

# «Regierung soll Volkswillen akzeptieren»

Nach dem Nein zum Wil-West-Kredit bringen der Thurgau und St. Gallen einen Landverkauf ins Gespräch. Das stösst bei Gegnern auf Kritik.

Judith Schönenberger

Am Abstimmungssonntag freute sich die St. Galler SVP: «18 Hektaren Kulturland bleiben in Wil erhalten!», titelte sie in ihrer Medienmitteilung. Möglicherweise hat sich die Partei aber zu früh gefreut. Wie der St. Galler Regierungsrat Marc Mächler nach der Abstimmung sagte, ist nun der Verkauf der Fruchtfolgefächlen an den Kanton Thurgau ein Thema. Dieser will das Gesamtvorhaben Wil West auf jeden Fall weiter vorantreiben, das bestätigte der Thurgauer Regierungsrat Dominik Diezi. Damit ist die mögliche Bebauung der 12,4 Hektaren Landwirtschaftsland noch nicht vom Tisch, obwohl das St. Galler Stimmvolk den 35-Millionen-Kredit zur Erschliessung des Areals abgelehnt hat.

Das Nein zum Kredit sei nicht zwingend ein Nein zur Bebauung des Kulturlandes, sagte Mächler in dieser Zeitung. Das sei lediglich eine mögliche Interpretation des Abstimmungsergebnisses. Deshalb wäre ein Verkauf der 12,4 Hektaren Land an den Thurgau seiner Meinung nach durchaus mit dem Abstimmungsergebnis vom 25. September vereinbar.

## Linke wollen keinen Landverkauf, SVP wäre offen

Das sehen die Vertreterinnen und Vertreter der SVP, SP und der Grünen anders. Sie hatten sich – die einen schon früh, die anderen erst relativ kurz vor der Abstimmung – für ein Nein zum Sonderkredit ausgesprochen. Ihre Hauptargumente waren die Verbauung von 12,4 Hektaren Fruchtfolgefächlen und Kritik an der Verkehrsplanung. Diese haben letztlich die Mehrheit des Stimmvolks überzeugt.

«Wir sind dagegen, dass der Kanton St. Gallen das Land an den Thurgau verkauft. Der Wählerwillen ist aus unserer Sicht klar für den Erhalt des Kulturlands», sagt Daniel Bosshard,



52 Prozent der St. Gallerinnen und St. Galler lehnten am Abstimmungssonntag den 35-Millionen-Kredit für Wil West ab. Bild: Hanspeter Schiess

Präsident der Grünen im Kanton St. Gallen. Er befürchtet, dass das Land nach einem Verkauf trotz des Neins verbaut wird. Ähnlich äussert sich auch Andrea Scheck, Präsidentin der SP St. Gallen: «St. Gallen hat Nein gesagt zu diesem Projekt, das gilt es zu akzeptieren. Wenn nicht, ist das ein fragwürdiges demokratiepolitisches Verständnis.»

Nicht gänzlich gegen den Landverkauf ist SVP-Präsident Walter Gartmann: «Grundsätzlich ist es legitim, Land zu handeln, wenn Verkäufer und Käufer dies einvernehmlich miteinander vereinbaren können.» Nur solle sich der Verkäufer darüber im Klaren sein, dass er Volksvermögen handle. Zudem wirft Gartmann die Frage auf: «Vor der Abstimmung hat es geheis-

sen, dass das Ganze nur mit der Erschliessung und Beteiligung durch den Kanton St. Gallen realisierbar sei. Wurden wir angelogen oder hat man einfach geopkert?»



Daniel Bosshard, Präsident der St. Galler Grünen. Bild: PD

Scheck und Bosshard sind sich einig, dass die St. Galler Bevölkerung mit dem Nein zum Erschliessungskredit das ganze Projekt Wil West abgelehnt hat. Dafür spricht laut Bosshard,



Andrea Scheck, Präsidentin der St. Galler SP. Bild: Donato Caspari

dass in der Abstimmungsdebatte das Geld oder die Höhe des Betrags zweitrangig war. «Es ging immer um Wil West als Ganzes.» Scheck ergänzt: «Im Abstimmungskampf waren die



Walter Gartmann, Präsident der SVP St. Gallen. Bild: Keystone

grössten Gegenargumente, die ich gehört habe, der Autobahnanschluss, die fehlenden ÖV-Verbindungen oder das Kulturland.»

Den Autobahnanschluss und die Netzergänzung Nord sehen weder Diezi noch Mächler durch das Nein zum Kredit gefährdet. SP-Frau Scheck sieht das kritisch. «Da will man einfach sein Projekt durchboxen.» Auch Bosshard findet, der Kanton sollte das Vorhaben nicht weiterverfolgen. «Die Regierung soll nun den Wählerwillen respektieren und sich gegen eine Weiterverfolgung des Gesamtprojekts aussprechen. Und wenn Wil West nicht kommt, gibt es auch keinen Grund mehr für einen weiteren Autobahnanschluss.»

Gartmann zeigt sich gegenüber dem Autobahnanschluss aufgeschlossener. «Wenn es ein ausgewiesenes Bedürfnis sein sollte, werden die notwendigen Verfahren sicher durch die beiden Kantone und das Astra erarbeitet, aufgeleist und zur Genehmigung vorgelegt», schreibt er.

