

22.13.05 II. Nachtrag zum Finanzausgleichsgesetz

22.13.06 II. Nachtrag zum Gesetz über die Pflegefinanzierung

- Unterlagen:
- Botschaft und Entwurf der Regierung vom 2. Juli 2013
 - Anträge der vorberatenden Kommission vom 26. August 2013
 - Anträge vom 16. September 2013

Fortsetzung der Spezialdiskussion zum II. Nachtrag zum Finanzausgleichsgesetz

Art. 51 (Übergangsausgleich c) Übergangsausgleichssteuerfuss). Widmer-Mosnang beantragt im Namen von Hartmann-Flawil / Thalmann-Kirchberg und in seinem eigenen Namen, Art. 51 Abs. 1 wie folgt zu formulieren: «Der Übergangsausgleichssteuerfuss beträgt 157 Prozent.»

Es wurde in der gestrigen Diskussion von verschiedener Seite ausgeführt: Das Finanzausgleichsgesetz (abgekürzt: FAG) hat es nicht geschafft, dass sich die Schere zwischen den finanzstarken Gemeinden und den finanzschwachen Gemeinden nicht vergrössert. Regierungsrat und Kantonsrat haben in ihrer Mehrheit die Möglichkeit zur Bildung von sogenannten Steueroasen begrüsst. Verschiedene Gemeinden konnten dank den gesetzlichen Rahmenbedingungen und dem günstigen Umfeld den Steuerfuss senken. Das FAG hat in Art. 45 festgelegt, dass bei den finanzschwachen Gemeinden die Möglichkeiten aufzuzeigen sind, was zu unternehmen ist, wenn die Steuerbelastung mehr als 6 Prozent den kantonalen Durchschnitt aller Gemeinden übersteigt. Diese Situation ist in den letzten Jahren eingetreten. Die Situation wurde wohl im Wirksamkeitsbericht angesprochen; Vorschläge für Massnahmen wurden keine vorgesehen. Die Steuerbelastung bei den Gemeinden mit dem aktuellen Maximalsteuerfuss von 162 Prozent liegt heute 12 Prozent über der Belastung des kantonalen Durchschnitts. Die Bürgerinnen und Bürger in einer Gemeinde mit dem Maximalsteuerfuss müssen im Vergleich zur Gemeinde mit dem tiefsten Steuerfuss 39 Prozent mehr Steuern bezahlen. Mit dem gestrigen Entscheid des Rates, dass die steuergünstigen Gemeinden jetzt neu sogar noch Finanzausgleichsmittel erhalten, geht die Schere nun weiter auf. Wenn wir die Grundsätze des Finanzausgleichs auch nur einigermaßen anwenden, ist deshalb für Gemeinden mit den Maximalsteuerfüssen die obere Grenze neu zu definieren. Die Regierung schlägt im vorliegenden Nachtrag zum FAG vor, dass der Maximalsteuerfuss aktiviert werden soll. Wenn schon, soll dieser aber auch richtig angesetzt werden. Eine Anpassung des Maximalsteuerfusses auf 157 Prozent, wie dies der Antrag vorsieht, ist nicht nur ein Akt der Solidarität gegenüber den betroffenen Gemeinden, sondern eine logische Folgerung von Ziel und Zweck unseres FAG. Über die finanziellen Auswirkungen der Einführung des Maximalsteuerfusses auf 157 Prozent kann sicher Regierungsrat Klöti Auskunft geben.

Suter-Rapperswil-Jona (im Namen einer grossen Mehrheit der CVP-EVP-Fraktion): Der Antrag Hartmann-Flawil / Thalmann-Kirchberg / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Die CVP-EVP-Fraktion ist zwar bereit, im Sinne einer Übergangsmassnahme den Übergangsausgleich bis 2022 zu verlängern. Eine Rückkehr zum alten, über-

holten Finanzausgleich mit einem künstlich tief angesetzten Maximalsteuerfuss lehnen wir aber ab. Es ist ein grosser Erfolg des aktuellen Finanzausgleichs, dass heute keine Gemeinde mehr Beiträge aus dem Übergangsausgleich beansprucht. Mit einer Senkung des Übergangsausgleichssteuerfusses mindestens zwei Gemeinden in den Übergangsausgleich zu zwingen und sie aus dem System des ordentlichen Finanzausgleichs zu werfen, das für alle anderen Gemeinden gilt, macht keinen Sinn.

Der Ausbau des Übergangsausgleichs kostet Geld, schwächt die Gemeindeautonomie und schafft Ungleichbehandlung zwischen den Gemeinden.

Ritter-Sonderegger-Altstätten: Den Anträgen der Regierung und der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Ein wichtiger Grundpfeiler des st.gallischen Staats- und Gemeinderechts ist die Gemeindeautonomie. Zentral für die Gemeindeautonomie ist, dass die Gemeinden möglichst selbständig über die Finanzen bestimmen können. Dazu gehört es einerseits auch, dass man Schwierigkeiten mit dem eigenen Finanzhaushalt in den Griff bekommt, und zwar ohne hochobrigkeitliche Bevogtung. Andererseits ist es für die Bürgerinnen und Bürger sehr wichtig, wenn einmal aus irgendeinem Grund die Finanzen aus dem Ruder laufen, dass dann eine Sicherheitsgrenze da ist, die verhindert, dass die Steuerfüsse in unendliche Höhen hinaufschnellen. Genau das will die Regierung und die Mehrheit der vorberatenden Kommission mit diesem Übergangsausgleich erreichen; und das will sie mit diesen 162 Prozent erreichen. Nicht bewirken will sie, dass Gemeinden, die bereits wesentlich tiefer liegen, ihre Finanzen nur noch zusammen mit dem Amt für Gemeinden und dem Departement des Innern regeln und im Griff behalten können. Es geht bei diesem Übergangsausgleich also nicht darum, ein zusätzliches Instrument des Finanzausgleichs zu schaffen, sondern eine Art Notbremse in den Finanzausgleich einzubauen. In diesem Sinne ist der Antrag der Regierung und der Antrag der Mehrheit der vorberatenden Kommission richtig. Es gibt sicher interessante Dinge, die man mit dem Leiter des Amtes für Gemeinden und dem Vorsteher des Departementes des Innern unternehmen könnte: Die Gemeinderechnung Position für Position durchzunehmen und jede einzelne Ausgabe und Einnahme zu rechtfertigen, gehört nach meiner Beurteilung nicht zu diesen interessanten Dingen und sollte daher für Extremfälle vorbehalten werden.

Wenn man wirklich, wie Widmer-Mosnang befürchtet, feststellen sollte, dass es Tendenzen gibt, die dazu führen, dass in verschiedenen Gemeinden die Steuern ansteigen, weil gleichartige Kostenfaktoren, die nicht auf eine verfehlte Politik in der Gemeinde zurückzuführen sind, zu Kostenerhöhungen führen, dann haben wir das Instrument des Wirksamkeitsberichts und dann muss man den Finanzausgleich entsprechend anpassen. Wir haben diesen Wirksamkeitsbericht periodisch im Gesetz vorgesehen. Es ist also nicht so, dass die betroffenen Gemeinden unendlich lange warten müssen, möglicherweise bis der Regierungsrat wechselt oder die Kapazitäten sich im Departement des Innern vergrössern, bis Abhilfe geschaffen werden kann. Sondern sie können darauf vertrauen, dass rasch eine Lösung gefunden wird.

Tinner-Wartau: Den Anträgen der Regierung und der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Ich kann es aufgrund der Ausführungen von Ritter-Sonderegger-Altstätten kurz

machen. Zum Übergangsausgleich möchte ich Sie daran erinnern, dass bei der Konzeption des neuen Finanzausgleichsgesetzes davon ausgegangen worden ist, dass dieser sogar einmal gänzlich abgeschafft werden könnte. Deshalb macht es jetzt tatsächlich keinen Sinn, die Obergrenze von 162 auf 157 Prozent zu senken. Ich erinnere Sie daran, Sie haben im Rahmen der Entlastungspakete Stellen beim Amt für Gemeinden gestrichen. Das war sehr wohl in meinem Sinne, aber ich glaube, wir sollten auch verhindern, dass der Leiter des Amtes für Gemeinden auf das Budget 2014 schon wieder Stellenanträge einreichen muss. Denn ich bin überzeugt, dass aufgrund der Sparmassnahmen, die die Gemeinden auch in erheblichem Umfang betroffen haben, die einzelnen Gemeinden bis Ende Jahr noch entsprechende Steuerfusserhöhungen für die Bürgerinnen und Bürger ankündigen werden. Ich möchte Ihnen aber aus Sicht der Vereinigung der St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten versichern: Ich habe bis jetzt keinen Ansatz verspürt, den Maximalsteuerfuss oder den Übergangsausgleich von 162 auf 157 herabzuschrauben.

