

Leitartikel zur kantonalen Abstimmung am 8. März

## Region am See braucht die neue Strasse

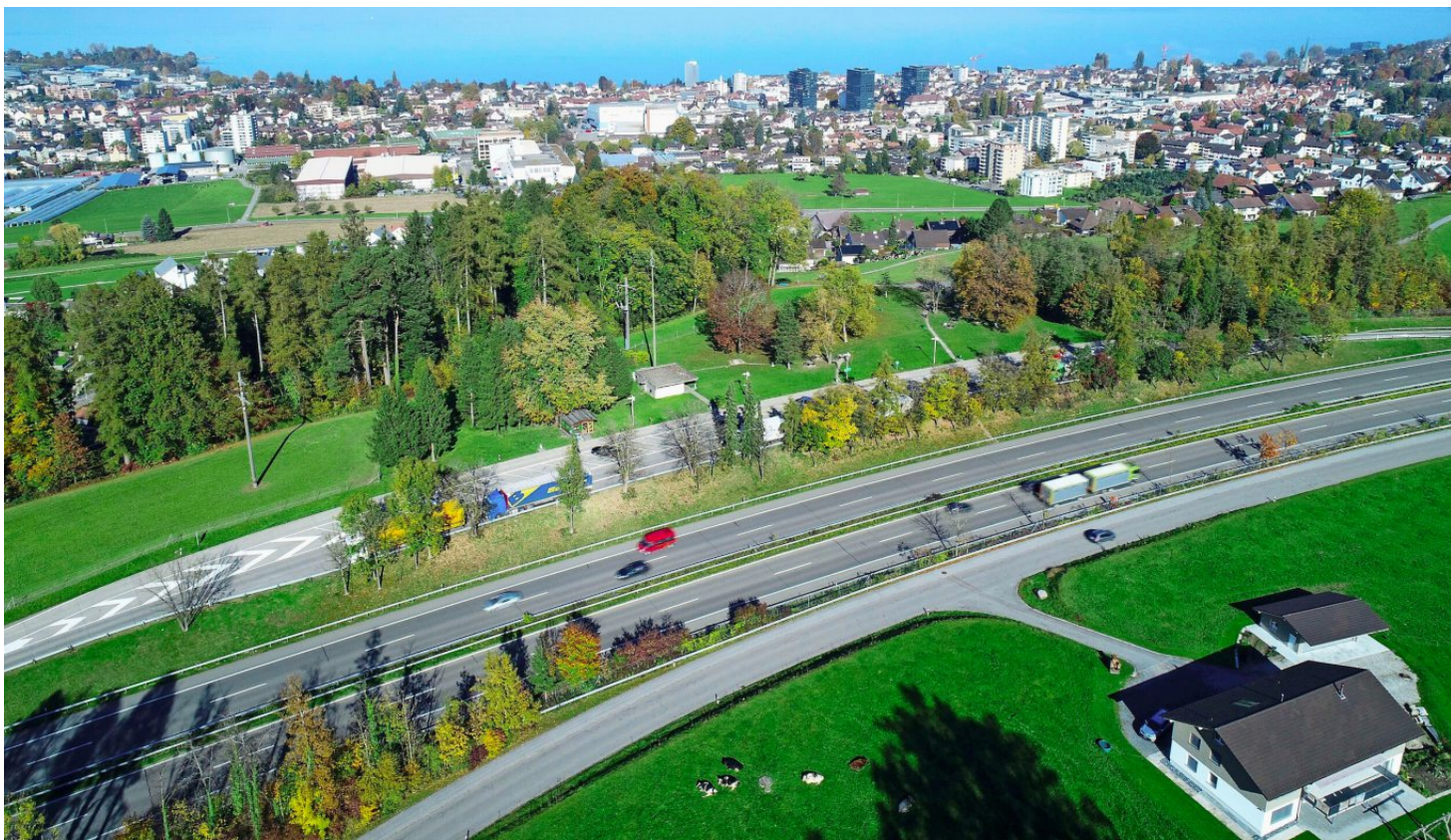
Die gegen 40'000 Menschen, die in Rorschach, Goldach, Rorschacherberg, Tübach und Thal leben, leiden unter Lärm und schlechter Luft, die von langsam vorankommenden Blechlawnen verursacht werden.

