Kanton St.Gallen

Ihre Stimme zählt

Volksabstimmung 8. März 2026

Vorlage 1
Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen

Vorlage 2
Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil

Vorlage 3
Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

Jetzt Erklärvideos zu den Abstimmungsvorlagen schauen.
www.sg.ch/einfacherklaert

Vorlage 1	**Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen**	
	Kurzfassung in einfacher Sprache	6
	Vorlage im Detail	12
	Abstimmungsvorlage	24
Vorlage 2	**Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil**	
	Kurzfassung in einfacher Sprache	30
	Vorlage im Detail	34
	Abstimmungsvorlage	44
Vorlage 3	**Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»**	
	Kurzfassung in einfacher Sprache	48
	Vorlage im Detail	54
	Argumente des Referendumskomitees	64
	Abstimmungsvorlage	66

Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen

1

1

Kurzfassung in einfacher Sprache

So ist es heute

Das Projekt WILWEST

Im Westen der Stadt Wil soll ein neues Wirtschaftsgebiet entstehen. WILWEST ist ein Projekt der Kantone St.Gallen und Thurgau sowie der Gemeinden der «Regio Wil». Sie wollen:

- das Gebiet WILWEST zu einem attraktiven und modernen Standort für bestehende und neue Unternehmen ausbauen. Das schafft neue Arbeitsplätze;
- Industrie und Gewerbe an einem Standort vereinen. Das fördert einen sorgsamen Umgang mit dem Boden und bremst die Zersiedelung in den Gemeinden;
- die Verkehrswege verbessern. Das vermindert die Verkehrsüberlastung in der Region Wil;
- die Stadt Wil und die Nachbargemeinden als attraktiven Wohn- und Lebensraum erhalten und weiterentwickeln.

Autobahnanschluss Wil West

In der Stadt Wil und den Gemeinden Münchwilen, Sirnach, Wilen und Rickenbach kommt es während den Stosszeiten regelmässig zu Stau. Autofahrende weichen in die Quartiere aus, Busse verspäten sich und die Lärm- und Abgasbelastung steigt. Die Region fordert schon lange einen Autobahnanschluss im Westen Wils. Der Bundesrat bewilligte 2023 den Anschluss. Mit einer Bedingung: Ein Standortentwicklungsprojekt wie WILWEST wird realisiert. Nur dann baut und bezahlt der Bund den Anschluss.

Erste Volksabstimmung

Die Grundstücke für das Projekt WILWEST liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Münchwilen im Kanton Thurgau, gehören aber dem Kanton St.Gallen. Ursprünglich wollte der Kanton St.Gallen die zwei Grundstücke im Umfang von 125’000 Quadratmetern selbst erschliessen und vermarkten. Mit einem Sonderkredit von 35 Millionen Franken hätte er das

vorfinanziert. Die St.Galler Stimmberechtigten lehnten den Sonderkredit im Jahr 2022 ab. Der Nein-Stimmenanteil betrug 52,58 Prozent. Damit war das Vorhaben mit der Vorfinanzierung durch den Kanton St.Gallen nicht mehr möglich. Das Projekt WILWEST wurde in der Folge in verschiedenen Punkten optimiert und in überarbeiteter Form dem Kantonsrat nochmals vorgelegt.

Das ist neu

Die Regierungen der Kantone St.Gallen und Thurgau tauschten sich nach dem Nein der Stimmberechtigten im Jahr 2022 mit den Fraktionen der Kantonsparlamente aus. Das Ziel war, das Projekt weiter zu verbessern. Sie reagierten auf die Vorbehalte aus der ersten Abstimmung und liessen eine Nachhaltigkeitsprüfung nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) machen. Die Überprüfung zeigte: Das Projekt ist bereits sehr nachhaltig. Trotzdem lässt es sich mit folgenden Massnahmen verbessern:

- nachhaltiger Umgang mit Kulturland und Boden: eine bessere Ausnutzung, weniger versiegelte Flächen, zusätzliche Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen kompensieren;
- nachhaltige Mobilität: weniger Autoverkehr und weniger Parkplätze;
- an den Klimawandel anpassen und Biodiversität fördern: mehr Grünraum und mehr Wasserflächen;
- nachhaltiger Betrieb: ein positives Standortmarketing in allen Phasen des Projekts betreiben und die Nutzung des Areals gezielt steuern;
- nachhaltiges Bauen und nachhaltige Energieversorgung: die Nachhaltigkeit und den Klimaschutz verbessern;
- Zertifikat: das Areal nach dem SNBS-Standard zertifizieren lassen.

Kompensation von Fruchtfolgeflächen

Die freiwillige Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen ist ein wichtiger Teil des verbesserten Projekts. Fruchtfolgeflächen sind die besten und ertragreichsten Landwirtschaftsböden. Für WILWEST braucht es 18 Hektaren

1

Fruchtfolgeflächen. Diese werden alle ersetzt, wie es das Bundesrecht verlangt. Der Kanton St.Gallen will darüber hinaus zusätzlich 47'000 Quadratmeter Boden kompensieren. Er will dazu in der Region Wil Böden aufwerten und so zur Ernährungssicherheit beitragen.

Vereinbarung zum Verkauf der Grundstücke

Der Kanton will seine beiden Grundstücke an den Kanton Thurgau verkaufen, damit dort eine gezielte und konzentrierte wirtschaftliche Entwicklung stattfinden kann. Die zwei Grundstücke sind heute in der Landwirtschaftszone. Der Kanton kann sie nur nach einer Umzonung als Bauland verkaufen. Die Kantone St.Gallen und Thurgau vereinbarten Folgendes:

- Sie schliessen einen Vorvertrag zu einem Grundstückverkaufsvertrag ab.
- St.Gallen verkauft die Grundstücke zu Marktpreisen, sobald sie umgezont sind.
- Zwei externe Gutachter bestimmen den Wert der Grundstücke. Der mittlere Wert ergibt den Verkaufspreis.
- St.Gallen beteiligt sich an den Kosten der Fruchtfolgeflächen-Kompensation im Kanton Thurgau.

Nettoerlös von 10,4 Millionen Franken

Der mittlere Verkaufspreis aus den zwei Gutachten beträgt 20,3 Millionen Franken. Davon werden 7,5 Millionen Franken für die Kompensation der 18 Hektaren Fruchtfolgeflächen und die Mehrwertabgabe von 2,4 Millionen Franken abgezogen. Diese Massnahmen sind gesetzlich vorgegeben. Das ergibt einen Nettoerlös von 10,4 Millionen Franken.

Für die freiwillige und zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen gewährt der Kanton einen Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken.

Ratsreferendum

Mit dem Ratsreferendum können 40 Mitglieder des Kantonsrates einen Entscheid des Rates vor das Volk bringen. Der Kantonsrat stimmte einem entsprechenden Antrag mit 42 Ja-Stimmen zu. Deshalb stimmen wir am 8. März 2026 über den Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen ab.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie dem Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen zustimmen?

Die Argumente

Ja

Das sagt der Kantonsrat:

- WILWEST ist ein Projekt mit Vorzeigecharakter für die Entwicklung eines nachhaltigen Arbeits- und Lebensraums.
- WILWEST schafft einen Mehrwert für die Bevölkerung und die Wirtschaft über die Kantonsgrenzen hinaus.
- WILWEST stärkt die Ostschweiz nachhaltig wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch.
- Nur wenn WILWEST kommt, baut und finanziert der Bund den Autobahnanschluss Wil West. Er entlastet die Region Wil vom Verkehr.
- WILWEST schafft Mehrwert vor Ort. Die Region bleibt attraktiv im Vergleich zum Grossraum Zürich.
- Bestehende Unternehmen können sich in WILWEST weiterentwickeln, neue können sich ansiedeln.
- Es entstehen attraktive Arbeitsplätze. Sie verhindern die Abwanderung von Fachkräften aus der Ostschweiz.
- WILWEST bremst die Zersiedelung. WILWEST vermeidet Neueinzonungen für Neuansiedlungen in den umliegenden Gemeinden.

1

– Der sorgsame Umgang mit dem Boden bringt mehr Grünflächen und Biodiversität.
– Die freiwillige und zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen dient dem Erhalt von Kulturland.

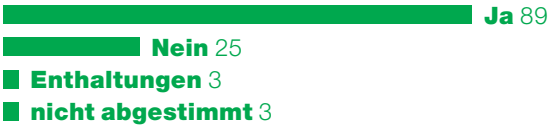
Nein

Einige Mitglieder des Kantonsrates sind mit dem Projekt WILWEST nicht einverstanden. Sie sagen:
– Das neue Arbeitsplatzgebiet WILWEST kann negative Auswirkungen auf die Umwelt haben.
– Das Projekt führt zu einem Verlust von wertvollem Kulturland.
– Das Projekt kann mehr Verkehr mit sich bringen.
– Der Kaufpreis ist nicht angemessen und es sollten Nachverhandlungen erfolgen.

Folgen bei einem Nein

Ein Nein zum Verkauf der Grundstücke verhindert die Entwicklung des Areals WILWEST. Der Autobahnanschluss Wil West wird nicht gebaut. Ein zentrales Element des Agglomerationsprogramms Wil fällt weg. Es gibt keine Entlastung bei Verkehr und Lärm. Ein wichtiges Standortförderungsprojekt in der Ostschweiz kommt nicht zustande. In den umliegenden Gemeinden steigt der Druck, Landwirtschaftsland als Bauland einzuzonen.

Abstimmung im Kantonsrat



1

Vorlage im Detail

Ausgangslage

Was ist WILWEST?

Das Projekt «Standortentwicklung WILWEST» (WILWEST) ist ein Gemeinschaftswerk der Kantone St. Gallen und Thurgau, der Regio Wil, der politischen Gemeinden Münchwilen und Sirnach sowie der Stadt Wil. Die übergeordneten Zielsetzungen des Projekts sind in einer gemeinsamen Erklärung aus dem Jahr 2014 festgehalten, die 2018/2019 als «Charta Standortentwicklung WILWEST» erneuert wurde. WILWEST soll demnach:

- die Basis für eine nachhaltig gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Region legen und neue Arbeitsplätze schaffen;
- den sorgsamen Umgang mit Ressourcen fördern, Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Standort WILWEST konzentrieren und dadurch den Zersiedelungen in den Gemeinden entgegenwirken;
- die Defizite bestehender Infrastrukturen am Standort WILWEST beheben und die Infrastruktur zukunftsgerichtet ausbauen;
- die hohe Attraktivität der Wohn- und Lebensräume in der Stadt Wil und in den umliegenden Gemeinden erhalten und weiterentwickeln.

Aus einem gemeinsamen Zukunftsbild für mehr Lebensqualität in der Region entstand aufgrund dieser Zielsetzungen das heutige Kernelement des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, der Entwicklungsschwerpunkt WILWEST. Die Vision dahinter: Statt wie bisher verstreut soll die wirtschaftliche Entwicklung künftig an einem zentralen Ort stattfinden, konkret am Autobahnanschluss Wil West, den die Region schon lange vom Bund fordert, um die Stadt Wil und die umliegenden Gemeinden vom Verkehr zu entlasten. Es war von Anfang an das Bestreben, eine in allen Bereichen vorbildliche Arealentwicklung voranzutreiben und gleichzeitig

dem Agglomerationsprogramm Wil zum Durchbruch zu verhelfen, um den Autobahnanschluss mit den dazugehörenden Infrastrukturmassnahmen sowie den Bahnhaltestellen von SBB und Frauenfeld-Wil-Bahn zu realisieren.