Hartmann-Flawil: Dem Antrag Hartmann-Flawil / Thalmann-Kirchberg / Widmer-Mosnang ist zuzustimmen.

Es ist erstaunlich, dass die Argumentation jetzt nicht mehr auf der Basis des Finanzausgleichsgesetzes verläuft, sondern dass es auf einmal Stellen sind oder die Gemeindeautonomie usw. Ich glaube, wir diskutieren hier Mechanismen aus dem Finanzausgleichsgesetz. Hier steht ganz klar, wie der Übergangsausgleich berechnet wird.

Wenn man diese Berechnung angewendet hätte, und der letzte Wirksamkeitsbericht hat das auch so dargestellt, dann wäre dieser Übergangsausgleich jetzt unter 157 Prozent, und er wäre eindeutig tiefer. Das zeigt auch die Wirkung des Wirksamkeitsberichtes: Er wird zur Kenntnis genommen; daraus Schlüsse zu ziehen ist sehr schwierig, und es wird auch nicht gemacht werden. Wenn man jetzt noch zum nächsten Argument, zur Eigenverantwortung der Gemeinden, kommt, dann bitte ich Sie einfach, einmal zur Kenntnis zu nehmen, dass die Ausgangspunkte der Gemeinden ausserordentlich verschieden sind. Ich mache nochmals das Beispiel Flawil und Balgach und komme dann nachher zu Degersheim, das als einzige Gemeinde 162 Steuerfussprozente hat. Flawil und Balgach haben die gleiche Ausgangslage bei der Finanzierung, genauer gesagt bei den Kosten der Pflegefinanzierung, sie haben praktisch den gleichen Pro-Kopf-Aufwand. Balgach braucht 6 Steuerfussprozente, um diese Belastung auszugleichen. Flawil braucht aber 9 Steuerfussprozente, um den gleichen Aufwand je Kopf zu präsentieren und auszugleichen. Das rührt nur daher, weil die Steuererträge und die Steuerkraft unterschiedlich sind. Degersheim beispielsweise ist jetzt noch tiefer in der Steuerkraft. Diese liegt bei 74 Prozent, das heisst, dass sie für die gleiche Aufgabe nicht wie die finanzstarken Gemeinden etwa 5, 6 oder 7 Steuerfussprozente aufwenden muss, sondern 50 oder 60 Prozent mehr, also 10 Steuerfussprozente aufwenden muss. Daher rühren auch diese Unterschiede. Wenn Sie jetzt diese Unterschiede bewusst weiter verstärken wollen, dann ist es mir klar, dann müssen Sie diesem Antrag nicht zustimmen. Aber Sie werden der Situation nicht gerecht, die in diesem Kanton herrscht. Die Gemeinden haben unterschiedliche Ausgangslagen, die zu einem kleinen Teil ausgeglichen werden bis auf 94,5 Prozent im Ressourcenausgleich und nachher nicht mehr. Für die gleichen Aufgaben, die in allen Gemeinden vorhanden

sind, müssen die ressourcenschwachen Gemeinden viel mehr Steuerfussprozente aufwenden. Da können Sie immer noch mit Eigenverantwortung kommen, das hat doch nichts mit Eigenverantwortung zu tun, wenn Sie weniger Steuererträge haben und in diesem Falle mehr und höhere Steuern einziehen müssen bei Ihren Einwohnerinnen und Einwohnern. Ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen und die entsprechenden Schlüsse zu ziehen.

Ritter-Sonderegger-Altstätten: Ich möchte Hartmann-Flawil erwidern, dass juristische Mathematik ganz etwas Interessantes ist und dass man mit juristischer Mathematik fast alles und auch das Gegenteil beweisen kann. Unser Finanzausgleich basiert darauf, dass die Ressourcenschwäche der Gemeinde bis fast auf 100 Prozent, wie er selbst gesagt hat, ausgeglichen wird durch den Ressourcenausgleich. Also wir haben diese Diskrepanz praktisch völlig ausgeglichen und wir gleichen auch zusätzliche Lasten, welche zu Verzerrungen führen, zu einem erheblichen Teil aus. Aber wenn ich jetzt einmal ein unverdächtiges Beispiel wie Altstätten nehme: Unser Stadtrat hat es sich in den Kopf gesetzt –, mindestens der weibliche Teil davon – ein neues Hallenbad zu bauen. 7 zusätzliche Steuerprozente kostet das. Das würde heissen, dass Altstätten den Steuerfuss von 153 auf 160 Prozent erhöhen muss, wenn man für das neue Hallenbad diese 7 Steuerfussprozente mit Altstätter Steuerkraft ausgibt. Ich frage mich jetzt einfach, ob Flawil, ob Degersheim, ob Widnau, ob Rapperswil-Jona oder Rorschach den Traum eines Teils unseres Stadtrates, ein neues Hallenbad zu bauen, finanziell mitunterstützen müssen oder nicht. Obwohl ich sonst ein sehr überzeugter Altstätter und Rheintaler bin, meine ich, dass in diesem Fall die Antwort klar ist: Nein.

Thalmann-Kirchberg: Dem Antrag Hartmann-Flawil / Thalmann-Kirchberg / Widmer-Mosnang ist zuzustimmen.

Wir müssen zurückschauen. Als dieses neue Ausgleichsgesetz im Jahr 2008 eingeführt wurde, wurde damals ein Maximalsteuerfuss von 162 Prozent festgelegt. In den letzten Jahren konnten generell und im Durchschnitt alle Gemeinden die Steuerfüsse senken. Jetzt ist es eine logische Folge, dass wir diesen tiefer ansetzen. Es geht hier nicht um das Amt für Gemeinden, es geht nicht um den Kanton, es geht um die Bürgerinnen und Bürger, welche an diesen Orten wohnen. Wir wollen diese einen tieferen Steuerfuss haben. Ich habe schon beim Eintreten gesagt, die Steuerfüsse gehen auseinander und wir müssen Massnahmen treffen, dass diese Differenz nicht mehr grösser wird. Mit dieser Massnahme, dass wir diesen Maximalsatz auf 157 Prozent setzen, können wir hier für diese Bürgerinnen und Bürger an diesen Orten einen Punkt setzen, damit sie einen tieferen Steuerfuss haben und dadurch die Differenz im Kanton nicht mehr so gross ist.

Hartmann-Flawil: Ritter-Sonderegger-Altstätten kann seine juristische Mathematik nachlesen im Büchlein «Kopf und Zahl 2013». Da finden Sie alle diese Tabellen, und dann müssen Sie nicht mehr juristische Mathematik machen, sondern echte Mathematik. Dann sehen Sie auch diese Unterschiede und Sie sehen, wie weit da ausgeglichen wird. Was die Gemeinde Altstätten macht, das ist hier nicht relevant, wenn es um den Finanzausgleich geht. Wenn Sie nämlich nachher über dem Übergangssteuerfuss sind, dann müssen Sie dies anschliessend auch verantworten. Ich gehe davon aus, dass der Kanton diese zusätzlichen Ausgaben nicht bewil-

ligen würde. Das war übrigens einer der Mechanismen, die man zusätzlich eingeführt hat. Sie können das auch in der Verordnung nachlesen oder entsprechend im Gesetz, dass hier eine Aufsichtsfunktion des Kantons vorliegt.

Ich bitte Sie, solche Argumente nicht einzubringen. Sie hören sich vielleicht gut an, aber in der Realität sind sie für die anderen Gemeinden nicht von Relevanz. Bitte beachten Sie, was tatsächlich in den Gemeinden passiert, die finanz- oder ressourcenschwach sind.

Regierungsrat Klöti: Der Antrag Hartmann-Flawil / Thalman-Kirchberg / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Wenn wir nach dem Sinn des neuen Gesetzes fragen, dann ist es doch bestimmt jener, dass wir einen Fortschritt machen und nicht einen Schritt zurück oder auf etwas zurückkommen, was sichtlich überlebt ist und was wir zum Glück überstanden haben. Wir würden damit ins alte System verfallen. Es gibt zuhauf Berechnungen, die zeigen, dass das neue Finanzausgleichsgesetz übermässige Kosten, insbesondere exogene, abfedert. Gemeinden im Übergangsausgleichssteuerfuss müssen beachtliche Einschränkungen und viel Aufwand auf sich nehmen – auch wir. Wollen die das überhaupt? Es geht um zwei Gemeinden. Nein, ich glaube, wir liegen richtig bei 162 Prozent. Strukturelle Entwicklungen müssen stattfinden können. Wenn wir immer die Bedingungen nach unten setzen, ist dieser Druck oder dieser Ansporn aus der Welt. Das ist auch nicht der Sinn dieser Gesetzesvorlage.