Eine Fahrt mit dem Auto von Tübach via Goldach nach Rorschach ist eine Geduldsprobe. Am frühen Morgen und am Feierabend stehen jeweils Tausende Pendler mit ihren Wagen im Stau oder im stockenden Verkehr, der unter der Woche auch die Postautos und die Regionalbusse ausbremst. Regelmässig gibt es in Meggenhus gefährlichen Rückstau bis auf die A1.

Zwischen dem Knoten St. Gallen-Meggenhus und der Ausfahrt Rheineck der Autobahn liegt eine Strecke von rund elf Kilometern. Die Folge: Der Verkehr, von dem der grösste Teil hausgemacht und nicht auf Transitfahrten zurückzuführen ist, quält sich durch das Siedlungsgebiet.

Dramatisch verschärft wird die Situation durch unzählige Barrieren an der SBB-Linie Rorschach-St. Gallen und auf der Seelinie. Sie behindern den motorisierten, aber auch den ÖV und den Langsamverkehr zusätzlich.

Ein Autobahnanschluss Witen und eine Strasse hinab zum See bringt der Region am See eine spürbare Entlastung. Das Strassenbauprojekt ist Teil eines Masterplans, mit dem die gegen 40'000 Einwohnerinnen und Einwohner vom Durchgangsverkehr befreit werden sollen. Dass es eine Entlastung braucht, zeigt ein Vergleich: Auf der St. Gallerstrasse zwischen Goldach und Rorschach rollen im Tages-



Von der Autobahn A1 über den Vollanschluss Witen durch zwei Tunnel hinab zum Bodensee: das wollen Bundesrat, Kantonsrat und die Stimmberechtigten von Rorschach und von Goldach.  
Bild: Rudolf Hirti

durchschnitt mehr Autos als durch den Gotthard-Strasstunnel. Das ist für die Anwohner unzumutbar.

Eine Entlastung wünscht man sich in Rorschacherberg, Goldach und Rorschach, aber auch in Tübach, Horn und Thal. Zur Erinnerung: 2019 sagten die Stimmberechtigten von Rorschach und Goldach Ja zum Projekt, und Rorschacherberg stimmte im gleichen Jahr einem freiwilligen Beitrag zu. Der Bundesrat bewilligte das Vorhaben. Der St. Galler Kantonsrat sagte im vergangenen Jahr deutlich Ja. Zur Abstimmung kommt es am 8. März, weil die Sozialdemokraten, die Grünen und einige Umweltverbände gut 4000 Unterschriften sammelten und das Referendum erzwungen haben.

Die links-grünen Gegner des Projekts argumentieren, mit einem Kantonsanteil von 267 Millionen Franken sei die Strasse zu teuer. Die monetäre Lage des Kantons sei prekär, lasse die Finanzierung nicht zu.

Das ist falsch. Die 267 Millionen Franken sind vorhanden und werden dem kantonalen Strassenfonds entnommen. Der Fonds wird geöffnet mit Geld aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), den Treibstoffzollzuschlägen, der Autobahnnvignette und der Motorfahrzeugsteuer. Das heisst: Die Autofahrer zahlen diese neue Strasse und nicht die Steuerzahler. Hinzu kommt: Dieses Geld ist zweckgebunden; es kann für nichts anderes als für

Strassenbauprojekte eingesetzt werden.