Weshalb braucht es WILWEST?

Die Arealentwicklung WILWEST berücksichtigt die raumplanerischen Grundlagen in idealer Weise. Die wirtschaftliche Entwicklung soll gezielt und konzentriert auf dem Areal WILWEST stattfinden. Durch diese kontrollierte Verdichtung wird die Zersiedelung gebremst. WILWEST führt zudem zu einer Aufwertung der Ostschweiz als Wirtschaftsstandort. Als Standort für Forschung, Entwicklung und Bildung wird der Denk- und Werkplatz gestärkt und dem Fachkräftemangel entgegengewirkt.

Das regionale Verkehrssystem ist zu Stosszeiten seit Langem überlastet, was zu Staus, Schleichverkehr, Verspätungen im öV und zusätzlichen Emissionen führt. Davon betroffen sind nicht nur das Zentrum und die Quartiere von Wil, sondern auch die umliegenden Thurgauer Gemeinden, insbesondere Münchwilen, Sirnach, Wilen und Rickenbach, deren Strassen als Zubringer zu den heutigen Autobahnanschlüssen dienen.

Mit der neuen Agglomerationspolitik des Bundes bietet sich die Möglichkeit, dass der neue Autobahnanschluss Wil West als Teil des Gesamtpakets Agglomerationsprogramm Wil durch den Bund realisiert und finanziert wird. Allerdings hat der Bund immer klar hervorgehoben, dass der Anschluss nur realisiert und finanziert wird, wenn auch die anderen Kernmassnahmen des Agglomerationsprogramms – dazu gehört die Arealentwicklung WILWEST – umgesetzt werden. Ein Autobahnanschluss ohne Arealentwicklung WILWEST ist nicht möglich.

1

Bisherige Entwicklung und weiteres Vorgehen

Die Stimmberechtigten des Kantons St.Gallen hatten am 25. September 2022 den Sonderkredit für die Arealentwicklung WILWEST in der Höhe von 35 Mio. Franken mit 52,58 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Als grösster Grundeigentümer im Teilgebiet Münchwilen des Areals WILWEST im Kanton Thurgau hätte der Kanton St.Gallen gemäss der damals vom Kantonsrat verabschiedeten Vorlage mit dem Sonderkredit die Erschliessung, die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb des Wirtschaftsgebiets vorfinanziert.

Das Nein zum Sonderkredit WILWEST war aus Sicht der Regierungen der Kantone Thurgau und St.Gallen nicht ein grundsätzliches Nein zum Gesamtvorhaben WILWEST. Mit der Ablehnung des Sonderkredits ist jedoch klar, dass das Areal auf dem Gebiet der Gemeinde Münchwilen (TG) nicht durch den Kanton St.Gallen erschlossen, entwickelt und vermarktet werden kann, da hierfür kein Kredit bzw. keine finanziellen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Aus diesem Grund sollen die im Eigentum des Kantons St.Gallen stehenden Grundstücke an den Kanton Thurgau verkauft werden. Dies, um die Weiterführung des Vorhabens WILWEST und des Agglomerationsprogramms Wil sowie die abgestimmte Entwicklung und die Verkehrsentlastung der Region zu ermöglichen.

Inhalt der Vorlage

Um den Vorbehalten, die im Zuge der Volksabstimmung gegen das Vorhaben vorgebracht wurden, Rechnung zu tragen, wurde der Dialog mit Fraktionsdelegationen des Kantonsrates St.Gallen und des Grossen Rates Thurgau gesucht. Gemeinsam wurde entschieden, das von unabhängiger fachlicher Seite bereits als sehr nachhaltig eingestufte Projekt nochmals eingehend auf Verbesserungsmöglichkeiten zu überprüfen. Die entsprechenden Ergebnisse und Optimierungen bilden die Grundlage dieser Vorlage.

Zentrale Elemente des Projekts WILWEST (Wirtschaftsgebiete, neuer Autobahnanschluss und Erschliessungsstrassen, neue Haltstellen Eisenbahn, neue Busverbindungen, neue Fuss- und Velowege)

Wie wurde das Projekt WILWEST seit der letzten Abstimmung verbessert?

Eine zentrale Erkenntnis ist, dass es sich bei WILWEST um ein Gesamtvorhaben handelt, das verschiedene Elemente in idealer Weise verbindet und einen unverzichtbaren Bestandteil des Agglomerationsprogramms Wil bildet. Bei einem Abbruch des Projekts stünde nicht nur die Arealentwicklung auf dem Spiel, sondern das Agglomerationsprogramm Wil als Ganzes, die Bundesbeiträge, die Verkehrsentlastung der Stadt Wil samt Umgebung sowie die Entwicklungsperspektiven für lokale und regionale Unternehmen.

Ausgangspunkt der Optimierungsbemühungen war eine Nachhaltigkeitsprüfung des Vorhabens nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS). Der SNBS ist ein Baustandard für Areale, Hochbauten und Infrastruktur, der alle Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigt. So entstehen

1

Projekte, die einen ökologischen sowie sozialen Beitrag leisten und damit die Kosten über den Lebenszyklus betrachtet optimieren. Die Nachhaltigkeitsprüfung hat gezeigt, dass das Projekt hinsichtlich Nachhaltigkeit bereits ein sehr hohes Niveau erreicht hat. Es kann aber mit zusätzlichen Massnahmen noch weiter optimiert werden.

Zusammengefasst sind die folgenden Verbesserungen vorgesehen:

- nachhaltiger Umgang mit dem beschränkten Gut Boden: bessere Ausnutzung, weniger Flächenversiegelung, zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton St.Gallen;
- nachhaltige Mobilität: weniger Autoverkehr und weniger Parkplätze;
- Anpassung an die Klimaveränderung und Förderung der Biodiversität: mehr Grünraum und mehr Wasserflächen;
- nachhaltiger Betrieb des Areals: Adressbildung (positive Wahrnehmung des Areals in allen Phasen des Projekts) und Nutzung steuern;
- nachhaltiges Bauen und nachhaltige Energieversorgung: stärkeres Engagement für den Klimaschutz;
- Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung.

Die Finanzierung der Optimierungsmassnahmen erfolgt im Wesentlichen durch den Kanton Thurgau. Ausnahme sind die zusätzlichen Kompensationen von FFF im Kanton St.Gallen. Diese Kosten sind durch den Kanton St.Gallen zu finanzieren.

Was geschieht mit den FFF auf dem Areal von WILWEST?

Boden ist eine nicht erneuerbare Ressource, essenzielle Lebensgrundlage und erfüllt vielfältige Funktionen. FFF umfassen die besten, ertragreichsten Landwirtschaftsböden. Diese Flächen müssen für eine ausreichende Versorgungsbasis langfristig gesichert werden.

Für die Realisierung des Gesamtprojekts WILWEST werden auf dem Gebiet des Kantons Thurgau rund 18 ha FFF beansprucht, rund 13 ha durch die Einzonung des Areals und rund 5 ha durch die Infrastrukturmassnahmen. Der Verlust der rund 18 ha FFF ist daher vollständig zu kompensieren.

Sobald in WILWEST gebaut wird, werden die vorhandenen Böden abgetragen. Ein Grossteil der abzutragenden Böden eignet sich für eine Bodenaufwertung, d.h. es können damit Böden, die derzeit keine FFF-Qualität aufweisen, verbessert werden. Der Kanton Thurgau übernimmt mit dem definitiven Kauf der Liegenschaften die Pflicht zur Kompensation der durch die vorgesehene neue Nutzung beanspruchten FFF. Die entsprechenden Kosten von rund 7,5 Mio. Franken werden vom ermittelten Kaufpreis für die Grundstücke in Abzug gebracht und für die Umsetzung bereitgestellt; eine spätere Rückerstattung von zwei Dritteln allfällig tieferer Kosten bleibt vorbehalten.

Ergänzend zur bundesrechtlich vorgeschriebenen Kompensation von FFF im Kanton Thurgau ist vorgesehen, zusätzliche FFF auf Böden in der Region Wil zu schaffen. Diese Massnahme zielt darauf ab, für den Ackerbau nicht oder weniger gut geeignete Böden aufzuwerten. Dies ist ein zusätzlicher Beitrag zur Ernährungssicherung in Zeiten schwerer Mangellagen. Unter Berücksichtigung der vollständigen Kompensation des gesamten Areals im Eigentum des Kantons St.Gallen durch Massnahmen im Kanton Thurgau erachtet es die Regierung mit Blick auf die angestrebte Nachhaltigkeit des Projekts als vertretbar, zusätzlich 50 Prozent der Flächen der künftigen Baufelder und der Feinerschliessung zu FFF aufzuwerten, was rund 47’000 m^2 entspricht.

1

Welche Grundstücke will der Kanton St. Gallen verkaufen?

Der Kanton St.Gallen ist Eigentümer der Grundstücke Nrn. 760 (81'109 m^2) und 762 (43'511 m^2), Grundbuch Münchwilen, die beide im Teil Nord «Münchwilen-Bild» des Entwicklungsstandorts WILWEST liegen. Die Grundstücke gehörten ursprünglich zum Gutsbetrieb der Kantonalen Psychiatrischen Klinik Wil (heute: Psychiatrie St.Gallen – Standort Wil). Der Gutsbetrieb auf dem Areal der Psychiatrischen Klinik diente einerseits der (Selbst-)Versorgung mit landwirtschaftlichen Produkten, anderseits als Stätte der Arbeitstherapie. Ab dem Jahr 2007 wurde der Betrieb verpachtet und seit dem Jahr 2010 wird er von der Psychiatrie St.Gallen und den Heimstätten Wil erneut genutzt. Die Grundstücke Nrn. 760 und 762 auf dem Gebiet der politischen Gemeinde Münchwilen sind nach dem Zonenplan (Stand 2015) der Landwirtschaftszone zugeteilt und werden zwei Landwirten unentgeltlich zur Nutzung überlassen. Die Grundstücke dienen damit nicht mehr der Erfüllung einer Staatsaufgabe.

Das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung des Areals WILWEST kann am besten erreicht werden, wenn die Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau veräussert werden, weil damit sichergestellt ist, dass das öffentliche Interesse an einer nachhaltigen Entwicklung integral berücksichtigt wird.

Richtprojekt WILWEST auf dem Areal der Gemeinden Münchwilen und Sirnach, Grundstück im Eigentum des Kantons St.Gallen blau markiert

Weil die Grundstücke zurzeit der Landwirtschaftszone zugeteilt sind, können sie aufgrund des bäuerlichen Bodenrechts erst nach Rechtskraft der kantonalen Nutzungszone, d.h. der rechtskräftigen Einzonung der Grundstücke als Bauland, an den Kanton Thurgau veräussert werden.