Widmer-Mosnang: Ich habe in meinem Votum darauf hingewiesen, dass Regierungsrat Klöti uns noch sagen soll, was das für finanzielle Auswirkungen für den Kanton hat, wenn wir den Maximalsteuerfuss auf 157 Prozent senken. Ich habe dazu keine Antwort erhalten. Eine kleine Entgegnung: Er erwähnte, wir würden ins alte System zurückfallen. Wir liegen mit 162 Prozent beim Gesetz. Wir fallen nicht ins alte System zurück, sondern wir legen das fest in diesem Nachtrag.

Götte-Tübach, Präsident der vorberatenden Kommission: Die vorberatende Kommission lehnte den Antrag Hartmann-Flawil / Thalman-Kirchberg / Widmer-Mosnang nach langer Debatte mit 9:5 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Hartmann-Flawil / Thalman-Kirchberg / Widmer-Mosnang zu Art. 51 mit 64:47 Stimmen ab.

Widmer-Mosnang verzichtet darauf, den vorliegend schriftlichen Antrag Hartmann-Flawil / Thalman-Kirchberg / Widmer-Mosnang zu Anhang 2a (Berechnung des soziodemographischen Sonderlastenausgleichs) mündlich zu bestätigen.

Der gestrige Antrag sowie der Antrag zu Anhang 2 haben einen sehr engen Zusammenhang. Da der Antrag gestern abgelehnt wurde, macht es keinen Sinn, dass wir diesen Antrag aufrechterhalten und dieser allenfalls sogar noch eine Zustimmung erhält. Dann stimmt die Rechnung in der Gesamtsumme nicht mehr für den Kanton.

Abschnitt II Art. 15 (Änderung des Gesetzes über die Pflegefinanzierung). Haag-St.Gallen beantragt im Namen der SP-GRÜ-Fraktion, in Abschnitt II Art. 15 Abs. 1 und Abs. 2 am geltenden Recht festzuhalten.

Mit der Änderung von Art. 15 will man die Eigenbeteiligung schon kurz nach Inkraftsetzen des Gesetzes verdoppeln. Begründet wird dies wegen den Mehrkosten der stationären Pflegefinanzierung, die auf die Gemeinden zukommen. Das heisst: Personen, die ambulante Pflege benötigen, sollen diese Kosten quersubventionieren. Dies widerspricht dem Grundsatz «ambulant vor stationär» diametral und ist ungerecht. Spitex ist ein Erfolgsmodell der Gesundheitsversorgung. Sie ist effizient und günstig. Dieses Erfolgsmodell darf aber nicht übermässig strapaziert werden. Eine Erhöhung würde vor allem chronisch Kranke belasten. Bei zu hoher Eigenbeteiligung werden wichtige Vorbeugemassnahmen abgelehnt, das bewirkt Komplikationen, was wiederum die Pflege verteuert. Mit der Erhöhung des Eigenanteils treibt man die Personen in die «Care Migration». Es sind nämlich nicht nur diese 20 Prozent, welche die Personen, die ambulante Pflege benötigen, selber bezahlen. Neben der Krankenkassenprämie bezahlen sie die Franchise und den Selbstbehalt der Krankenkasse sowie alle Materialkosten. Das ist viel Geld für den Einzelnen und darf nicht noch mehr erhöht werden. Ist es nicht ungerecht, dass bei einem Verbandwechsel im Ambulatorium vom Spital keine Eigenbeteiligung besteht, wird hingegen dieselbe Massnahme von der Spitex durchgeführt, wird die Eigenbeteiligung erhoben – und diese soll nun sogar noch verdoppelt werden? Ja, es gibt alte Menschen, die reich sind. Diese sollen mit Steuern und später mit der Erbschaftssteuer ihren Beitrag an die Allgemeinheit bezahlen. Aber es gibt auch alte Menschen, die unter sehr knappen Verhältnissen leben müssen. Das sieht man an der hohen Zahl an Ergänzungsleistungsbeziehenden. Die Verdoppelung der Selbstbeteiligung bei der ambulanten Pflege bereitet vielen Sorge und wird noch mehr Leute von den Ergänzungsleistungen abhängig machen. Die Mehrkosten bei den Ergänzungsleistungen bedeuten wiederum erhöhte Kosten für den Kanton. Es gäbe noch viele Gründe aufzuzählen. Aber ich hoffe, ich konnte Sie mit diesen Punkten überzeugen, dass man die Eigenbeteiligung der Personen, die auf Spitex-Leistungen angewiesen sind, nicht erhöhen darf.

Storchenegger-Jonschwil: Dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist zuzustimmen.

Art. 15 des Gesetzes über die ambulante Pflegefinanzierung vom 13. Februar 2011 soll nicht geändert werden. Schon nach drei Jahren werden Anpassungen gemacht, mit denen wir nicht einverstanden sind. Bereits in der Vernehmlassung hat sich der Berufsverband der Pflegefachpersonen (abgekürzt: YBK), Sektion SG TG AR AI, gegen die Anpassungen ausgesprochen. Der Berufsverband regelt für die freischaffenden Pflegefachpersonen und die politischen Gemeinden die entsprechende Leistungsvereinbarung für die ambulanten Pflegeleistungen. Hiermit möchte ich meine Interessen offenlegen. Aber ich spreche vielmehr für die betroffenen Patientinnen und Patienten, die von ambulanten Pflegenden betreut werden. Denn für sie hat die höhere Patientenbeteiligung grosse finanzielle Auswirkungen. Wir haben vor drei Jahren lange diskutiert und mit einer grossen Mehrheit der jetzigen Patientenbeteiligung zugestimmt.

Neu werden die politischen Gemeinden die restlichen Pflegekosten der ambulanten wie auch der stationären Pflegeleistungen aus der Grundversicherung alleine tragen. Mit der Gesetzesanpassung im II. Nachtrag zum Finanzausgleich möchten die Gemeinden die Patientenbeteiligung von aktuell 10 Prozent des Tarifes auf neu 20 Prozent des Tarifes und von bisher maximal Fr. 8.– auf neu Fr. 17.95 erhöhen. Ich bitte Sie, diese Erhöhung der Patientenbeteiligung, wie sie in der Botschaft be-

geschrieben ist, abzulehnen und dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion auf Festhalten am geltenden Recht zuzustimmen.

Gehen wir von einem Patientenbeispiel aus: Der Pflegeaufwand einer Patientin zu Hause beträgt 90 Minuten je Tag, welche auf drei Einsätze verteilt sind. Im Durchschnitt kostet diese Pflegeleistung Fr. 92.–. Die Patientenbeteiligung liegt bei Fr. 8.– und der Selbstbehalt, den die Krankenkassen auf den abgerechneten Betrag erheben – also 10 Prozent Selbstkosten, beträgt Fr. 9.–. Neu wollen die politischen Gemeinden die Patientenbeteiligung verdoppeln; der Patient bezahlt also Fr. 17.95 plus die Fr. 9.– für den Krankenkassenselbstbehalt. Das bedeutet, dass der Betrag um mehr als einen Drittel erhöht wird. Wäre die Patientin in einem Pflegeheim, würde sie bestimmt in Pflegestufe 3 eingestuft. Das heisst, sie zahlt maximal Fr. 21.60, egal, wie hoch ihre Pflegeabhängigkeit noch steigt. Die Patientin zahlt keinen Selbstbehalt und nicht mehr als Fr. 21.60. Somit wird die Pflegeleistung für die Patientinnen und Patienten zu Hause teurer als im Pflegeheim. Fazit: Ein Pflegeheimpatient zahlt für die Pflegekosten maximal Fr. 21.60. Steigt der Pflegeaufwand, zahlt die öffentliche Hand entsprechend mehr.