Das Argument der Gegner, die Kosten für das Strassen- und Städtebauprojekt seien viel zu hoch, zieht nicht und ist ein Versuch, die fragile Solidarität unter den Regionen im Kanton weiter zu strapazieren. Das ist unfair und unehrlich. Denn kantonale Projekte im Süden des Kantons und in der Kantonshauptstadt sind in jüngster Zeit von den Stimmberechtigten der Region am See ausnahmslos mitgetragen worden.

Die Gegner argumentieren auch mit einem Kulturlandverlust und einer Verknappung des Naherholungsgebiets. Als ob das Gebiet Witen ein Nah-

erholungsgebiet wäre! Die Bevölkerung der Region sucht und findet Erholung am herrlichen Seeufer. Der Verlust von 2400 Quadratmeter Frucht- und Grünflächen, die als Bauland eingezont sind, sind vernachlässigbar. Für die Bäume, die gefällt werden müssen, gibt es Ersatzpflanzungen.

Die «Stadt am See» ist eine Wachstumsregion – und das ist gut so. Die Stadt Rorschach hat lange genug unter Abwanderung und sinkenden Steuereinnahmen gelitten, ehe sie den Turnaround schaffte.

Und die Region wächst weiter. In Rorschach, Goldach, Rorschacherberg und Horn sind Projekte umsetzungsreif, die mehrere Hundert Wohnungen und mehrere Tausend neue

Einwohnerinnen und Einwohner bringen. Die Region will und wird sich entwickeln und wachsen – schnell und kräftig.

Es wird zwangsläufig mehr Autos und Berufspendler geben. Die Region am See ist zwar gut mit dem ÖV erschlossen: Rorschach und Goldach verfügen zusammen über vier Bahnhöfe und über Postautolinien nach St. Gallen. Rorschach hat auch einen Hafen. In der Region am See wurden in jüngster Zeit neue Veloschnellrouten gebaut; vom Bahnhof Goldach bis zum Bellevue in Rorschach existiert ein Veloweg, der seinesgleichen sucht. Es wurden Fussgängerunterführungen gebaut. Der Autobahnanschluss Witen und die Kantonsstrasse zum See sind die letzten wichtigen Puzzle-teile eines klugen Verkehrskonzepts für Autos, ÖV und Langsamverkehr.

Die Postautos der Linie 210, 211 und 240 zwischen dem See und der Stadt St. Gallen sind zur Hauptverkehrszeit gut gefüllt bis überfüllt mit Berufspendlern und Schülern. Das gilt auch für die Züge auf der Strecke Rorschach-St. Gallen. Gerade weil der ÖV gut ausgebaut ist, besteht keine Gefahr, dass viele wieder auf das Auto umsteigen. Die Gegner des Projekts propagieren eine Gesellschaft ohne Autos. Das ist unrealistisch.



Daniel Wirth  
daniel.wirth@chmedia.ch

## Thurgauer Regierungsrat will an Frühfranzösisch festhalten

Französisch in der Primarschule abzuschaffen, kommt für die Thurgauer Regierung nicht in Frage – Verbesserungspotenzial sieht sie dennoch.

Tobias Hug

«Vive le français!» Mit diesen Worten positioniert sich der Thurgauer Regierungsrat klar für den Erhalt des Frühfranzösisch. Das geht aus der Beantwortung der Motion «Französisch stärken – ressourcenschonend, konzentriert und effizient ab der Sekundarstufe 1» hervor, welche der Kanton am Freitag publiziert. Erstunterzeichner des Vorstosses war Mitte-Kantonsrat Marc Rüdisüli.

«Der Regierungsrat anerkennt die Herausforderungen des Fachs Französisch auf der Primarstufe», heisst es in der Antwort. Aber die Lösung dürfe nicht darin bestehen, das Fach dort einfach abzuschaffen. Für eine Umsetzung des Vorstosses moniert die Thurgauer Exekutive gleich mehrere Probleme.