Vor diesem Hintergrund wurden zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau folgende Grundsätze für den Verkauf der Grundstücke vereinbart:

- Abschluss eines Vorvertrags zu einem Grundstückkaufvertrag;
- Verkauf der gesamten Grundstücke Nrn. 760 und 762 zu Marktpreisen zum Zeitpunkt der Rechtskraft der kantonalen Nutzungszone;
- Festlegung des Marktpreises der künftigen Baufelder durch zwei externe Gutachten, wobei der mittlere Wert der

beiden Gutachten als massgeblicher Kaufpreis festgelegt wird;
- Sicherstellung der Kompensation der FFF im Kanton Thurgau durch Leistung eines Beitrags des Kantons St.Gallen an die Aufwertung von geeigneten Flächen im Kanton Thurgau;
- Rückzug des Kantons St.Gallen aus der Arealentwicklung;
- Abschluss des Grundstückkaufvertrags und Eigentumsübergang nach Rechtskraft der kantonalen Nutzungszone.

Ausgehend von den beiden Gutachten und den Vereinbarungen zur übergeordneten Infrastruktur sowie zur Feinerschliessung und den Flächen für ökologische Ausgleichsmassnahmen ergibt sich folgender Kaufpreis für das unerschlossene Bauland:

Künftige Nutzung	**Fläche in m²**	**Preis/m²**	**Preis in Fr.**
Baufelder	78'721	255.97	20'150'000.00
Übergeordnete Infrastruktur	29'751	6.25	185'943.75
Feinerschliessung	14'656	0.00	0.00
Total	**123'128**		**20'335'943.75**

Finanzielle Auswirkungen

Durch den Verkauf der Grundstücke generiert der Kanton Einnahmen im Umfang von netto rund 10,4 Mio. Franken. Dieser Betrag ergibt sich aus dem Kaufpreis von Fr. 20'335'943.75 abzüglich der Kosten der FFF-Kompensation im Kanton Thurgau von höchstens Fr. 7'570'540.30 sowie abzüglich der Mehrwertabgabe von voraussichtlich Fr. 2'372'000.–.

Für die zusätzliche freiwillige Kompensation von FFF auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen entstehen Kosten. Auf Basis der vom Kanton Thurgau ermittelten Kosten für die vorgeschriebene Kompensation im Kanton Thurgau ist bei einer Fläche von 47'000 m² und einem Kostendach von Fr. 75.–/m² mit Gesamtkosten von höchstens Fr. 3'525'000.– (exkl. MWST) bzw. Fr. 3'810'525.– (inkl. MWST von 8,1 Prozent) zu

rechnen. Für diesen Betrag ist im Kantonsratsbeschluss ein Sonderkredit vorgesehen.

Positionen im parlamentarischen Entscheidungsprozess

Von der Mehrheit der Fraktionen wurde positiv hervorgehoben, dass die Regierungen der Kantone St.Gallen und Thurgau sich nach der negativen Volksabstimmung zum Sonderkredit zur Finanzierung der Arealentwicklung WILWEST intensiv mit den Kritikpunkten beschäftigt und in einem Dialog mit den Beteiligten eine Optimierung des Projekts angestrebt haben. Der neue Massnahmenkatalog zur Verbesserung des Projekts hat überzeugt. Besonders hervorgehoben wurde die ökologische Nachschärfung des Projekts: Weniger Bodenversiegelung, mehr Grün- und Wasserflächen, Förderung des nachhaltigen Bauens, Einschränkung des Parkplatzangebots und die geplante SNBS-Zertifizierung sind zentrale Verbesserungen, die auch ökologische Anliegen berücksichtigen.

Ebenfalls positiv bewertet wurde die zusätzliche freiwillige Kompensation von FFF auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen. Die Vorlage trägt damit den unterschiedlichen Interessen Rechnung, insbesondere auch jenen der Landwirtschaft und der gesamten Thematik Kulturland.

Auch die Wirkung des Projekts WILWEST als Projekt mit Vorzeigecharakter für die Entwicklung von nachhaltigen Arbeits- und Lebensräumen, das über Kantonsgrenzen hinweg Mehrwerte für die Bevölkerung und die Wirtschaft der Region generieren wird, wurde mehrfach hervorgehoben. Als weitere wichtige Punkte wurden die Verkehrsentlastung und die Verbesserung der Lebensqualität in der Region Wil erwähnt.

Mehrfach angesprochen und diskutiert wurde der Punkt, dass das Gebiet Länzebüel als Landwirtschaftsland und Fruchtfolgefläche erhalten werden soll, anstatt es als ökologische Ausgleichsfläche zu verwenden. Als alternative Ausgleichsfläche wurde das Gebiet Barenegg in Hemberg ge-

prüft. Das diesbezügliche Gutachten zeigte allerdings, dass das Gebiet Länzebüel die einzige Möglichkeit für die ökologische Ausgleichsfläche darstellt.

In der parlamentarischen Beratung wurde sodann geäussert, dass ein Arbeitsplatzgebiet zwangsläufig auch negative Auswirkungen auf die Umwelt habe. Von einer Minderheit wurde in Frage gestellt, ob WILWEST tatsächlich dazu führt, dass in der Peripherie weniger Land überbaut wird. Es wurde ausgeführt, dass keine Garantie bestehe, dass die regional abgestimmte Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur wie geplant stattfindet. Im schlimmsten Fall drohe der Stadt Wil und den umliegenden Gemeinden eine Mehrbelastung durch den motorisierten Verkehr. Ein Antrag, der die Regierung verpflichtet hätte, verkehrsberuhigende Massnahmen sicherzustellen, wurde durch den Kantonsrat jedoch abgelehnt.

Diskutiert wurde auch die Angemessenheit des Verkaufspreises. Eine Minderheit erachtete den Kaufpreis als zu tief, während die Mehrheit die Haltung vertrat, dass der Preis, der auf zwei unabhängigen Gutachten basiert, angemessen sei. Ein Antrag, den Kaufpreis nachzuverhandeln, wurde abgelehnt.

Der Kantonsrat stimmte dem Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen am 17. September 2025 mit 89:25 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Warum eine Volksabstimmung?

Nach Art. 14 f. des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) kann ein Drittel sämtlicher Mitglieder des Kantonsrates verlangen, dass ein dem fakultativen Referendum unterstehender Erlass der Volksabstimmung unterstellt wird (Ratsreferendum). Der Kantonsrat stimmte einem entsprechenden Antrag aus der Mitte des Kantonsrates mit 42 Ja-Stimmen zu und unterstellte damit den Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen der Volksabstimmung. Damit kann das Stimmvolk nochmals über das Projekt WILWEST entscheiden.

Folgen einer Ablehnung

Wird das Grundstückgeschäft im Kanton St.Gallen abgelehnt, wird die Arealentwicklung WILWEST verunmöglicht. Auch die weiteren Massnahmen des Gesamtvorhabens, wie zum Beispiel der neue Autobahnanschluss, könnten nicht realisiert werden. Das bestehende Agglomerationsprogramm könnte bei einem Nein nicht mehr umgesetzt werden. Die Verkehrsoptimierung und die Lärmentlastung sowie die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Ostschweiz würden bei einer Ablehnung der Vorlage verunmöglicht. Der Druck auf die Nutzung des Landwirtschaftslands dürfte sich in den umliegenden Gemeinden wesentlich erhöhen.

Argumente des Kantonsrates

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen die Zustimmung, weil:

- die Arealentwicklung WILWEST die Ostschweiz nachhaltig wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch stärken wird;
- das Projekt eine Verkehrsentlastung in der Region Wil bringt und nur im Rahmen des vorgesehenen Agglomerationsprogramms der neue Autobahnanschluss Wil realisiert werden kann;
- WILWEST die wirtschaftliche Entwicklung der Ostschweiz stärkt, indem Wertschöpfung vor Ort geschaffen wird. Zudem trägt das Projekt dazu bei, trotz der Sogwirkung des Grossraums Zürich attraktiv zu bleiben;

- WILWEST bestehenden Unternehmen die Möglichkeit bietet, sich in der Region weiterzuentwickeln, und neuen Unternehmen, sich in der Ostschweiz anzusiedeln;
- attraktive Arbeitsplätze geschaffen werden können, die einer Abwanderung von Fachkräften aus der Ostschweiz entgegenwirken;
- WILWEST ein Projekt mit Vorzeigecharakter für die Entwicklung von nachhaltigen Arbeits- und Lebensräumen ist, das über Kantonsgrenzen hinweg Mehrwerte für die Bevölkerung und die Wirtschaft der Region generiert;
- das Projekt einen zentralen Beitrag zur Bekämpfung der Zersiedelung leistet, da zusätzliche Neueinzonungen für Neuansiedlungen in den umliegenden Gemeinden vermieden werden;
- durch den sorgsamen Umgang mit dem Boden Platz für Biodiversität und hochwertige Grünflächen geschaffen wird;
- durch die freiwillige zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen auch dem Erhalt des Kulturlands Rechnung getragen wird.

Argumente der Minderheit des Kantonsrates

Im Kantonsrat wurden von einer Minderheit auch kritische Punkte zum Projekt WILWEST eingebracht. Es wurden folgende Einwände geäussert:

- Das neue Arbeitsplatzgebiet WILWEST kann negative Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge haben.
- Das Projekt WILWEST führt zu einem Verlust von wertvollem Kulturland.
- Mit dem Projekt WILWEST kann sich auch eine Mehrbelastung durch den motorisierten Verkehr ergeben.
- Der Kaufpreis ist nicht angemessen und es sollten Nachverhandlungen erfolgen.

Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen

Erlassen am 17. September 2025

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 24. September 2024[1] Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

[1] Der Kanton St.Gallen verkauft die Grundstücke Nr. 760 und Nr. 762, Grundbuch Münchwilen, (Grundstücke WILWEST) nach deren rechtskräftiger Einzonung als Bauland durch die zuständigen Behörden des Kantons Thurgau zum Preis von Fr. 20'335'943.75 an den Kanton Thurgau.

[2] Vom Kaufpreis abgezogen werden die Kosten, die der Kanton St.Gallen für die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton Thurgau und für die Mehrwertabgabe zu tragen hat.

Ziff. 2

[1] Die Regierung wird ermächtigt, die Einzelheiten im Sinn von Abschnitt 6 der Botschaft der Regierung vom 24. September 2024 mit dem Kanton Thurgau in einem Vorvertrag über den Verkauf der Grundstücke WILWEST zu regeln sowie nach der rechtskräftigen Einzonung der Grundstücke WILWEST den definitiven Kaufvertrag abzuschliessen und den Verkauf der Grundstücke WILWEST abzuwickeln.

1 ABl 2024-00.175.945.

Ziff. 3

[1] Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Grundstücke WILWEST verpflichtet sich der Kanton St.Gallen, eine zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen im Umfang von 47'000 m² zum Preis von höchstens Fr. 3'810'525.– vorzunehmen.

[2] Die zusätzlich kompensierten Fruchtfolgeflächen zählen nicht zum Kontingent an Fruchtfolgeflächen, die der Kanton St.Gallen gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen vom 8. Mai 2020 des Bundesamtes für Raumentwicklung[2] bereitzustellen hat.

[3] Die Regierung sorgt für den Vollzug der zusätzlichen Kompensation von Fruchtfolgeflächen. Sie kann den Vollzug an ihr nachgeordnete Dienststellen übertragen.

Ziff. 4

[1] Für die zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen wird ein Sonderkredit von Fr. 3'810'000.– gewährt.

[2] Der Sonderkredit wird der Erfolgsrechnung belastet.