Beim Patient zu Hause wird zwar die Patientenbeteiligung limitiert, aber der Selbstbehalt auf die abgerechneten Pflegetarife von 10 Prozent ist durch ihn zu übernehmen, und er steigt je nach Pflegeabhängigkeit. Das ist keine Gleichbehandlung. Die ambulante Pflege wird für den Patienten um einen Drittel teurer. Gerade bei Menschen im Erwerbsleben, welche hohe Pflegekosten haben, auch wenn sie diese nur für einen Monat beanspruchen, werden diese zum Teil schwer zu finanzieren sein. Rund Fr. 860.– je Monat bei 90 Minuten Pflege je Tag sind nicht in jeder Lohntüte vorhanden und müssen allenfalls durch das Sozialamt finanziert werden. Bei den älteren Menschen ist diese finanzielle Hilfe durch die Ergänzungsleistungen leichter zu beantragen. Heute gilt der Slogan «Ambulant mit stationär» – das ist neu –, aber bitte zu den gleichen Kosten. Belassen Sie darum das geltende Recht mit den 10 Prozent Patientenbeteiligung für die Spitex-Patientinnen und -Patienten.

Keller-Kaltbrunn: Dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist zuzustimmen.

Ich möchte die Ausführungen meiner Vorrednerinnen noch aus eigener Erfahrung ergänzen, denn ich nehme an, die wenigsten von Ihnen haben selber konkrete Erfahrungen, wie die Pflege zu Hause mit der Spitex aussieht.

Zusammen mit meiner Mutter betreue und pflege ich meinen dementen Vater. Seit zweieinhalb Jahren ist er auch pflegebedürftig, und seitdem haben wir auch die Spitex. Ich kann bestätigen, man hat diverse zusätzliche Kosten. Verschiedene Hilfsmittel müssen angeschafft werden wie z.B. ein Pflegebett. Das kostet schnell Fr. 2'000.– bis Fr. 3'000.–, die selber bezahlt werden müssen. Auch die Materialien müssen selber bezahlt werden. Darunter fallen z.B. Pflegematerialien für Inkontinenz oder was die Spitex sonst noch für die Pflege braucht. Das sind Kosten von rund Fr. 50.– oder mehr im Monat. Dazu kommt, dass die Angehörigen, das sind die Ehefrau oder der Ehemann, aber manchmal auch die Söhne, die Töchter und die Schwiegertöchter usw., zusätzlich zur Spitex einen ziemlich hohen Einsatz an Betreuung leisten und die Pflege der Spitex ergänzen. Das alles in der Regel gratis. Das ist also eine nicht zu unterschätzende gemeinwirtschaftliche Arbeit, die da geleistet wird. Ohne diesen Einsatz der Angehörigen müssten mehr Heimplätze geschaffen werden. Das käme die öffentliche Hand teurer zu stehen.

Ich bitte Sie daher, sich zu fragen: Soll die Gesellschaft die Leistungen der Angehörigen honorieren, indem man die bisherige Regelung, die seit gut zwei Jahren in Kraft ist, beibehält, oder möchten Sie die Angehörigen noch zusätzlich belasten? Die Entscheidung liegt bei Ihnen.

Suter-Rapperswil-Jona (im Namen einer grossen Mehrheit der CVP-EVP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Die Erhöhung des Selbstbehalts von 10 Prozent auf 20 Prozent ist vertretbar. Auf diese Weise wird die Subventionierung wohlhabender Personen reduziert, was auch die Gemeindehaushalte um rund 1,8 Mio. Franken entlastet. Zudem ist die Differenz der Selbstbehalte zu klein, um die Entscheidung zwischen ambulanter und stationärer Pflege zugunsten der ambulanten Pflege zu beeinflussen. Die Erhöhung des Selbstbehalts ist vertretbar.

Warzinek-Mels: Dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist zuzustimmen.

Ich möchte den Antrag von Haag-St.Gallen auch aus bürgerlicher Sicht unterstützen. Was passiert? Ich gebe dazu ein einfaches Beispiel: Dank den Swiss Diagnosis Related Groups (abgekürzt: Swiss DRG) werden unsere Patientinnen und Patienten immer früher aus den Spitälern entlassen. Das ist eine Tatsache. Die Patientinnen und Patienten gehen beispielsweise mit einer notwendigen Behandlung, wie über die Venen verabreichte Antibiotika oder einer komplexen Grundbehandlung, wieder nach Hause. Die Spitex stellt die häusliche Versorgung sicher und macht dies sehr günstig. Allerdings ist es so, dass die Patientinnen und Patienten der Spitex neben dieser 20-prozentigen Beteiligung des höchsten Deckungsbetrages der Krankenkassen auch sonst noch einen Selbstbehalt und eine Franchise bezahlen. Die Kosten, die der Einzelne zu tragen hat, sind in den letzten Jahren gestiegen und steigen mit diesem Schritt weiter. Was passiert ist, ist, dass die Menschen begonnen haben zu rechnen. Sie sehen, wenn sie sich in die ärztliche Praxis oder ins Spitalambulatorium begeben, haben sie geringere Selbstbehalte. Dort wird für dieselbe Leistung mehr verrechnet, und damit steigen die Gesamtkosten im Gesundheitswesen. Lediglich die Gemeinden werden hier um 1,8 Mio. Franken entlastet. Auch aus bürgerlicher Sicht dürfen wir wirklich sagen, das ist ein Schildbürgerstreich. Wir entlasten die Gemeinden, treiben aber die Gesamtkosten nach oben. In dem Zusammenhang möchte ich einfach nur eine Zahl erwähnen: Zwischen dem Jahr 2006 und 2010 ist die Kostenentwicklung der obligatorischen Krankenpflege in den Spitalambulatorien um 35 Prozent gestiegen. Dieser Entwicklung leisten wir Vorschub, und wir sparen gesamtwirtschaftlich gar nichts. Die Kosten werden steigen.

Ritter-Sonderegger-Altstätten legt seine Interessen als Mitglied des Verwaltungsrats eines öffentlichen Alters- und Pflegeheims offen. Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Ich besitze eine Giesskanne und benutze diese Giesskanne auch im Garten. Aber mich reut das Geld, das wir Regierungsrat Gehrler bezahlen, wenn er – was hoffentlich nie eintritt – einen Unfall haben wird und Spitex-Leistungen beantragt. Mich reut das Geld, das zum Beispiel Mächler-Zuzwil bekommt, wenn er einen Unfall hat und Spitex-Leistungen bezieht. Mich reut auch das Geld, das man mir bezahlt, wenn ich einen Unfall haben sollte und Spitex-Leistungen beziehe. Ich möchte Ihnen einfach zu bedenken geben, dass wir nicht mit der Giesskanne Geld zu ver-

teilen haben, sondern dass wir diejenigen zu unterstützen haben, welche in Not sind, und für die gibt es Ergänzungsleistungen und andere Hilfsmöglichkeiten.

Es wurde erwähnt, man müsse die Angehörigen unterstützen und man müsse die Kosten für die Anschaffung von Pflegebetten decken. Mein Vater hat auch ein Krankbett benötigt, da ich gemietet habe, und die Rechnung sandte ich jeden Monat der Krankenkasse zu. Sie wurde anstandslos bezahlt. Auch die Angehörigen, ich kenne auch genügend Fälle –, auch aus meiner anwaltlichen Tätigkeit, bei denen es fünf Kinder gibt. Eines kümmert sich um die Mutter oder um den Vater und die vier anderen Kinder nicht. Aber vom gesparten Vermögen erben alle dasselbe. Jeder bekommt seinen Fünftel, und der- oder diejenige, die sich um den pflegebedürftigen Elternteil gekümmert hat, bekommt nicht einen grösseren Anteil.

Aus meiner Erfahrung aus unserem Altersheim in Altstätten weiss ich, dass es viele Gründe gibt, wieso Leute in ein Alters- und Pflegeheim eingetreten sind. Aber noch nie hat jemand erklärt, die Leistungen und die Selbstbehalte der Spitex seien der Grund für den Eintritt ins Alters- und Pflegeheim. Viele andere Gründe sind dazu massgebend. Ich bitte Sie, auch wenn Sie eine Giesskanne zu Hause haben, diese für den Garten zu verwenden und nicht für die Revision des Gesetzes über die Pflegefinanzierung, und im Sinne der Mehrheit der vorberatenden Kommission und der Regierung zu entscheiden.

