen.

Begründung:

Die Gesamtverkehrsstrategie unseres Kantons wurde im Jahr 2018 von der Regierung erlassen und vom Rat zur Kenntnis genommen. Gemäss der Strategie ist das Verkehrswachstum in den urbanen Verdichtungsräumen vor allem mit einer Verschiebung des Modal-Splits aufzufangen. Dafür wurden u.a. 40 Mio. Franken in den Bau des Ruckhaldetunnels der Appenzeller Bahnen investiert.

Der weitere Ausbau der Strasseninfrastruktur widerspricht der Gesamtverkehrsstrategie diametral und entwertet alle Investitionen in andere Verkehrsträger.

Ziff. 2 Abs. 2: Streichen.

Begründung:

Die Fokussierung der Strassenraumgestaltung auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist nicht mehr zeitgemäss. Die Leistungsfähigkeit einer Strasse wird in erster Linie durch zu viel MIV beeinträchtigt. Dies betrifft auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden wie den öV, Fuss- und Veloverkehr.

Eine moderne Strassenraumgestaltung orientiert sich nicht nur an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, sondern auch an jenen der Anwohnerinnen und Anwohner eines Strassenzugs. Im Hinblick auf die Bewältigung der Klimakrise gehören in den Strassenraum mehr Grünflächen und Bäume zur Temperaturregulierung.

*Abs. 3:* *Streichen.*

Begründung:

Für Lärmsanierungen an der Quelle bieten sich mehrere Massnahmen an. Dazu zählt selbstverständlich auch die Raumplanung und der Einbau «lärmarmen» Beläge. Für weniger Lärm sorgen auch «leise» Reifen und Fahrzeuge.

Die schnellste und billigste Möglichkeit aber, störenden oder gar schädlichen Strassenlärm an Staats- und Gemeindestrassen zu reduzieren, ist eine angemessene Fahrweise und eine Reduktion der Geschwindigkeit.

Abs. 3 verwehrt zudem den Gemeinden die Möglichkeit, auf ihrem Strassennetz selber über geeignete Massnahmen zu entscheiden. Das ist ein unnötiger Eingriff in die Gemeindeautonomie.

*Ziff. 8 Abs. 1:* *Festhalten am Entwurf der Regierung.*

Begründung:

Folgeanpassung der Änderung im Anhang A.

*Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 18. Strassenbauprogramm):*

<b>Projekt Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>Aufwand</b>
	Grabs	Unterführung Ochsensand	Projektierung	700'000

**Begründung:**

Der Halbstundentakt nach Fertigstellung des Doppelspurausbaus der Bahnlinie im Rheintal mag zu einer Verdoppelung der Wartezeiten führen. Mit 10 Mio. Franken lassen sich aber wesentlich dringlichere verkehrliche Infrastrukturen finanzieren, die nicht ausschliesslich dem motorisierten Individualverkehr zugutekommen.

Auf weiten Teilen der Strassenverbindung zwischen der Kreuzung Schloss Werdenberg bei Buchs und Haag besteht kein Geh- bzw. Veloweg. Auch nicht vor und nach dem Bahnübergang Ochsen-sand. Eine Unterführung wird zu Mehrverkehr führen, zulasten der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Dies wiederum wird zur Folge haben, dass das ganze Strassenstück zwischen Buchs und Haag ausgebaut werden muss.