Ziff. 5

[1] Ziff. 3 und 4 dieses Erlasses werden hinfällig, wenn der definitive Kaufvertrag mit dem Kanton Thurgau nicht zustande kommt.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

---

2 https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene/sachplaene-des-bundes/sachplan-fruchtfolgeflaechen-sp-fff.html

2. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.[3]

St.Gallen, 17. Septenber 2025

Der Präsident des Kantonsrates:
Walter Freund

Der Generalsekretär des Kantonsrates:
Lukas Schmucki

3 Art. 7 RIG, sGS 125.1.

Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil

2

2

Kurzfassung in einfacher Sprache

So ist es heute

Rund 1'200 Lernende in rund 70 Klassen besuchen jede Woche das Berufs- und Weiterbildungszentrum Rapperswil-Jona (BWZRA). Die Schulräume befinden sich in den Gebäuden Brunacker I, II und III an der Zürcherstrasse. Der Kanton mietet die Gebäude seit dem Jahr 2002 von der Stadt Rapperswil-Jona. Die Räumlichkeiten entsprechen nicht mehr den Anforderungen an den modernen Berufsschulunterricht. Die Schulzimmer sind zu alt und zu klein für den heutigen Unterricht. Neben- und Gruppenräume fehlen und die Treppenhäuser sind eng. Es gibt zu wenig Toiletten. Auch haben die Lernenden kaum Orte für die Mittagspause. Die Wärmedämmung und die Lüftung sind ungenügend. Die Stadt Rapperswil-Jona sanierte zwar die Gebäude mehrmals in Etappen. Trotzdem sind sie in einem ungenügenden Zustand. Zudem braucht das BWZRA mehr Platz. Gemäss Prognose steigt die Zahl der Lernenden. Der Kanton St.Gallen plant deshalb im Südquartier von Rapperswil einen Neubau für das BWZRA.

Berufs- und Laufbahnberatung in Uznach

Die Berufs- und Laufbahnberatung See-Gaster (BLB) mietet heute Räume an der Bahnhofstrasse in Uznach. Seit einiger Zeit ist die Raumsituation nicht optimal. Ein Umzug in das neue BWZRA würde das Problem lösen.

Das ist neu

Der Kanton St.Gallen sicherte sich im Südquartier zwei Grundstücke von der Stadt Rapperswil-Jona. Sie liegen nahe am Bahnhof Rapperswil und beim Campus Rapperswil der OST – Ostschweizer Fachhochschule. Sie sind mit dem öV, per Velo und zu Fuss gut zu erreichen.

1’600 Lernende

Rund 1’600 Lernende in etwa 95 Klassen sollen künftig im neuen BWZRA zur Schule gehen. Der Neubau umfasst rund 6’200 Quadratmeter Hauptnutzfläche. Davon sind knapp 400 Quadratmeter für die BLB See-Gaster vorgesehen. Die Raumstruktur besteht aus flexiblen Einheiten. Eine pädagogische Einheit für den Unterricht umfasst jeweils Praxisräume, eine Lernlandschaft und normale Unterrichtszimmer. Verwandte Berufe werden in Einheiten zusammengefasst. So können sie die Räume gemeinsam nutzen.

Moderne Lernformate

Die Räume sind flexibel nutzbar, um moderne Lernformate und selbstbestimmtes Lernen zu fördern. Klassischer Unterricht ist genauso möglich wie gemeinschaftliches Lernen und konzentriertes Selbststudium.

Nachhaltigkeit

Der Neubau soll den Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) erfüllen. Der Fokus liegt auf einem niedrigen CO_2-Verbrauch beim Bau und für die ganze Lebensdauer. Geheizt wird zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen – entweder durch Fernwärme des Energieverbundes Zürichsee Linth oder durch Wärmepumpen. Eine Fotovoltaikanlage soll einen Teil des benötigten Stroms liefern.

Kredit von 91 Millionen Franken

Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023 schätzt die Kosten für den Neubau auf 91 Millionen Franken. Darin enthalten sind 6,5 Millionen Franken für den Kauf der zwei Grundstücke. Der Bau kostet damit rund 84,5 Millionen Franken. Die totale Miete für die Räume des BWZRA und der BLB See-Gaster kostet pro Jahr 984’000 Franken. Die heutigen Mietkosten fallen mit dem Neubau weg. Er ist voraussichtlich auf das Schuljahr 2033/2034 bezugsbereit.

2

Referendum

Bei Entscheiden des Kantonsrates über neue Ausgaben von mehr als 15 Millionen Franken braucht es eine Volksabstimmung. Das ist das obligatorische Finanzreferendum. Deshalb stimmen wir am 8. März 2026 über den Kantonsratsbeschluss über den Neubau des BWZRA am Standort «Südquartier» in Rapperswil ab.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie dem Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil zustimmen?

Die Argumente

Ja

Das sagt der Kantonsrat:

- Die heutigen Räume in den Gebäuden Brunacker sind alt, zu klein und in ungenügendem Zustand. Sie entsprechen nicht mehr den Anforderungen einer modernen Berufsfachschule.
- Ein gemeinsamer Standort für das BWZRA und die BLB See-Gaster reduziert den Aufwand für den Betrieb. Dadurch sinken die Kosten, es werden Synergien geschaffen und das Bildungsangebot wird optimiert.
- Der Neubau gehört dem Kanton. Die heutigen Mietkosten pro Jahr von rund 1 Million Franken fallen weg.
- Der Standort im Südquartier ist ideal. Er liegt nahe dem Bahnhof, der Altstadt und dem Campus der OST – Ostschweizer Fachhochschule. Zudem ist er mit dem öV, per Velo und zu Fuss gut erreichbar.
- Die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona sagten bereits Ja zum Verkauf der Grundstücke an den Kanton.
- Die neuen flexiblen Raumstrukturen ermöglichen moderne Lehr- und Lernformen. Sie lassen sich besser an künftige Anforderungen anpassen.

– Nachhaltigkeit ist ein wichtiges Thema beim Neubau. Die neu gestaltete Umgebung fördert die Biodiversität.

Nein

Im Kantonsrat wurden keine Argumente gegen die Vorlage vorgebracht. Bei einem Nein kann der Kanton das neue BWZRA nicht bauen. Die Berufsfachschule muss weiter in den gemieteten und veralteten Räumen bleiben. Darunter leidet die Qualität der Ausbildung. Das BWZRA kann nicht wachsen. Der Kanton muss vielleicht Ausbildungen an einen anderen Standort verlegen. Die BLB See-Gaster muss ebenfalls in ungenügenden Räumen bleiben. Dadurch gehen die Vorteile eines gemeinsamen Standorts verloren.

Abstimmung im Kantonsrat

Ja 115
Nein 0
Enthaltungen 0
nicht abgestimmt 5

2

Vorlage im Detail

Ausgangslage

Heutige Situation

Das Berufs- und Weiterbildungszentrum Rapperswil-Jona (BWZRA) ist in den gemieteten Gebäuden Brunacker I und II (Zürcherstrasse 1) sowie III (Zürcherstrasse 7) untergebracht. Am BWZRA werden wöchentlich rund 1'200 Lernende in rund 70 Klassen der Grundbildung beschult. Der Kanton mietet diese Gebäude der Stadt Rapperswil-Jona seit dem Jahr 2002. Die Schulraumsituation war hinsichtlich Gebäudezustand bereits damals problembehaftet. Aufgrund des bestehenden Mangels an Normalunterrichtszimmern wurde im Jahr 2014 ein zusätzlicher Pavillon an das Haus Brunacker I angebaut.

Die Gebäude werden sowohl aus pädagogisch-didaktischer Sicht als auch in Bezug auf die Menge der benötigten Räumlichkeiten den modernen Anforderungen einer gewerblichen Berufsfachschule nicht mehr gerecht. Besonders einschränkend sind unter anderem die teils ungeeigneten Grundflächen der Schulzimmer, fehlende Neben- und Gruppenräume, die sehr engen Treppenhäuser, die ungenügende Wärmedämmung und Raumbelüftung, nutzungseinschränkende Erdbebensicherungen, nur eingeschränkte hausinterne Verpflegungsmöglichkeiten und die zu geringe Anzahl Toiletten. Der Gebäudezustand entspricht trotz diverser Sanierungs- und Instandsetzungsmassnahmen nicht mehr einer zeitgemässen Schulraumnutzung.

Die Berufs- und Laufbahnberatung See-Gaster (BLB) ist derzeit in Uznach an der Bahnhofstrasse 18 eingemietet. Die Räumlichkeiten des BLB in Uznach weisen bereits über einen längeren Zeitraum räumliche und betriebliche Mängel auf. Diese können nur durch einen Umzug in eine passendere Liegenschaft und somit durch den Auszug der BLB aus der Liegenschaft in Uznach gelöst werden.

Zukünftige Entwicklung

Das BWZRA bildet zusammen mit dem Berufs- und Weiterbildungszentrum Toggenburg (BWZT) die Bildungsregion Südwest. Diese soll dereinst rund 3'000 Lernende beschulen können. Beide Berufsfachschulen zusammen decken dann 12 Prozent des kantonalen Schulraumangebots ab. Sowohl der Anteil der Lehrverhältnisse als auch der Anteil der Wohnbevölkerung liegt demgegenüber bei 19 Prozent.

Ein Neubau des BWZRA soll daher mehr als nur die demografische Zunahme von 19 Prozent bis im Jahr 2040 berücksichtigen. Dementsprechend soll die Kapazität des BWZRA von heute rund 1'200 Lernenden in rund 70 Klassen auf 1'600 Lernende in rund 95 Klassen erhöht werden. Das BWZRA wird künftig ein vielseitiges Lehr- und Lernangebot bieten, das durch eine zukunftsfähige Raumstruktur unterstützt wird. Diese flexible Gestaltung ermöglicht sowohl klassischen Unterricht als auch gemeinschaftliches Lernen und konzentriertes Selbststudium.

Um die Bildungsangebote zu optimieren und Synergien zu nutzen, soll in Zukunft auch die BLB in den Neubau des BWZRA integriert werden. Diese Integration unterstützt die strategische Ausrichtung für kantonale Berufsfachschulen und fördert den Ausbau der Berufsfachschulen zu Kompetenzzentren.

Lösungsstrategie

Der Stadtrat Rapperswil-Jona schlug im Jahr 2008 einen Neubau des BWZRA im Südquartier vor. Das Südquartier ist ein Konglomerat von mehrheitlich bebauten Parzellen im Eigentum der Stadt Rapperswil-Jona, die sich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befinden.

Nach einer detaillierten Machbarkeitsstudie im Jahr 2015 sicherte sich der Kanton den Erwerb der zwei Grundstücke (Nr. 816R, Rietstrasse 66, und Nr. 1521R, Chrüzriet/Gaswerk-

strasse 1) von der Stadt, um dort den Neubau der BWZRA zu realisieren. Das konkrete Bauprojekt wird nach der Zustimmung der Stimmberechtigten zu dieser Vorlage im Rahmen eines Architekturwettbewerbs ermittelt. Nach der rechtskräftigen Baubewilligung werden die Grundstücke definitiv dem Kanton übertragen.