Tinner-Wartau: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Ich verzichte auf persönliche Beispiele, aber ich möchte diesen Rat doch daran erinnern: Als wir das Pflegefinanzierungsgesetz beraten haben, waren die Wolken wahrscheinlich noch nicht so schwarz, wie wir sie in den letzten Monaten über uns herüberziehen gesehen haben. Schon damals haben sich die Gemeinden dafür ausgesprochen, dass wir den Selbstbehalt auf 20 Prozent festlegen. Auch mit der Begründung, dass eine Deckelung auf Fr. 17.95 bzw. auf Fr. 500.– durchaus für die Versicherten tragbar ist. Ich möchte auch betonen: Wir reden hier von der Kostenbeteiligung im Spitex-Bereich. Wir sprechen nicht von der Übergangspflege, was meines Erachtens Warzinek-Mels angesprochen hat. An der Übergangspflege wollen wir bei der Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden nichts ändern.

Es wird notwendig sein, sich im Rahmen des Sparpaketes im Klaren zu sein, dass die Gemeinden nicht alles übernehmen können. Deshalb haben wir uns dafür eingesetzt, diesen bescheidenen Betrag von 1,9 Mio. Franken auf die Versicherten bzw. Leistungsbeziehenden im Kanton zu überwälzen.

Steiner-Kaltbrunn (im Namen der SVP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen. Die SVP-Fraktion ist einstimmig für Festhalten am Antrag der Regierung.

Haag-St.Gallen: Das Modell der Giesskanne hat Ritter-Sonderegger-Altstätten bereits in der vorberatenden Kommission erwähnt. Ich möchte einfach betonen: Es wird hier nichts verteilt, es wird weniger geholt. Ich weiss nicht, was Sie für eine Giesskanne haben. Bei mir fliesst etwas aus der Giesskanne heraus, hier will man etwas holen. Das ist etwas ganz anderes. Wenn Sie meinem Votum zugehört haben, wissen Sie, dass es mir nicht egal ist, dass reiche Personen sich nicht daran beteiligen müssen. Aber dafür gibt es andere Systeme.

Altenburger-Buchs legt seine Interessen als Vorstandsmitglied der Spitex Buchs offen. Für mich sind die Worte von Ritter-Sonderegger-Altstätten sehr störend. Vor allem, wenn er sagt, dass er bei der Krankenkasse das Geld beantragt und auch erhalten hat. Es ist für mich störend, wenn man in einer finanziell guten Position ist und dennoch Gelder bei der Krankenkasse holt, obwohl man es hat.

Keller-Kaltbrunn: Es tut mir leid, dass ich zum zweiten Mal sprechen muss, aber ich kann das Votum von Ritter-Sonderegger-Altstätten nicht unwidersprochen lassen. Ich habe nicht gefordert, dass das Pflegebett bezahlt werden muss. Ich wollte nur aufzeigen, was die Familien leisten. Bei den Krankenkassen kommt es ganz darauf an, wie man versichert ist. Auch wir konnten zuerst das Bett mieten und bekamen einen Teil davon durch die Krankenkasse bezahlt. Wir haben das gerne für meinen Vater gemacht, das möchte ich betonen. Das Geld reut mich nicht. Auch möchte ich betonen, es geht nicht nur um den finanziellen Aspekt, sondern es geht auch um die Wertschätzung. Ich will nicht mehr Geld, denn was ich leiste, das mache ich gern. Aber es stört mich, für alle andern ärztlichen und pflegerischen Leistungen noch zusätzlich einen Selbstbehalt von 10 Prozent zu bezahlen. Allein schon bei der Spitex, und das soll jetzt noch erhöht werden, obwohl die Spitex-Leistungen sehr oft nur in Zusammenarbeit mit der betreuenden Familie geleistet werden können. Finanziell könnte es mir als Tochter egal sein, denn ob mein Vater noch mehr oder weniger bezahlen muss, spielt für mich keine Rolle. Aber meine Mutter ist natürlich als Ehefrau direkt betroffen, und es geht mir um die Ehepartnerinnen und -partner. Aber wie gesagt, darin sind sehr viele emotionale Aspekte enthalten, und es geht mir um die Wertschätzung, welche viel wichtiger ist als die Beträge.

Regierungsrat Klöti: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Die Spitex-Organisationen und deren Mitarbeitende leisten im ganzen Kanton ausgezeichnete Arbeit, dies sei vorausgeschickt. Wir reden also nur um Kostenbeteiligungen, welche sich verändern. Es werden aktuell nämlich Personen von Kosten entlastet, die es sich durchaus leisten könnten, sie selber zu tragen. Dies wollen wir ändern. Das Finanzausgleichsgesetz und das Gesetz über die Pflegefinanzierung hängen zusammen; so gesehen müssen die Anpassungen auch so verstanden werden. Die Gemeinden sind zu entlasten, übernehmen sie doch die Pflegefinanzierung ab dem Jahr 2014 vollumfänglich, und wir wissen um die Dynamik in diesem v.a. von der Demografie beeinflussten Gebiet. Daher müssen wir hier eine Massnahme treffen. Für Personen, die über zu wenig finanzielle Mittel verfügen, gibt es andere Instrumente. Sie erhalten Ergänzungsleistungen oder Sozialhilfe. Diese Veränderung von 10 auf 20 Prozent ist Teil des gesamten Systems dieser Zwillingssvorlage.

Götte-Tübach: Die vorberatende Kommission lehnte den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion mit 12:3 Stimmen ab.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion mit 71:39 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Widmer-Mosnang verzichtet darauf, die schriftlich vorliegenden Anträge zu

- Anhang 2a (Berechnung des soziodemographischen Sonderlastenausgleichs)
- einem Auftrag nach Art. 95 des Geschäftsreglementes des Kantonsrates zu erteilen, mündlich zu bestätigen.

Wir haben einen Antrag vorbereitet. Da die Fronten in Sachen Finanzausgleich in diesem Rat sehr klar verlaufen, verzichten wir auf den Antrag. Was gestern als Straffaktion gegen die Städte betitelt wurde, ist effektiv eine reine Sparübung gegenüber den Ressourcenschwachen. Wir haben im November mit der 2. Lesung im Rat die Möglichkeit, verschiedene Korrekturen anzubringen, und werden uns dann wieder mit einem Antrag melden.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Die Vorlage ist in 1. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der 2. Lesung zurück an die vorberatende Kommission.

22.13.06 II. Nachtrag zum Gesetz über die Pflegefinanzierung

Fortsetzung der Spezialdiskussion.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlage fest.

Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Die Vorlage ist in 1. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der 2. Lesung zurück an die vorberatende Kommission.

36.13.01 Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 (Titel der Botschaft: 5. öV-Programm)

Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. April 2013
 – Anträge der vorberatenden Kommission vom 15. August 2013

Hartmann-Flawil, Kommissionspräsident: Auf die Vorlage ist einzutreten. Den Anträgen der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die Kommissionssitzung fand am 15. August 2013 statt. Neben den vollständig anwesenden Mitgliedern der Kommission nahmen Regierungsrat Würth sowie Mitarbeitende der Verwaltung aus dem Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt teil. Als Gäste hielten die beiden Standesvertreter des Kantons St.Gallen sowie Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt: SBB) und der Schweizerischen Südostbahn AG (abgekürzt: SOB) Fachreferate. Ständerätin Keller-Sutter und Ständerat Rechsteiner zeigten die Bedeutung der Bundesvorlage Fabi/Step auf. Dank einem gemeinsamen Auftritt der Ostschweiz und einer starken Unterstützung durch den Kantonsrat und Regierung des Kantons St.Gallen konnten unter dem Stichwort «Leistungssteigerung Chur–St.Gallen» Verbesserungen für das Rheintal erzielt werden: Der erste Ast des Bahn-Y, welches halbstündliche Schnellzugsverbindungen zwischen St.Gallen und Chur bringen wird, wurde in die Vorlage aufgenommen. Nach einer erfolgreichen Volksabstimmung im Februar 2014 stehen für notwendige Doppelspurausbauten im Rheintal 180 Mio. Franken zur Verfügung.

Da die kantonsrätliche Vorlage zu einem früheren Zeitpunkt erarbeitet wurde, sind die notwendigen Konsequenzen in der Botschaft noch nicht vollständig enthalten. Die beiden Ständeräte betonten deshalb, dass die notwendigen Planungsschritte und die Realisierung der Ausbauten ohne Verzug und mit Hochdruck angegangen werden sollten. Im Bereich der für die Kantone wichtigen Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs konnten in der zuständigen Kommission des Ständerates notwendige Bereinigungen eingeleitet werden. Ziel ist es, dass auch die Mittel für den Regionalverkehr längerfristig geregelt werden. Mit Befriedigung nahm die vorberatende Kommission zur Kenntnis, dass die Anliegen des Kantons St.Gallen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (abgekürzt: öV) dank einer guten Zusammenarbeit zwischen Standesvertretung und zuständigem Departement in Bern wirkungsvoll vertreten werden. Der Vertreter der SBB zeigte die Sicht des Hauptakteurs im Bereich Infrastruktur auf. Problemstellungen ergeben sich jeweils aus zwei Fragen: Ist die Finanzierung gesichert? Stehen Personalressourcen zur Verfügung?