Der Regierungsrat sieht den sprachlastigen Stundenplan auf der Sekundarstufe, die erschwerte Förderung von Austausch und Mobilität, die begrenzte Verfügbarkeit qualifizierter Lehrpersonen sowie eingeschränkte Perspektiven für Studierende und Primarlehrpersonen mit Französischqualifikation.

### Hohe Kosten und Folgen für Schweizer Identität

Eine Verschiebung der Lektionen auf die erste Sekundarstufe würde zudem erhebliche Kosten verursachen und positive Entwicklungen wie das wachsende Interesse an Französisch an der pädagogischen Hochschule oder die gute Zusammenarbeit zwischen Primar- und Sekundarlehrpersonen gefährden. Des Weiteren sei das Erlernen

einer weiteren Landessprache identitätsstiftend. Die Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektorinnen und -direktoren (EDK) arbeitet daher an national getragenen Lösungen.

Der Kanton lehnt einen nationalen Flickenteppich bei den Fremdsprachenregelungen ab und fordert deshalb eine koordinierte Lösung zum Wohl der Schülerinnen und Schüler. Ansonsten drohten «Unsicherheiten oder Brüche im Lernverlauf», und diese würden wiederum die Motivation und Bewegungsfreiheit der Lernenden beeinträchtigen.

Französisch sei ein zentraler Teil der Schweizer Identität, weshalb die Auswirkungen einer Verlegung auf die Sekundarstufe erheblich seien. Die Regierung beurteilt die Motion daher als nicht erheblich.

Die Regierung setzt statt einer Verlegung auf Optimierungen im Unterricht und eine «zeitgemässe Fremdsprachendidaktik». Ziel sei keine fehlerfreie Sprachkenntnis, sondern Verständigungsfähigkeit. Der Regierung sei klar, dass Französisch in einer von Englisch dominierten Welt einen schweren Stand habe. Mit einer «Charme-Offensive» soll Französisch deshalb als zusätzlicher Vorteil auf dem Arbeitsmarkt positioniert werden.

Konkret will der Regierungsrat den Übergang zwischen Primar- und Sekundarstufe besser abstimmen. Zwischen dem kommunikativen Sprachunterricht in der Primar- und dem eher formalen Schwerpunkt in der Sekundarschule gebe es oft Diskrepanzen. Auch sollen altersgerechte Methoden geför-

dert und Austauschaktivitäten sowie ausserschulische Lernorte stärker genutzt werden.

### «Wir brauchen einen Kurswechsel»

Marc Rüdisüli begrüsst als Kopf des Vorstosses, dass die Antwort der Regierung «kein Schnellschuss» war. Dennoch überzeugt sie ihn nicht: «Ich hätte mir mehr Mut gewünscht.» Frühfranzösisch bleibe für ihn ein Millionenprojekt mit bescheidenem Erfolg. «Es ist Zeit, das ehrlich zu benennen.»

Die Regierung nehme das Kernproblem der Belastung durch zwei Fremdsprachen in der Primarschule nicht ernst. Die Volksschule sei in den letzten Jahren inhaltlich überladen worden. «Wir brauchen einen Kurswechsel», sagt Rüdisüli. Besonders enttäuschend sei,

dass der Regierungsrat das klare Signal aus der Praxis ignoriere. Eine deutliche Mehrheit von Lehrpersonen und Schulleitungen unterstütze die Verschiebung auf die Sekundarstufe.

«Wir wollen das Französisch stärken, nicht abschaffen», sagt der Mitte-Kantonsrat. Mit der Verschiebung könnten Ressourcen gezielter eingesetzt, der Unterricht effizienter gestaltet und der Lernerfolg verbessert werden, während auf Primarstufe die Grundkompetenzen, insbesondere Deutsch, gestärkt würden. Mit der Motion von acht Erst- und 63 Mitunterzeichnenden wurde die Regierung vor einem Jahr beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Französisch erst ab der 1. Sekundarklasse statt wie bisher ab der 5. Primarklasse unterrichtet wird.