Inhalt der Vorlage

Bauvorhaben

Das Raumprogramm für das künftige BWZRA sieht rund 5'807 m² Hauptnutzfläche (HNF) vor. Hinzu kommt der Raumbedarf der BLB von rund 388 m² Hauptnutzfläche:

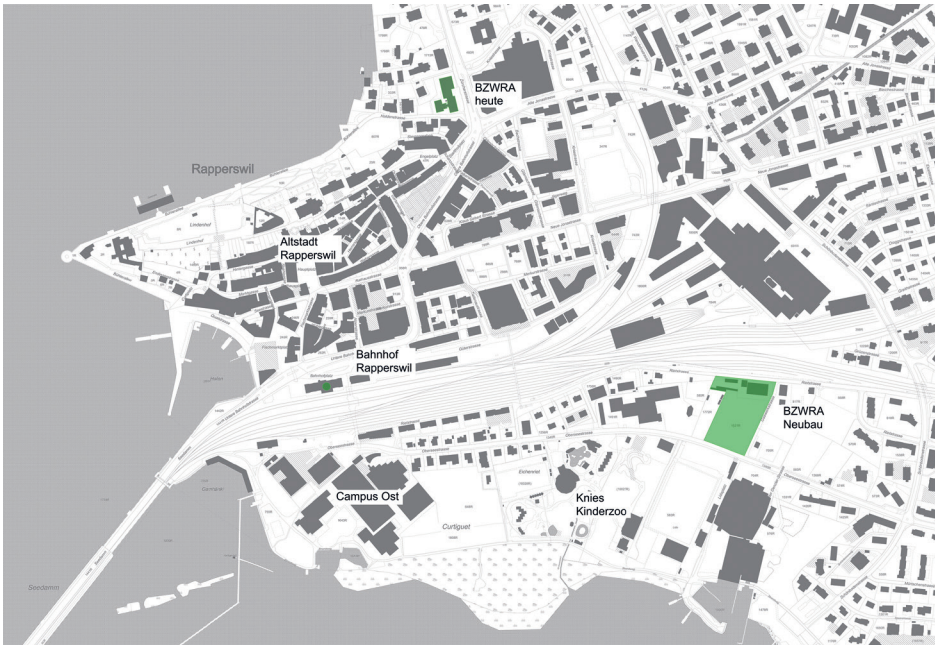
Flächenbedarf	HNF in m²	**HNF in m²**
Berufs- und Weiterbildungszentrum Rapperswil-Jona		**5'807**
Schulräume	4'660	
Unterrichtsräume, Praxiszonen, Arbeits- und Aufenthaltsräume Lehrpersonen, Informatik Support		
Öffentliche Räume	684	
Aula, Verpflegung, Schülerarbeits- und Aufenthaltsräume		
Verwaltungsräume	463	
Schulleitung, Hausdienst		
Berufs- und Laufbahnberatung		**388**
Räumlichkeiten	388	
Empfang/Anmeldung, Beratungsräume, BIZ-Bibliothek, Mitarbeiter-Sozialräume		
Gesamttotal BWZRA und BLB		**6'195**

Gemäss Kaufvertrag für die beiden Grundstücke Nr. 816R und Nr. 1521R erklärte sich der Kanton gegenüber der Stadt Rapperswil-Jona bereit, einen allfälligen Bau von öffentlichen Parkplätzen unter dem Schulgebäude in Form einer Tiefgarage zu ermöglichen. Allfällige Mehrkosten bei der Planung, die Baukosten für die Tiefgarage mit etwa 100 Einstellplätzen sowie deren Kosten für Betrieb, Verwaltung, Instandhaltung und Instandsetzung müsste allerdings die Stadt tragen. Die

meisten für den Betrieb des BWZRA notwendigen Parkplätze werden in diesem Fall in der Tiefgarage der Stadt Rapperswil-Jona bereitgestellt. Sollte der Kreditantrag der Stadt für die Tiefgarage bis zum Beginn der Planungsarbeiten abgelehnt werden, würde keine Tiefgarage erstellt und die benötigten Parkplätze für das BWZRA würden oberirdisch realisiert werden.

Standort

Der geplante Standort für das neue BWZRA im Südquartier bietet eine ideale Lage. In Fussdistanz zum Bahnhof Rapperswil gelegen, ist er optimal mit dem öV erreichbar.



Übersichtsplan Rapperswil-Jona

2

Die unmittelbare Nähe zur Altstadt und zum OST-Campus Rapperswil-Jona schafft eine attraktive Umgebung für Lernende und Lehrende. Radfahrende profitieren von einem Veloweg, der an der Parzelle vorbeiführt. Für den motorisierten Individualverkehr ist das Areal von Osten über die Oberseestrasse zu erreichen. Diese zentrale und gut erschlossene Lage vereint die Vorteile urbaner Infrastruktur mit den Anforderungen an einen modernen Bildungsstandort.

Räumliches Konzept

Das räumliche Konzept des Neubaus ist auf ein hohes Mass an Flexibilität und Zukunftsorientierung ausgelegt, um eine bestmögliche hohe Anpassungsfähigkeit an sich ändernde pädagogische Anforderungen und Berufsfelder zu gewährleisten.

Die Raumstrukturen für den Unterricht basieren auf flexiblen Einheiten, die sich jeweils aus Praxisräumen, einer Lernlandschaft und einem Anteil an Normalunterrichtszimmern zusammensetzen. Durch das räumliche Zusammenfassen von verwandten Berufen in Einheiten kann die Infrastruktur gemeinsam genutzt werden. Diese Nähe fördert zudem berufsübergreifenden Unterricht und den gemeinsamen Einsatz von Know-how, Materialien und Lehrpersonen, um maximale Synergien zu erzielen.

Ein gemeinsamer Haupteingang für alle Nutzergruppen führt in ein geräumiges Foyer, das als hochfrequentierter Bereich des Gebäudes konzipiert ist. Dieses Foyer soll sowohl Aufenthalts- als auch Arbeitsplatzqualität bieten und dient als zentraler Treffpunkt. Angrenzend befindet sich eine Aula, die bei Bedarf mit dem Schüleraufenthaltsraum erweiterbar ist. Der dem Foyer angegliederte Verpflegungsbereich umfasst eine Regenerierküche, eine Essensausgabe bzw. ein Buffet sowie einen Verpflegungsraum.

Nachhaltigkeit

Der Neubau des BWZRA setzt den Fokus auf Nachhaltigkeit und Funktionalität. Das Projekt zielt auf die Errichtung langlebiger, beständiger und unterhaltsarmer Gebäude ab, die sich harmonisch ins Stadtbild einfügen.

Im Zentrum des Nachhaltigkeitskonzepts steht der Einsatz kreislauffähiger Materialien, insbesondere die verstärkte Verwendung von Holz. Eine Systemtrennung in Primär-, Sekundär- und Tertiärsysteme gewährleistet eine möglichst hohe Flexibilität für zukünftige Anpassungen. Besonderes Augenmerk liegt auf der optimalen Tageslichtnutzung und einem effektiven baulichen Sonnenschutz. Gründächer dienen der Wasserretention und fördern die Biodiversität, während natürlich verschattete und möglichst unversiegelte Flächen das ökologische Konzept abrunden.

Das Projekt strebt die Zertifizierung nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) auf der Stufe Gold an. Ein besonderer Fokus liegt auf einem niedrigen CO_2-Verbrauch, sowohl bei der Erstellung als auch im Betrieb, um die Lebenszykluskosten zu minimieren.

Energie/Ökologie

Der Neubau setzt auf ein fortschrittliches und nachhaltiges Energiekonzept. Die Wärmeerzeugung erfolgt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen, entweder durch Anschluss an die Fernwärme des Energieverbundes Zürichsee Linth oder mittels Erdwärmesonden. Zusätzlich wird eine Fotovoltaikanlage installiert, um den Strom für einen Teil des Bedarfs direkt vor Ort zu erzeugen. Diese Massnahmen tragen wesentlich zur Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit des Gebäudes bei. Es soll ein zukunftsweisendes Bildungszentrum entstehen, das nicht nur funktional und ästhetisch überzeugt, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leistet.

2

Umgebung

Die Umgebungsgestaltung berücksichtigt wichtige städtebauliche Aspekte. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Gestaltung vielfältiger Aussenbereiche. Hier entstehen unterschiedliche Aufenthaltszonen, die als Lernplätze, Begegnungsräume und Erholungsorte dienen. Diese abwechslungsreiche Umgebungsgestaltung macht das BWZRA zu einem attraktiven Ort des Lernens und des sozialen Austauschs und bereichert das Stadtbild.

Nutzen und Wirtschaftlichkeit

Der Kanton verfolgt eine umfassende Immobilienstrategie mit klaren Zielen in Bezug auf Sicherheit, Werterhaltung, Flächenentwicklung, Kosten und Energie. Die Realisierung des Neubaus des BWZRA entspricht einer nachhaltigen Lösung im Sinne dieser Strategie.

Der Neubau wird die funktionellen und professionellen Anforderungen an ein zeitgemässes Berufsfachschulhaus erfüllen. Durch die Integration der BLB im Neubau des BWZRA werden Synergien genutzt und ein effizienter Betrieb gewährleistet.

Finanzielle Auswirkungen

Die Investitionskosten für den Neubau betragen 91 Mio. Franken. Die Ermittlung dieser Anlagekosten basiert auf einer detaillierten Machbarkeitsstudie mit einer Kostengrobschätzung nach dem Standard Elementbasierter Baukostenplan Hochbau (eBKP-H) vom Januar 2023.

Nach Bezug des Neubaus werden die heutigen Mietobjekte von BWZRA und BLB aufgegeben und an die Eigentümerschaft zurückgegeben. Dadurch entfallen jährliche Bruttomietkosten von insgesamt 984’000 Franken.

Positionen im parlamentarischen Entscheidungsprozess

Die Notwendigkeit des Vorhabens für den Neubau des BWZRA am Standort «Südquartier» in Rapperswil wurde im Verlauf der Behandlung im Kantonsrat mehrfach hervorgehoben. Die konkrete Bauvorlage selbst war unbestritten.

Einen Antrag, wonach der Kanton eine Tiefgarage für 5 Mio. Franken selbst realisieren sollte, wurde abgelehnt. Mit dieser Entscheidung bekräftigte der Kantonsrat, dass der Bau einer öffentlichen Tiefgarage nicht in den Aufgabenbereich des Kantons fällt.

Des Weiteren hat der Kantonsrat einen Antrag angenommen, der die Regierung beauftragt, die Fertigstellung des Bauvorhabens bis im Jahr 2033 und die Betriebsaufnahme bis zum Schuljahr 2033/34 anzustreben. Der Beschluss signalisiert den Willen zu einer zügigen, aber realistischen Umsetzung des Projekts.

Der Kantonsrat stimmte dem Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil am 17. September 2025 mit 115:0 Stimmen zu.

Warum eine Volksabstimmung?

Gesetze und Beschlüsse des Kantonsrates, die zu Lasten des Kantons für den gleichen Gegenstand eine einmalige neue Ausgabe von mehr als 15 Mio. Franken zur Folge haben, müssen nach Art. 6 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden. Der Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartiert» in Rapperswil untersteht deshalb dem obligatorischen Finanzreferendum.

Folgen einer Ablehnung

Eine Ablehnung des Neubaus des BWZRA im Südquartier hätte weitreichende Konsequenzen für die Bildungslandschaft in Rapperswil-Jona und die gesamte Region. Nicht nur würde der Schulbetrieb weiterhin unter den unzureichen-

den Bedingungen leiden, was die Qualität der Ausbildung mittelfristig gefährden würde. Auch das dringend benötigte Wachstum des BWZRA könnte nicht im gleichen Masse realisiert werden, wodurch strategisch wichtige Ausbildungen aufgrund des demografischen Drucks an andere Standorte verlagert werden müssten.