Mit Bedauern musste die Kommission zur Kenntnis nehmen, dass Infrastrukturausbauten in der Ostschweiz in der Regel nicht als dringend betrachtet werden. Auch wenn, wie im Beispiel des Bahn-Y, die Finanzierung gesichert ist, sind zu wenig Personalressourcen für die Planungsschritte und die Umsetzung vorhanden. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung der SOB, Thomas Küchler, legte die Sicht der SOB dar. Sie übernimmt bei der Umsetzung der S-Bahn 2013 eine wichtige Funktion. Zur Sprache kamen zudem die Zukunft des Voralpen-Expresses sowie die Ausbauten im Bereich Obersee im St.Galler Linthgebiet. Hier zeigte sich die Bereitschaft der SOB, anstehende Probleme bei den notwendigen Infrastrukturausbauten für die S-Bahn Obersee konstruktiv und ohne Gärtchendenken anzugehen.

hen. Aus der Kommission wurde die konkrete Frage nach den Personalressourcen im Bereich Infrastruktur gestellt. Die Antwort war klar: Die SOB haben die notwendigen Ressourcen und wären bereit, diese auch bei weiteren Infrastrukturprojekten wie beispielsweise im Rheintal einzusetzen. In der Spezialdiskussion zur Vorlage wurden Fragen der Vorfinanzierung, des Standes der Agglomerationsprogramme mit Einfluss auf den öffentlichen Verkehr sowie der Problemstellungen beim grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr diskutiert. Folgende weitere Punkte sind von Bedeutung:

- Finanzierungsmodalitäten: Die Regierung möchte vom nicht verbindlichen öV-Programm über fünf Jahre wechseln zur Finanzierung mittels Krediten über zwei Jahre für die Abgeltungen sowie über vier Jahre für die Infrastruktur. Damit würde die Planungssicherheit erhöht. Dieser Schritt blieb denn auch in der Kommission unbestritten.
- Güterverkehr: Obwohl der Kanton St.Gallen sich im Bereich der Finanzierung im Güterverkehr, in diesem Falle von Anschlussgleisen, seit Längerem vollständig zurückgezogen hat, besteht ein vitales Interesse daran, dass möglichst viele Güter auf der Schiene transportiert werden. Die Kommission stellt ausdrücklich fest, dass neben dem Verteilknoten Gossau auch im Rheintal Potenzial für einen weiteren Verteilknoten besteht. Sie erwartet dafür die notwendige Unterstützung durch die kantonalen Stellen.
- Fernverkehr: Die gute Anbindung des Kantons St.Gallen an das nationale und internationale Fernverkehrsangebot ist ein wichtiger Standortfaktor. Die Verbesserungen zwischen Chur und Zürich sowie die postulierten Verbesserungen zwischen St.Gallen und Zürich mit dem sogenannten «St.Galler Sprinter» sind rasch und konsequent umzusetzen.
- Die gleiche Aussage gilt für den Ausbau des Fernverkehrsangebotes zwischen Chur und St.Gallen: Mit den Infrastrukturbauten aus Fabi/Step soll hier ab 2018 ein halbstündliches Fernverkehrsangebot bestehen.
- Eine entscheidende Differenz zwischen den SBB und dem Kanton St.Gallen im Bereich Infrastruktur zog sich wie ein roter Faden durch die Beratungen: Als Folge der mangelnden Planungsressourcen sprechen die SBB von einem Zeithorizont ab 2020 oder später. Die vorberatende Kommission aber ist dezidiert der Ansicht, dass die notwendigen Infrastrukturbauten und in der Folge auch die zusätzlichen Angebote bis 2018 umgesetzt werden müssen. Dies führte auch zum wahrscheinlich wichtigsten Auftrag an die Regierung: Für die zeitnahe Umsetzung von Projekten für die notwendigen Infrastrukturbauten im Kanton St.Gallen ist der Einbezug der Ressourcen der SOB zu forcieren und die Zusammenarbeit zwischen SBB und SOB zu initiieren. Damit kann das Ziel 2018, das bei fast allen wichtigen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr im Vordergrund steht, erreicht werden.

Die vorberatende Kommission beschloss einstimmig weitere fünf konkrete Aufträge an die Regierung. Sie betreffen wichtige Verbesserungen im öV-Angebot des Kantons St.Gallen.

Ich weise Sie darauf hin, dass es auf S. 41 des Berichts folgende, wichtige Korrekturen gibt. Diese betreffen die Termine zum Ausbau des Busangebotes in der Region Zürichsee/Linth, auf der Linie Rapperswil–Eschenbach–St.Gallenkappel ist der Termin 2018, Rüti–Eschenbach 2018, Schmerikon–Uznach 2017, Abendangebote nach 20 Uhr offen und teilweise ab 2014. Das 5. öV-Programm umfasst die Jahre 2014 bis 2018. In dieser Zeit sind für das Verkehrsangebot inklusive Tarif-

verbunde 304,5 Mio. Franken, für den Substanzerhalt und die Erneuerung der Privatbahninfrastruktur 26,3 Mio. Franken sowie Investitionsbeiträge an technische Massnahmen im Umfang von 52,3 Mio. Franken vorgesehen. Ich verweise hier auf die Zusammenstellungen in den Anhängen zur Vorlage. Mit diesen Mitteln soll der Modalsplit, das heisst die Verteilung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr, verbessert werden. Hier besteht in verschiedenen Regionen des Kantons beim öffentlichen Verkehr deutliches Verbesserungs-, das heisst Ausbaupotenzial. Die steigende Nutzung des öV verbessert in einem positiven Nebeneffekt den Kostendeckungsgrad und mindert damit die Kosten der öffentlichen Hand. Es braucht aber weitere Ausbauschritte zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse. Mit dem 5. öV-Programm und den zusätzlichen Aufträgen der Kommission werden diese rasch und konsequent eingeleitet und umgesetzt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Das Präsidium sieht eine Eintretensdiskussion vor.

Tinner-Wartau (im Namen der FDP-Fraktion): Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen. Auf die Vorlage ist einzutreten.

Das 5. öV-Programm umfasst die Periode 2014 bis 2018 bei einem Kostenrahmen von 383 Mio. Franken. Den Hauptteil der Kosten beansprucht die Einführung der S-Bahn 2013 im Dezember 2013. In den vergangenen Jahren konnten erhebliche Ausbauschritte erzielt werden, was sich in der Einführung der S-Bahn St.Gallen niederschlägt. Die Kosten des öV stiegen in den letzten zehn Jahren von 139 auf 346 Mio. Franken, wenn man die Perioden 2004 bis 2014 betrachtet. Auch die Gemeinden haben eine erhebliche Kostensteigerung erfahren, indem sich die Gemeindeanteile von 21 Mio. Franken auf 58 Mio. Franken fast verdreifacht haben, und sie werden sich gegen 75 Mio. Franken jährlich entwickeln. Weiterer Einflussfaktor wird später die Bundesvorlage Fabi/Step, welche im Frühjahr 2014 zur Abstimmung gelangt.

Die FDP-Fraktion unterstützt im Grundsatz die Anträge der vorberatenden Kommission. Zwei Präzisierungen bringen wir an: Beim Schienengüterverkehr haben sich die konzeptionellen Abklärungen in erster Linie auf Gossau und das Rheintal zu konzentrieren, das heisst auf Widnau bzw. Buchs. Es macht Sinn, in diesen beiden Regionen die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen. Es macht jedoch keinen Sinn, flächendeckend ein Konzept mit Verladestationen zu schaffen. Des Weiteren möchte der Kanton den Schienengüterverkehr mit Verladestationen in Gossau und im Rheintal (Widnau, Buchs) neu positionieren. Die FDP-Fraktion möchte sich dafür einsetzen, dass hier raumplanerisch Voraussetzungen, beispielsweise im Richtplan, geschaffen werden. Bei der Wiedereröffnung der Bahnhalttestellen sind Vor- und Nachteile von Bus bzw. Bahn gegeneinander abzuwägen – ich denke da im Speziellen an Algetshausen.