## Idee der Grünen stösst auf wenig Anklang

Kurz vor der Abstimmung haben die Grünen im Kantonsrat die Idee einer Autobahnüberbauung als Standort für geplante Firmenbauten eingebracht. Für diese Idee lassen sich SP und SVP nicht begeistern. Zwar findet Scheck den Vorschlag präfenswert, aber: «Wenn man schaut, wie lange die Planung anderer Überbauungen gedauert hat, Beispiel Olma, dann wäre das nur schwer umsetzbar.»

SVP-Präsident Gartmann geht es auch hier um die Landwirtschaft. «Wenn es möglich wäre, die überbaute Fläche auch als mögliches Nutzland zu bewirtschaften, spricht eher wenig dagegen.» Das Killerkriterium für ihn seien aber die hohen Kosten eines solchen Vorhabens.

# Bahnausbau: Ostschweiz erhöht Druck auch im Parlament

Die Kantone wehren sich gegen Streichungen beim Bahnausbau in der Ostschweiz. Die Gegenoffensive im Bundesparlament läuft bereits.

Adrian Vögele aus Bern

Der Bundesrat will beim Bahnausbau in der Ostschweiz auf die Bremse treten. Zumindest ist das vorgesehen in einem Bericht zu den Ausbauprogrammen und zur Zukunftsplanning bis 2050. Bereits beschlossene Ausbauten auf Ostschweizer Strecken sollen wieder gestrichen oder auf Eis gelegt werden.

So will der Bundesrat auf Baumassnahmen für den durchgehenden Viertelstundentakt bei der Frauenfeld-Wil-Bahn – sie gehört inzwischen zu den Appenzeller Bahnen – verzichten. Offizielle Begründung: Die absehbaren Kosten seien gegenüber der ursprünglichen Planung um 24 Millionen Franken gestiegen. Ebenfalls streichen

will der Bund 590 Millionen Franken, die unter anderem für Beschleunigungsmassnahmen zwischen Winterthur und St. Gallen vorgesehen waren. Begründung: Es sei noch unklar, ob dort überhaupt Ausbauten nötig seien.

## Ost-West-Allianz auch im Nationalrat?

Gegen diese Absichten des Bundes gibt es breiten Widerstand: Die Verkehrsdirektoren von sieben Kantonen, darunter St. Gallen, Thurgau und beide Appenzell, demonstrierten am Montag vor den Medien Einigkeit und präsentierten ihre gemeinsame Vernehmlassung Antwort.

Parallel dazu rollt im Bundesparlament eine Offensive an. Denn die eidgenössischen Räte

werden im kommenden Frühling über die Vorschläge des Bundesrats entscheiden. Wegen der technischen Probleme der neuen SBB-Doppelstockzüge haben sich die Aussichten auf bessere Anschlüsse am Bahnhof St. Gallen und kürzere Fahrzeiten nach Winterthur zuletzt zusätzlich verschlechtert. Dagegen wehren sich die St. Galler Ständeräte Paul Rechsteiner (SP) und Benedikt Würth (Die Mitte). Weil die Strecke Lausanne–Bern ebenfalls betroffen ist, kam im Ständerat eine Allianz zwischen Ost- und Westschweiz zu Stande. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF) fordert den Bundesrat mit grosser Mehrheit auf, Massnahmen für den Bau neuer Bahnstrecken auf der Ost-West-Achse vorzuschlagen.

Gespräche zu diesem Thema seien nun auch im Nationalrat im Gang, sagt Edith Graf-Litscher, Thurgauer SP-Nationalräatin und Mitglied der KVF. Sie zeigt sich zuversichtlich, dass auch in der grossen Kammer Ostschweiz und Romandie zusammen spannen. «Das Ziel ist, dass wir auch in der Verkehrskommission des Nationalrats eine gleichlautende Motion verabschieden.» Damit würde dem Anliegen zusätzlicher Druck verliehen. Die Behandlung der Vorstösse soll zeitgleich in der kommenden Wintersession stattfinden.

## Rechsteiner weibelt für Appenzeller Bahnen

Auch die beabsichtigten Streichungen beim Ausbau des Re-

gionalverkehrs kommen bei Ostschweizer Parlamentsmitgliedern schlecht an. Der Innerrhoder Mitte-Nationalrat Thomas Rechsteiner, der auch im Verwaltungsrat der Appenzeller Bahnen sitzt, hatte sich schon früher kritisch zu den ÖV-Plänen des Bundes geäußert.

Jetzt fordert er in einer Interpellation weitere Antworten vom Bundesrat. Denn Grossprojekte vor allem in Zentralschweizer Regionen würden bevorzugt, während kleinere, aber notwendige Ausbauschritte in den ländlichen Räumen eher stiefmütterlich behandelt würden:

«So soll in den nächsten Jahrzehnten ein Grossteil der Infrastrukturinvestitionen in drei Grossprojekte fliessen:

Herzstück Basel, Tiefbahnhof Luzern und Tunnelverbindung Zürich-Altstetten – Aarau.»

Rechsteiner verlangt konkrete Auskünfte zum Netz der Appenzeller Bahnen: So will er wissen, warum der Bundesrat «das für die Ostschweiz wichtige und vom Parlament beschlossene Angebotsziel Takt verdichtung Frauenfeld – Wil» aus dem Ausbauschritt 2035 streichen wolle. Und: «Teilt der Bundesrat meine Auffassung, dass der Beseitigung von Einspurabschnitten zur Stabilisierung des Verkehrs eine hohe Bedeutung zukommt, beispielweise auf der Strecke St. Gallen – Trogen der Appenzeller Bahnen?» Der Bundesrat hat die Vorstösse noch nicht beantwortet.