Für die Berufs- und Laufbahnberatung See-Gaster würde eine Ablehnung ebenfalls einen Rückschlag bedeuten, da der geplante Umzug und die damit verbundenen Synergieeffekte mit dem BWZRA nicht realisiert werden könnten.

Argumente des Kantonsrates

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen die Zustimmung, weil:

- die bestehenden Räumlichkeiten am Standort Brunacker veraltet, zu klein und sanierungsbedürftig sind. Sie entsprechen nicht mehr den Anforderungen einer zeitgemässen Berufsbildung;
- die «Ein-Standort-Strategie» den Betriebsaufwand reduziert und damit Kosten senkt;
- durch die Nutzung eines Eigenobjekts die heutigen Mietkosten von rund 1 Mio. Franken entfallen;
- die Integration der BLB in das BWZRA das Bildungsangebot optimiert und wertvolle Synergien schafft;
- der neue Standort im Südquartier zentral gelegen und verkehrstechnisch optimal angebunden ist;
- die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona dem Grundstückskaufvertrag bereits zugestimmt haben. Der Standort «Südquartier» verfügt demnach über die nötige regional-demokratische Legitimation;
- die neuen flexible Raumstrukturen moderne Lehr- und Lernformen ermöglichen und sich zukünftigen Bildungsanforderungen anpassen können;
- beim Bau ausdrücklich Nachhaltigkeitsaspekte Berücksichtigung finden und bei der Umgebungsgestaltung der Biodiversität Beachtung geschenkt wird.

Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil

Erlassen am 17. September 2025

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 4. Februar 2025[1] Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

[1] Das Bauvorhaben und der Voranschlag für die Anlagekosten von Fr. 91'000'000.– für den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil werden genehmigt.

Ziff. 2

[1] Zur Deckung der Kosten wird ein Kredit von Fr. 91'000'000.– gewährt.

[2] Der Kredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr des Nutzungsbeginns innert zehn Jahren abgeschrieben.

Ziff. 3

[1] Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht vorhersehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

[2] Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung oder Anpassung der Mehrwertsteuer bewilligt die Regierung.

1 ABl 2025-00.192.767.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

2. Dieser Erlass untersteht dem obligatorischen Finanzreferendum.[2]

St.Gallen, 17. September 2025

Der Präsident des Kantonsrates:
Walter Freund

Der Generalsekretär des Kantonsrates:
Lukas Schmucki

2 Art. 48 Bst. d KV i.V.m. Art. 6 RIG.

Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

3

3

Kurzfassung in einfacher Sprache

So ist es heute

Auf der Autobahn A1 gibt es zwischen dem Knoten St. Gallen Meggenhus/Mörschwil und der Ausfahrt Rheineck/Thal/Buriet keinen Anschluss. Das ist eine lange Strecke von 11 Kilometern. Der Verkehr von und nach Rorschach fährt daher mitten durch das Siedlungsgebiet, im Westen durch Goldach und im Osten durch Staad. Der Durchgangs- und Schwerverkehr in die Industriegebiete belasten die Stadt Rorschach und die beiden Gemeinden stark. Hinzu kommt: Die Bahnlinie St. Gallen–St. Margrethen trennt das Siedlungsgebiet. Die Bahnbarrieren blockieren regelmässig die Hauptstrassen. Jeden Tag gibt es Staus und Raumentwicklung ist unmöglich. Die Lärmbelastung vor allem auch durch Lastwagen ist hoch. Viele Fahrzeuge weichen in die Wohnquartiere aus und die Strassen leiden unter dem Verkehr. Das Strassennetz ist zu den Stosszeiten regelmässig überlastet. Die Lebensqualität der Bevölkerung leidet unter den Verkehrsproblemen, eine durchdachte Lösung muss her.

Masterplan «Autobahnanschluss Plus»

Im Jahr 2018 legten der Kanton St. Gallen und die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg den Masterplan «Autobahnanschluss Plus» vor. Er zeigt: Die Region kann die Verkehrsprobleme nur mit dem vorliegenden Gesamtkonzept Gebietsentwicklungen und einem Anschluss an die Autobahn lösen. Dessen Bau und die neue «Kantonsstrasse zum See» sind zentral für die Weiterentwicklung der Region. Die Stimmberechtigten von Goldach und Rorschach sagten im Jahr 2019 Ja zu den Beiträgen der Gemeinden für den Bau der «Kantonsstrasse zum See». Rorschacherberg stimmte im gleichen Jahr einem freiwilligen Beitrag von 1,6 Millionen Franken zu. Der Bundesrat genehmigte im Januar 2025 das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer». Viele Massnahmen des Gesamtkonzepts im Bereich des öV und des Fuss- und

Veloverkehrs wurden umgesetzt. Jetzt soll der wichtigste Schritt mit der Kantonsstrasse zum See gemacht werden.

Das ist neu

Die zwei Projekte der Vorlage sind eng miteinander verknüpft. Nur zusammen senken sie die Verkehrsbelastung.

Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer»

Der neue Anschluss führt von der Autobahn oberhalb von Goldach und Rorschacherberg durch das Gebiet Witen zur Sulzstrasse. Dort schliesst er an die «Kantonsstrasse zum See» an. Das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» ist ein Nationalstrassenprojekt. Zuständig ist der Bund. Für die «Kantonsstrasse zum See» braucht es den Anschluss zwingend. Der Kanton St. Gallen muss einen Beitrag von 69,5 Millionen Franken bezahlen.

Projekt «Kantonsstrasse zum See»

Die «Kantonsstrasse zum See» verbindet die Autobahn und das heutige Strassennetz bis zum Bodensee. Sie führt ab der Sulzstrasse zur Blumenfeldstrasse. Von dort verläuft sie durch einen Tunnel unter der Bahnlinie bis zur Industriestrasse und weiter in die Thurgauerstrasse am See. Das Industrie- und Gewerbegebiet «Blumenfeld» und die Stadt Rorschach erhalten so eine direkte Verbindung zur Autobahn A1. Die «Kantonsstrasse zum See» bündelt den Durchgangs- und Schwerverkehr und entlastet die Quartier- und Gemeindestrassen.

Über den kantonalen Strassenfonds finanziert

Die Kosten für die «Kantonsstrasse zum See» betragen 206,7 Millionen Franken. Goldach und Rorschach beteiligen sich mit 8,9 Millionen Franken. Damit ist der Anteil des Kantons St. Gallen 197,7 Millionen Franken. Hinzu kommen 69,5 Millionen Franken für den Autobahnanschluss. Damit kostet die «Kantonsstrasse zum See» und die Kostenbeteiligung «Anschluss Witen mit Zubringer» den Kanton 267,3 Millionen Franken. Der Kanton finanziert diese über den kantonalen

3

Strassenfonds. Die Gelder im Strassenfonds sind zweckgebunden für die Strassen reserviert und können nicht für andere Zwecke verwendet werden.

Die «Kantonsstrasse zum See» ist Teil des Agglomerationsprojekts. Der Bund beteiligt sich an den Kosten des Kantons mit voraussichtlich 26,25 Millionen Franken.

Referendum

Kostet ein Kantonsstrassenprojekt mehr als 6 Millionen Franken, dann ist per Gesetz das fakultative Referendum möglich. Mehrere Parteien und Umweltverbände verlangten das Referendum. Deshalb stimmen wir am 8. März 2026 über die zwei Strassenprojekte ab.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie dem Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer» zustimmen?

Die Argumente

Ja

Der Kantonsrat sagt:

- Der Autobahnanschluss und die «Kantonsstrasse zum See» entlasten die Region. Weniger Durchgangs- und Schwerverkehr fährt durch die Zentren und die Quartiere von Rorschach, Goldach und Staad. So soll der motorisierte Verkehr weitgehend an den Rand des Siedlungsraums verlegt werden.
- Die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit steigen. Es gibt weniger Staus und Lärm und der Verkehr wird aus den Zentren verbannt.
- Die Region gewinnt an Attraktivität. Gewerbe und Industrie sollen siedlungsverträglich erschlossen werden und der Tourismus profitiert, da die Region besser erreichbar ist. Das Projekt ist eine Investition in die Zukunft.

- Das Projekt verbessert die Situation für den öV sowie für den Fuss- und Veloverkehr.
- Der Masterplan «Autobahnanschluss Plus» zeigt: Die Strassenprojekte sind nötig und sinnvoll. Es gibt keine Alternative, um die Verkehrsprobleme zu lösen, viele wurden geprüft.
- Raumplanung hört nicht an Gemeindegrenzen auf. Mit einer regionalen Konzeption des Verkehrssystems und einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung an den Schnittstellen werden nachhaltige Lösungen für nächste Generationen geschaffen.
- Der Kulturlandverlust und die Lärmemissionen sind dank der Tunnel sehr klein.
- Die Bevölkerung steht hinter dem Projekt. Die Stimmberechtigten von Goldach, Rorschach und Rorschacherberg sagten im Jahr 2019 Ja zur «Kantonsstrasse zum See».

Nein

Die Referendumsallianz sagt:

- Die neue Kantonsstrasse ist zu teuer. Der Kanton muss sparen. 267 Millionen Franken für eine etwas mehr als zwei Kilometer lange Strasse stehen in keinem Verhältnis.
- Das Projekt löst keine Verkehrsprobleme. Die Strasse bringt mehr Verkehr bis in die Quartiere. Es gibt mehr Lärm, Feinstaub und Pneuabrieb. Das beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohnenden.
- Es gehen zu viel Kulturland und Fruchtfolgeflächen verloren. Das Projekt fördert die Zersiedelung in der Region.
- Die neue Strasse führt durch ein heute ruhiges Wohngebiet. Sie trennt zudem bestehende Quartiere voneinander.

3

– In den letzten Jahren blieben die Verkehrszahlen stabil oder sanken leicht. Viel Verkehr gibt es nur zu den Stosszeiten. Die Auswirkungen von zukünftigen Verbesserungen bei öV und Velowegen werden nicht berücksichtigt. Eine neue Strasse braucht es nicht.

Folgen bei einem Nein

Bei einem Nein baut der Bund den «Anschluss Witen mit Zubringer» nicht. Die Verkehrsbelastung in der Region am See bleibt hoch. Es fehlt weiterhin eine bessere Anbindung an die Autobahn A1 und die Entwicklung der gesamten Region wird stark gebremst. Das behindert die weitere Entwicklung der Region, insbesondere der Stadt Rorschach. Das heutige Strassennetz kann nicht mehr Verkehr aufnehmen. Begleitmassnahmen wie Lärmschutz oder bessere Fuss- und Veloverbindungen werden möglicherweise nicht oder erst später umgesetzt. Auf den Hauptstrassen gibt es wegen geschlossener Bahnbarrieren weiterhin Staus. Das belastet Anwohnende, Gewerbe sowie Pendlerinnen und Pendler.