Nachdem das Bundesparlament aufgrund der Initiative der Ständeräte Keller-Sutter und Rechsteiner sowie einer Stellungnahme des St.Galler Parlaments zur Fabi/Step-Vorlage zum Durchbruch verholfen haben, können darauf aufbauende Projekte wie die Doppelspur Buchs–Sevelen fertig geplant und realisiert werden. Dazu sollen freie Planungskapazitäten der SOB eingesetzt werden. Bahninfrastrukturen, sprich Publikumsanlagen, erfahren ab 2017 eine Finanzierungsänderung,

indem Bund und Kanton Lasten übernehmen. Eine Kostenbeteiligung der Gemeinden über den Pool wird später diskutiert, da die Mitfinanzierung an die Infrastrukturfinanzierung von Privatbahnen entfällt und neu über Sparpaket eingeführt worden sind. Die Gemeinden haben den Hinweis angebracht, dass die Beteiligung an den Bahninfrastrukturen bzw. bei den Publikumsanlagen sehr kritisch beurteilt wird. Wir müssen mit dem Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes nochmals ganz genau über die Kostenfolgen sprechen. Notfalls werden wir auch den Vorsteher des Finanzdepartementes noch hinzunehmen.

Gut-Buchs (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten. Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Das vorliegende Programm hat viele positive Seiten. In den letzten Jahren wurde mit der S-Bahn ein grosses und wichtiges Projekt realisiert, das fast allen Kantonsteilen substanzielle Fortschritte bringt. Die SP-GRÜ-Fraktion unterstützt den Grundsatz, die Weiterentwicklung von Siedlung und Verkehr künftig aufeinander abzustimmen.

Erstens sollen grössere Siedlungsentwicklungen in die Fläche vor allem dort noch möglich sein, wo schon gute öV-Infrastrukturen und ein entsprechendes öV-Angebot bestehen oder wo solche ohne grossen Aufwand realisierbar sind. Das soll aber nicht bedeuten, dass in anderen Gebieten keine Entwicklung mehr möglich sein soll. Zweitens sind auch Industriegebiete künftig stärker zu konzentrieren, um dort den Anreiz für Gütergeleise und deren Nutzung zu schaffen. Grundsätzlich herrscht Einigkeit. Wir arbeiten gemeinsam darauf hin, die Ostschweiz zu einem attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandort zu entwickeln. Dazu gehören verschiedene Faktoren: Die S-Bahn trägt einen wichtigen Teil bei zur feineren Erschliessung. Aber ebenso entscheidend sind der Fern- und der Güterverkehr auf der Schiene. Und beide – der Fernverkehr und der Güterverkehr – werden im Entwurf zum 5. öV-Programm aus Sicht der SP-GRÜ-Fraktion unterbewertet. Solange bei uns die Fernverkehrsverbindungen schlechter sind als in andern Landesteilen, so lange fehlt uns ein wichtiger Standortfaktor. Wir denken da an Wil oder an Sargans, wo hart um Schnellzugshalte gekämpft werden muss. Vermutlich wird hinter den Kulissen seitens des Kantons St.Gallen geschickt verhandelt. Aber ein offensiveres Auftreten wäre zum Beispiel mit dem vorliegenden 5. öV-Programm möglich gewesen. Wir gehen klar davon aus, dass alle zuständigen Stellen im Kanton St.Gallen zum Beispiel das Bahn-Y bedingungslos unterstützen, auch wenn das Bahn-Y im 5. öV-Programm noch nicht den ihm zustehenden Stellenwert erhalten hat. Aber der Einsatz der Ostschweizer Stände- und Nationalräte verdient grossen Respekt. Im Konzert der Forderungen gegenüber Bund und SBB tritt der Kanton St.Gallen wohl darum eher still auf, um sich nicht mit unkontrollierbaren finanziellen Mitbeteiligungen konfrontiert zu sehen. Die Finanzen sind natürlich ein wichtiges Thema. Das ist uns auch bewusst. Die SP-GRÜ-Fraktion wertet darum den Vorschlag sehr positiv, die Finanzierung des öV mit längerfristigen Rahmenkrediten zu gewährleisten. Ein Kredit über zwei Jahre für das Angebot und ein Kredit über vier Jahre für die Infrastruktur würde aus sachlicher Sicht Sinn machen und eine verbesserte Planungssicherheit schaffen. Ganz ideal wäre natürlich, wenn für den öV analog der Strasse ein Fonds oder eine Spezialfinanzierung geschaffen werden könnte.

Beim Stichwort «Sparen» ist übrigens aus dem Papier ein klarer Widerspruch ersichtlich: Einerseits wird bei der Kundenzufriedenheit aufgelistet, dass aus Kun-

densicht offensichtlich die Abend- und Wochenendangebote ungenügend sind und die Kundenzufriedenheit senken. Andererseits ist genau der dazu nötige Ausbau in den nächsten Jahren als Sparmassnahme aufgelistet. Hier müsste sich der Kantonsrat an der Nase nehmen, schliesslich wurde dieser Angebotsausbau von diesem Rat gestrichen. Ebenfalls vom Kantonsrat schon verabschiedet wurde der Grundsatz, künftig öV-Leistungen aufgrund klarer Standards zu beschaffen. Hier hat die SP-GRÜ-Fraktion darauf hingewiesen, dass dabei ländliche Gebiete nicht zu kurz kommen dürften. Ein öV-Angebot darf keinesfalls nur auf dem schnöden Verhältnis von Angebot und Nachfrage basieren. Dieser Hinweis sei auch hier nochmals erlaubt. Der Güterverkehr fristet wie schon erwähnt auch im 5. öV-Programm ein trauriges Nischendasein. Die Konzentration auf Gossau genügt klar nicht. Hier bräuchten auch die SBB Entwicklungshilfe. Es fehlen weitere Massnahmen und Unterstützungen – es bleibt auf allen Stufen bei Lippenbekenntnissen. Die Attraktivität des Güterverkehrs zu steigern ist offensichtlich kein Ziel, obwohl im Kanton St.Gallen mit dem Güterverkehr auch der Bedarf für gewisse Infrastrukturausbauten argumentativ unterstützt werden könnte – welche auch vom Kanton gewünscht werden. Ich denke da beispielsweise an die Doppelspur im Rheintal.

In der vorberatenden Kommission wurden mit sechs Anträgen Akzentuierungen gesetzt, um die Umsetzungsgeschwindigkeit wichtiger Massnahmen zu steigern. Ganz wichtig erscheint, dass für Infrastrukturbauten auch auf Planungsressourcen der SOB zugegriffen werden soll. Die SBB argumentieren mit mangelnden Ressourcen. Mit diesem Argument stellen sie für uns vitale Projekte zeitlich zurück. Mit den offiziell bestätigten kurzfristig verfügbaren Planungsressourcen der SOB kann dem entgegengewirkt werden. Der Kanton St.Gallen ist immerhin auch Miteigner der SOB und hat grosses Interesse an der Prosperität dieses Unternehmens.

Zusammenfassend: Das vorliegende 5. öV-Programm ist insgesamt sehr wertvoll. Mit den zusätzlichen Anträgen der vorberatenden Kommission bringt das öV-Programm allen Kantonsteilen Fortschritte in der öV-Erschliessung und der Anbindung an das übergeordnete Verkehrssystem.

Wicki-Andwil (im Namen der GLP/BDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten. Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Wir begrüssen den Weg weg vom hinderlichen Hinketakt auf den Hauptachsen. Erst dies ermöglicht ein konsequentes Vernetzungs- und Anschlusssystem; Stichwort: Feinverteilung. Dadurch ergeben sich Erleichterungen für die Kunden und somit eine Steigerung der Attraktivität des öV.

Wir begrüssen auch die Direktverbindung von St.Gallen nach Winterthur. Diese ist für die Agglomeration St.Gallen, unteres Rheintal und für das östliche Appenzellerland sehr wichtig. Für die Orte, welche durch diese stündliche Verbindung nicht mehr bedient werden, ergibt sich der Vorteil, dass die Züge in Stosszeiten nicht schon bei der Abfahrt in St.Gallen voll besetzt sind. Zudem erhält Wil mit der Verlängerung der S12 (Winterthur–Wil) einen Viertelstundentakt in Richtung Zürich. Das vorliegende Konzept ist unserer Meinung nach fundiert, so wurden die verschiedenen Akteure, insbesondere die betroffenen Städte und Ortschaften, frühzeitig in den Prozess eingebunden. Dadurch, dass der Stadt- und der Agglomerationsverkehr nicht durch die gleichen Stellen geplant und bestellt werden, ist der stadtkuerende Verkehr noch immer nicht befriedigend gelöst. Sobald man nicht im Zentrum aussteigt, ergeben sich störende Wartezeiten. Wir erwarten, dass dies in

einer nächsten Phase in Angriff genommen wird. Das öV-Programm ergänzt die vom Volk in Auftrag gegebene S-Bahn 2013. Daraus ergeben sich erhebliche Verbesserungen für die meisten Regionen unseres Kantons.