Abstimmung im Kantonsrat

3

Vorlage im Detail

Ausgangslage

Rorschach am Bodensee ist ein Regionalzentrum im Kanton und eng verwoben mit den Nachbargemeinden Goldach und Rorschacherberg. Die Region ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort, bietet über 25'000 Menschen ein Zuhause und ist als Ausflugsziel beliebt. Die Region ist aufgrund der historisch gewachsenen langgezogenen Siedlung und der geografischen Einbettung zwischen dem Bodenseeufer und den Hügeln des Appenzeller Vorderlands verkehrlich stark herausgefordert. Die Nationalstrasse N01 hat im Abschnitt von Rorschach über 11 km keinen Anschluss. Die Hauptverbindungen von den Autobahnausfahrten nach Rorschach führen im Westen durch Goldach und im Osten durch Staad. Der Durchgangs- und Schwerverkehr von und nach Rorschach sowie in die Industriegebiete ist gross und belastet die Stadt Rorschach und die beiden Gemeinden stark.

Die wirtschaftliche Entwicklung, die wachsende Bevölkerung und die steigende Mobilität führten dazu, dass die bestehenden Verkehrsachsen ihre Kapazitätsgrenzen erreichten. Eine zusätzliche Herausforderung stellt die Trennung des Siedlungsgebiets durch die stark frequentierte Bahnlinie St. Gallen–St. Margrethen–München bzw. –Chur dar. Viele Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet werden durch regelmässig geschlossene Bahnbarrieren blockiert. Die Folgen sind täglich sicht- und spürbar: lange Staus auf den Hauptachsen, Ausweichverkehr durch Wohnquartiere, hohe Lärmbelastung auch durch den Schwerverkehr und eine starke Beanspruchung der Infrastruktur. Vor allem zu den Hauptverkehrszeiten kommt es regelmässig zu Überlastungen, die die Lebensqualität der Bevölkerung beeinträchtigen. Diese Belastung hemmt die Verdichtung im Siedlungsgebiet, die für bauliche und wirtschaftliche Entwicklungen nötig wäre.

Bereits seit den 1980er-Jahren wurden verschiedene Lösungen dieser Verkehrsprobleme diskutiert. Im Jahr 2018 legte

der Kanton St.Gallen zusammen mit den Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg den Masterplan «Autobahnanschluss Plus» vor. Darin wurden nicht nur die verkehrlichen Engpässe analysiert, sondern auch die Wechselwirkungen von Siedlung, Landschaft, Umwelt und Wirtschaft. Mit dem Masterplan wurde ein Konzept für die zukünftige Entwicklung der Region am See erarbeitet.

Es wurden folgende Zielsetzungen festgelegt:
- Zentren beleben: Der motorisierte Verkehr wird an den Siedlungsrand verlegt. Damit werden die Zentren von Goldach, Rorschach und Rorschacherberg vom Verkehr entlastet und können sich zu Orten der Begegnung entwickeln.
- Verkehr entflechten: Es werden sichere, direkte Wegführungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Der Verkehrsfluss wird für Busse und den privaten Strassenverkehr optimiert.
- Stadtlücke schliessen: Das Gebiet Froheim zwischen Goldach und Rorschach kann entwickelt werden.
- Arbeitsplätze sichern: Mit dem Autobahnanschluss Witen und der Kantonsstrasse zum See werden die Gewerbeflächen im Bereich der Industrie- und Blumenfeldstrasse direkt erschlossen. Dadurch werden sie für Unternehmen attraktiver, was der Region wichtige Arbeitsplätze sichert.

Das Entwicklungskonzept kam zu einem klaren Schluss: Ohne eine bessere Anbindung an die Autobahn wird die Region ihre Verkehrsprobleme nicht lösen können und die Region kann damit nicht ihr volles Potenzial entfalten. Der Bau eines neuen Autobahnanschlusses im Gebiet Witen und die Realisierung einer neuen «Kantonsstrasse zum See», als direkte Verbindung vom Anschluss zum Industriegebiet Blumenfeld und weiter nach Rorschach, ist ein zentraler Baustein für die Weiterentwicklung der Region. Zahlreiche Begleitmassnahmen auf bestehenden Strassen verbessern das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr und stärken den

öffentlichen Verkehr. Sie verbessern insgesamt die Verkehrssicherheit. Einige Begleitmassnahmen wurden bereits umgesetzt, zum Beispiel der Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie in Goldach und die Umgestaltung der Hauptstrasse in Rorschach. Das Angebot beim öV wurde durch den Bau der Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt und dem neuen Busknotenpunkt beim Bahnhof Rorschach Stadt bereits ausgebaut.

Die Stimmberechtigten der Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach stimmten den Gemeindebeiträgen für die Realisierung der geplanten «Kantonsstrasse zum See» im Jahr 2019 zu. Die geplante Kantonsstrasse zum See schafft zusätzliche Fuss- und Veloverbindungen in Richtung Rorschacherberg, weshalb Rorschacherberg einen freiwilligen Projektbeitrag von 1,6 Mio. Franken gesprochen hat. Das Projekt ist damit in der lokalen Bevölkerung breit abgestützt. Der Bundesrat genehmigte das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» am 25. Januar 2023 und beauftragte das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Projekt weiter voranzutreiben.

Inhalt der Vorlage

Die Vorlage besteht aus zwei eng miteinander verknüpften Projekten, die nur gemeinsam ihre Wirkung entfalten:

1. Anschluss Witen mit Zubringer (ASTRA-Projekt)
Der neue Anschluss führt von der Autobahn oberhalb von Goldach und Rorschacherberg über das Gebiet «Witen» bis zur Sulzstrasse und schliesst an die neue «Kantonsstrasse zum See» an. Der Bund sieht einen hohen Handlungsbedarf für die Entlastung des bestehenden Strassennetzes und unterstützt den Bau eines neuen Autobahnanschlusses. Der Anschluss gewährleistet als Vollanschluss die Erschliessung in alle Richtungen; Bestandteile des Projekts sind der Vollanschluss mit der Anpassung des Rastplatzes Sulzberg, der Zubringer mit dem Tunnel «Hohrain» und der Anschlussknoten an das Kantonsstrassennetz an der Sulzstrasse.

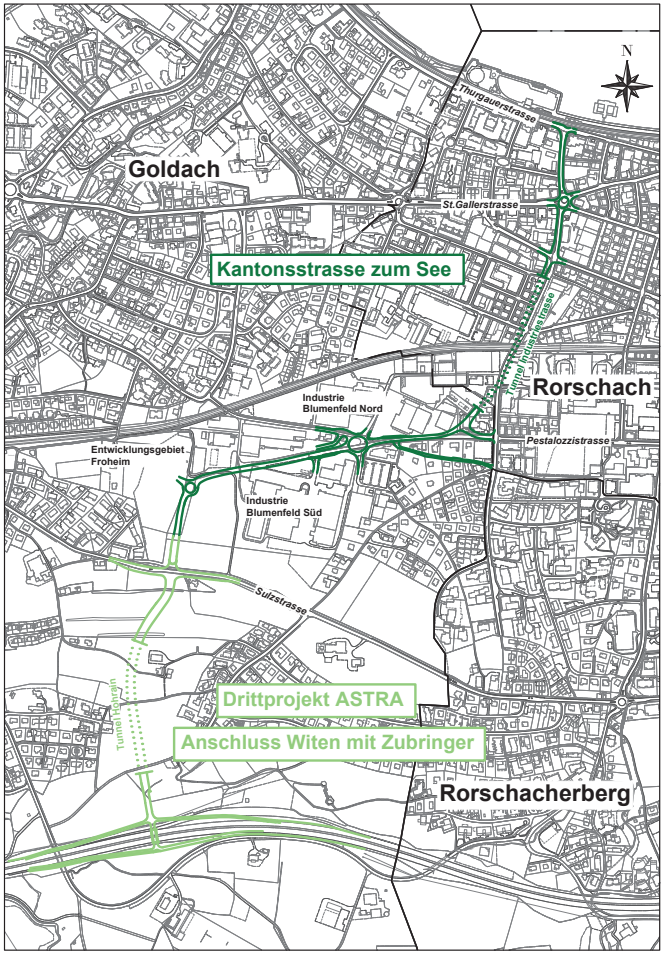
Beim Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» handelt sich um ein Nationalstrassenvorhaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes. Der Autobahnanschluss ist eine zwingende Voraussetzung für die «Kantonsstrasse zum See». Der Kanton St. Gallen ist aufgrund des hohen Nutzens sowie auch eigenen Interesses verpflichtet, einen Beitrag an den neuen Anschluss zu leisten.

2. Kantonsstrasse zum See

Die neue Kantonsstrasse stellt die Verbindung zwischen dem neuen Autobahnanschluss und dem bestehenden Strassennetz bis zum Bodensee sicher. Die neue «Kantonsstrasse zum See» führt ab der Sulzstrasse zur Blumenfeldstrasse und weiter durch den Tunnel zur Industriestrasse bis zur Einmündung in die Thurgauerstrasse.

Geplant ist eine leistungsstarke Kantonsstrasse, die das Industrie- und Gewerbegebiet «Blumenfeld» sowie die Stadt Rorschach direkt an das Autobahnnetz anschliesst. Die neue Verbindung bündelt den Verkehr und entlastet so die aktuell sehr hoch frequentierten Quartier- und Gemeindestrassen vom Schwer- und Durchgangsverkehr. Bestandteile des Bauvorhabens sind der Tunnel unter der Bahnlinie sowie die Anschlussknoten an das bestehende Strassennetz. Weiter wird die Fuss- und Veloverbindung entlang der Klosterstrasse mit der neuen Personenunterführung Blumenfeldstrasse unter der neuen Kantonsstrasse hindurch gezielt und wirkungsvoll gestärkt.

3



Übersicht Projektperimeter «Kantonsstrasse zum See» einschliesslich ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer»

Finanzielle Auswirkungen

Gesamkosten Kantonsstrasse zum See	Fr.	206,66 Mio.
Abzüglich Anteil der Gemeinden	Fr.	-8,92 Mio.
Total Finanzierung durch den Kanton	Fr.	197,74 Mio.
Anteil Kanton an das ASTRA-Projekt	Fr.	+69,49 Mio.
Gesamtaufwand Kanton St.Gallen	**Fr.**	**267,23 Mio.**

Die Finanzierung erfolgt über den kantonalen Strassenfonds. Dieser Fonds ist ausschliesslich für Strassenprojekte bestimmt und wird unter anderem aus Mineralölsteueranteilen, der Schwerverkehrsabgabe, der Autobahnvignette und der kantonalen Strassenverkehrssteuer gespiesen. Dadurch ist sichergestellt, dass die Mittel nicht auf Kosten anderer Bereiche wie Bildung, Soziales, Gesundheit oder öV eingesetzt werden.

Die «Kantonsstrasse zum See» ist im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten und wird voraussichtlich mit 26,25 Mio. Franken durch den Bund mitfinanziert. Die definitive Mitfinanzierung des Bundes reduziert den Gesamtaufwand des Kantons St.Gallen.

Positionen im parlamentarischen Entscheidungsprozess

Im Kantonsrat hat sich eine deutliche Mehrheit für das Projekt ausgesprochen, während eine Minderheit dagegenhielt.

Die Mehrheit im Rat unterstützt die Vorlage. Sie:
- sieht im Projekt eine notwendige Investition in die Zukunft und eine Stärkung des regionalen Zentrums am Bodensee;
- betont die breite planerische Grundlage und die Unterstützung der Bevölkerung (Masterplan, Gemeindebeteiligung, Mitwirkung);
- verweist auf die wirtschaftliche Bedeutung für Gewerbe und Industrie mit dem direkten Anschluss an die Autobahn;
- hält fest, dass ohne neue Strasse keine Entlastung der Quartiere erreicht werden kann und eine Verdichtung des Siedlungsraums nach innen erschwert wird;
- unterstreicht die Verbesserungen für den öV sowie für Fuss- und Veloverkehr, die mit dem Projekt umgesetzt werden;

- betont, dass Strasse, öV sowie Fuss- und Veloverkehr gemeinsam gestärkt werden müssen – die Kantonsstrasse zum See bildet dabei ein zentrales Element für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem;
- anerkennt den klaren Willen der Bevölkerung der Standortgemeinden, die in der Volksabstimmung dem Projekt auf kommunaler Ebene zugestimmt haben;
- sieht die Erschliessung der Region ohne die Projekte als nicht mehr hinreichend;
- anerkennt aufgrund der Fakten, dass es keine alternativen Lösungen gibt, das Verkehrsproblem der Region zu lösen;
- sieht den Kulturlandverlust infolge der teilweisen Führung in Tunneln und durch bereits heute bebautes, städtisches Gebiet als verhältnismässig an.

Eine Minderheit im Rat lehnt die Vorlage ab. Sie:
- bezeichnet das Projekt als aus der Zeit gefallen und als eine nicht mehr zeitgemässe Verkehrspolitik;
- sieht die Lösung der aktuellen Kapazitätsprobleme nicht in Investitionen für den motorisierten Individualverkehr, sondern bei der Förderung für einen höheren Anteil des öV, des Fuss- und des Veloverkehrs;
- sieht darin ein überteuertes Strassenprojekt, das die Verkehrsprobleme nicht löst;
- hinterfragt das prognostizierte Wachstum des motorisierten Individualverkehrs;
- sieht in Zeiten der Klimakrise und der dringend notwendigen Mobilitätswende das Projekt als falsches Zeichen;
- beurteilt den Verlust des Kulturlands als nicht verhältnismässig.

Der Kantonsrat stimmte dem Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer» am 4. Juni 2025 mit 86:17 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Warum eine Volksabstimmung?

Hat ein Kantonsstrassenprojekt einmalige Ausgaben von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge, kann nach Art. 7bis des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) das fakultative Finanzreferendum ergriffen werden. Zum Kantonsratsbeschluss ist innerhalb der Referendumsfrist die Volksabstimmung verlangt worden.

Folgen einer Ablehnung

- Mit einer Ablehnung der «Kantonsstrasse zum See» entfiele auch der Bau des «Anschluss Witen mit Zubringer».
- Die im Masterplan der Region festgelegten Ziele – wie die Entlastung der Quartiere, eine bessere Anbindung an die Autobahn und die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen – könnten nicht erreicht werden.
- Begleitmassnahmen für bestehende Strassen, etwa Lärmschutz oder Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr, müssten neu beurteilt und teilweise zurückgestellt werden.
- Wichtige innerstädtische Entwicklungsprojekte würden erschwert, weil die heutige Erschliessung den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen kann.
- Die Stausituation auf den bestehenden Hauptachsen würde sich weiter verschärfen – mit negativen Folgen für Anwohnende, Gewerbe und Pendlerinnen und Pendler.
- Wesentliche Teile des Agglomerationsprogramms wären mit einer Ablehnung nicht mehr umsetzbar.

Argumente des Kantonsrates

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen die Zustimmung und führt dazu folgende Argumente an:

- Verkehrsentlastung: Ortsdurchfahrten und Quartiere werden spürbar vom Durchgangs- und Schwerverkehr befreit.
- Lebensqualität: weniger Lärm, weniger Stau, mehr Sicherheit für die Bevölkerung, der motorisierte Verkehr wird weitgehend an den Siedlungsrand verlegt.
- Standortattraktivität: Gewerbe, Industrie und Tourismus profitieren von einer verbesserten Erreichbarkeit.
- langfristige Planung: Der Masterplan «Autobahnanschluss Plus» zeigt klar, dass diese Massnahmen notwendig und sinnvoll sind.

3

- Finanzierung über den Strassenfonds und die dafür reservierten Gelder: Keine direkte Konkurrenz zu anderen staatlichen Aufgaben.
- optimale Koordination mit dem Bund: Der Kanton trägt mit seiner Beteiligung dazu bei, dass das ASTRA-Projekt zielgerichtet umgesetzt wird;
- nachhaltige Lösung: Durch die Bündelung des Verkehrs werden sensible Wohngebiete entlastet.
- Raumplanung hört nicht an Gemeindegrenzen auf. Mit einer regionalen Konzeption des Verkehrssystems und einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung an den Schnittstellen werden nachhaltige Lösungen für nächste Generationen geschaffen.
- Zustimmung der unmittelbar Betroffenen: Die Mehrheit der Stimmberechtigten in Goldach, Rorschach und Rorschacherberg sagte im Jahr 2019 bereits Ja zur «Kantonsstrasse zum See».

3

Argumente der Referendumsallianz

Worum geht es?

Heute hat die «Stadt am See», bestehend aus den Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg, zwei Autobahnanschlüsse: den Anschluss Rheineck im Osten und den Anschluss Meggenhus im Südwesten. Nun soll nur gut zwei Kilometer vom Anschluss Meggenhus entfernt ein dritter Anschluss zusammen mit einer Kantonsstrasse gebaut werden.

Der Kantonsrat hat dafür einen Kredit von 267 Mio. Franken beschlossen. Das ganze Projekt inklusive Beiträge von Bund, Rorschach und Goldach kostet 330 Mio. Franken. Das ergibt einen Rekordpreis von 150’000 Franken pro Meter.

Bei einer Ablehnung des 267-Millionen-Kredits wird auch der Autobahnanschluss Witen hinfällig.

Warum ist die Vorlage abzulehnen?

1. Extrem hohe Kosten

Das Projekt ist mit seinen rekordhohen Kosten viel zu teuer. Angesichts des enormen Spardrucks bei den kantonalen Finanzen sind 267 Mio. Franken für nur 2,2 km Strasse übertrieben.

2. Belastung für die Bevölkerung

Das Projekt löst keine Verkehrsprobleme. Im Gegenteil: Die Strasse bringt mehr Verkehr mit sich – bis ins dicht besiedelte Wohngebiet. Gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung würden bei zahlreichen Gebäuden die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten. Diese Belastung plus mehr Klimagase, Feinstaub und Pneuabrieb beeinträchtigen die Lebensqualität der Anwohnenden, die schon heute massiv unter dem Lärm der Autoposer leiden.

3. Zerstörung von Kulturland und Natur

Die neue Strasse und der Autobahnanschluss zerstören wertvolles Kulturland, darunter rund 15'800 m^2 schützenswerte Fruchtfolgeflächen. Damit fördert das Projekt die fortschreitende Zersiedelung im Bodenseeraum auf Kosten von Natur und Landwirtschaft. Es würde Wald gerodet, und über 100 teils geschützte Altbäume müssten gefällt werden. Über Jahrzehnte gewachsene Stadtbäume tragen viel mehr zur Klimaregulierung und Biodiversität bei als junge Ersatzbäume.

4. Eingriffe in bestehende Quartiere

Die neue Kantonsstrasse verläuft mitten durch ruhige bestehende Quartiere und trennt diese voneinander. Zudem müssen eine ganze Häuserreihe und ein erst 2008 gebautes Pflegezentrum abgerissen werden.

5. Scheinproblem

Seit über 20 Jahren sind die Verkehrszahlen in den betroffenen Gemeinden weitgehend stabil oder leicht rückläufig. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zeigt sich lediglich während kurzer Stosszeiten. Der Kanton prognostiziert dennoch mehr Verkehr und blendet bei seinen Prognosen die Auswirkungen von Verbesserungen bei öV und Velowegen aus. Die Stadt am See ist heute gut erschlossen und gleichzeitig vom Durchgangsverkehr entlastet. Eine neue Luxusstrasse braucht es nicht.

Wer ist gegen die Vorlage?

Zur Referendumsallianz gehören die Parteien GRÜNE, Junge Grüne, SP und JUSO sowie die Organisationen VCS, umverkehR, Klimaseniorinnen, Fussverkehr St.Gallen, Pro Velo, Pro Natura und WWF. Im Kantonsrat gab es überdies Nein-Stimmen aus der GLP und der SVP.

Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

Erlassen am 4. Juni 2025

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. Oktober 2024[1] Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

[1] Das Bauvorhaben «Kantonsstrasse zum See» mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 206'660'000.– (Preisbasis Oktober 2023, einschliesslich Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent) wird genehmigt.

[2] Zur Deckung der nach Abzug des Gemeindeanteils von Fr. 8'921'000.– verbleibenden Kosten für den Bau der «Kantonsstrasse zum See» wird ein Kredit von Fr. 197'739'000.– gewährt.

[3] Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

Ziff. 2

[1] Der Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» im Umfang von Fr. 69'489'000.– (Preisbasis Oktober 2023, einschliesslich Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent) wird zugestimmt.

[2] Zur Deckung der Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» wird ein Kredit von Fr. 69'489'000.– gewährt.

[3] Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

1 ABl 2024-00.176.809.

Ziff. 3

[1] Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

[2] Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung oder Anpassung der Mehrwertsteuer bewilligt die Regierung.

Ziff. 4

[1] Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen des Kostenvoranschlags bauliche Änderungen zu beschliessen, soweit sie aus technischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt notwendig sind und das Gesamtprojekt «Kantonsstrasse zum See» dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

2. Die Rechtsgültigkeit dieses Erlasses setzt voraus, dass das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) rechtskräftig wird.

3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.[2]

St.Gallen, 4. Juni 2025

Der Präsident des Kantonsrates:
Walter Freund

Der Generalsekretär des Kantonsrates:
Lukas Schmucki

2 Art. 7bis Abs. 1 Bst. a RIG, sGS 125.1.

Ergänzende Informationen

Wer sich zusätzlich informieren will, findet alle Beratungsunterlagen des Kantonsrates im Ratsinformationssystem (RIS) unter www.ratsinfo.sg.ch. Teil der Beratungsunterlagen des Kantonsrates ist auch die Botschaft der Regierung, die überdies im Amtsblatt veröffentlicht wurde. Im RIS stehen zudem die Wortmeldungen und Abstimmungen aus den Sessionen zur Verfügung, in denen der Kantonsrat das Geschäft behandelte.

1. Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St. Gallen: siehe Geschäft Nr. 33.24.05 im RIS, Publikation Nr. 2024-00.175.945 im Amtsblatt vom 14. Oktober 2024)

2. Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil: siehe Geschäft Nr. 35.25.01 im RIS, Publikation Nr. 2025-00.192.767 im Amtsblatt vom 25. Februar 2025)

3. Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»: siehe Geschäft Nr. 36.24.01 im RIS, Publikation Nr. 2024-00.176.809 im Amtsblatt vom 19. November 2024)

Der Kantonsrat empfiehlt,
am 8. März 2026 wie folgt zu stimmen:

Vorlage 1
Kantonsratsbeschluss über den Verkauf der Grundstücke WILWEST und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen

Ja

Vorlage 2
Kantonsratsbeschluss über den Neubau des Berufs- und Weiterbildungszentrums Rapperswil-Jona am Standort «Südquartier» in Rapperswil

Ja

Vorlage 3
Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

Ja