Freund-Eichberg (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten. Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die SVP-Fraktion nimmt Kenntnis vom 5. öV-Programm und begrüsst die vorgeschlagenen Investitionen und Fördermassnahmen. Das öV-Programm ist sehr umfassend und es werden im ganzen Kanton in allen Bereichen Verbesserungen angebracht. Das Fahrplanangebot von Bahn und Bus wird gesamthaft um rund 30 Prozent ausgebaut. Die zusätzlichen Kundinnen und Kunden – und somit zusätzliche Erlöse – werden auf eine tragbare Basis gestellt. Da der öffentliche Verkehr vollumfänglich von der allgemeinen Staatskasse finanziert wird, ist es wichtig, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt. Mit dem Bundesvorhaben Fabi/Step wird ein neues Finanzierungs- und Planungsregime eingeführt. Die öV-Finanzierung soll vereinfacht werden. Mit dem Grundsatz, Kanton und Gemeinden zu je 50 Prozent an den Kosten zu beteiligen, kann die komplexe öV-Finanzierung verbessert werden.

Durch die S-Bahn wird flächendeckend ein Halbstundentakt umgesetzt. Um das umzusetzen, braucht es noch an drei Stellen Doppelspurabschnitte (Goldach–Rorschach, Uznach–Schmerikon, Buchs–Sevelen). Weitere Verbesserungen sind im Busangebot geplant. In allen Regionen des Kantons soll ein flächendeckendes Busangebot gesichert werden. Die grossen Siedlungen werden besser verbunden. Eingeteilt wird in Haupt- und Nebenverbindungsachsen. Von den vielen kleinen Verbesserungen auf dem gesamten Schienennetz will ich nur eine erwähnen: Die Bedienung der Strecke Zürich–Winterthur–St.Gallen soll mit zwei Zügen in einer Stunde ohne Halt und mit zwei Zügen mit Halt in Wil, Uzwil, Flawil, Gossau erfolgen. Der Städteverbund ist heute wichtiger denn je, um überhaupt die Nachfrage zu decken. Öffentlicher Verkehr wird von 2014 bis 2018 mit 383 Mio. Franken gefördert. Die erforderlichen Mittel werden der allgemeinen Jahresrechnung belastet. Der Bund beteiligt sich mit 46 Prozent. Aufgrund der finanziellen Lage des Bundes kann er nur den gesetzlichen Anteil leisten, wenn die bereitgestellten Regionalverkehrsmittel erhöht werden.

Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr ist zu verbessern. Die Regierung ist gefordert, auf der Angebotsseite nach Lösungen zu suchen. Mit Wechselbehältern soll sich der Transport auf den Schienen ab Distanzen von 50 bis 100 km lohnen. Die Konzepte werden angestossen bzw. ausgearbeitet. Mir allein fehlt hier der Glaube, dass der Güterverkehr auf der Schiene innerhalb der Schweiz praktisch verbessert werden kann. Die Bahntransporte sind ab 700 km kostendeckend. Die Anträge der vorberatenden Kommission sind als Aufträge zu verstehen. Sie sind allesamt in der Botschaft beschrieben und sind keine zusätzlichen Angebote, die verbessert werden. Der Zeitplan ist ehrgeizig und ist bei knappen Mitteln anzupassen.

Zoller-Rapperswil-Jona (im Namen der CVP-EVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten. Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Aus unserer Sicht legt die Regierung eine umfassende Botschaft sowie eine ausgewogene und angemessene Vorlage vor, was Unterstützung verdient. Nachdem in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen im Angebot des

öffentlichen Verkehrs umgesetzt wurden und diesen Dezember mit der S-Bahn St.Gallen 2013 ein neuer Meilenstein gesetzt werden wird, ist eine gewisse Beschränkung in weiteren Ausbauvorhaben vertretbar. Das gilt auch mit Blick auf den immer noch begrenzten finanziellen Spielraum des Kantons St.Gallen. Das soll nun aber nicht heissen, dass kein Handlungsbedarf mehr besteht. Auf mittlere und lange Frist gilt es vor allem bekannte Schwachstellen im Infrastrukturbereich zu beheben. In diesem Zusammenhang hat die vorberatende Kommission sechs Anträge formuliert, die von der CVP-EVP-Fraktion unterstützt werden. Die Anträge zielen im Wesentlichen auf Gebiete, wo offensichtliche Lücken im sonst gesamthaft guten Angebot zu orten sind.

Regierungsrat Würth: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Es ist spürbar, dass von links bis rechts eigentlich das Bedürfnis ausgewiesen ist, dass wir einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr brauchen und dass wir diesbezüglich auch schöne Fortschritte erzielt haben. Ich bin sehr froh um diese Einigkeit, weil Einigkeit schliesslich die Basis ist, um auch Interessen durchzusetzen. Sie haben es selber erwähnt, der öV ist ein komplexes Verbundsystem zwischen Bund, Kantonen, Bahnen usw. Ich muss allerdings auch einräumen, dass wenn wir jeweils über die Finanzierung reden, ist die Einigkeit dann nicht immer voll geschlossen; auch dafür habe ich Verständnis. Ich möchte in Ergänzung zum Votum von Freund-Eichberg noch erwähnen: Die Finanzierung des öV kann man eigentlich drehen und wenden, wie man will. Entweder man setzt Steuermittel ein oder man erhöht die Tarife oder die Effizienz, es gibt nur diese drei Wege, wie man die Finanzierung im öV entsprechend regeln kann. Wir haben natürlich, was die Infrastruktur anbelangt, nun eine sehr gute Ausgangslage mit dem Programm Fabi/Step. Dieses Bundesprogramm hat einerseits Regeln über die weiteren Projekte, darüber haben Sie auch schon einiges gesagt, zum andern aber auch eine neue Finanzierungsgrundlage und vor allem eine unbefristete Finanzierungsgrundlage mit dem Bahninfrastrukturfonds. Was die Infrastruktur anbelangt:

1. Bei der Thematik der Planungsressourcen der Zusammenarbeit zwischen den beiden Bahnen darf ich festhalten, dass es bereits jetzt so war, dass man sich gegenseitig ausgeholfen hat. Ich denke an den Ausbau des europäischen Eisenbahn-Hochleistungsnetzes St.Gallen Ost im Galgentobel. Dort hat die SBB für die SOB gebaut, und ich denke aktuell an die Planung der Doppelspur Schmerikon–Uznach, wo wir jetzt auch ein Umsetzungsmodell gefunden haben. Darauf komme ich noch zurück.
2. Bahn-Y: Hier würde ich mich natürlich sehr freuen, und wir setzen uns dafür ein, dass wir dieses Ziel erreichen. Ich möchte aber hier doch auch im Protokoll festhalten, dass wir in der Planungsreife unterschiedliche Situationen haben. Einerseits die Doppelspur Buchs–Sevelen, wo wir schon Infrastrukturstudien haben, und andererseits die Doppelspurinsel Oberriet, wo nicht einmal eine Infrastrukturstudie vorliegt. Also hier, vor allem, was Oberriet anbelangt, sind fünf Jahre sehr sportlich, aber wir visieren das an.
3. Projekt «FL.A.CH»: Hier sind wir an sich gut auf Kurs. Sie haben das kürzlich in den Medien auch verfolgen können. Allerdings ist das ein bilaterales Projekt zwischen Österreich, der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Wir haben noch einen anspruchsvollen Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess auf Liechtensteiner Seite vor uns. Wir hoffen, dass es gelingt, dort auch die Mehrheiten zu

finden. Wir arbeiten auch diesbezüglich sehr eng mit den zuständigen Ministerien und Departementen zusammen.

4. Bei der S-Bahn Obersee haben wir nun erfreulicherweise einen gewissen Durchbruch erzielt, unter unserer Moderation, indem sie ein Umsetzungsmodell gefunden haben, nachdem wir hier die Dinge etwas in Gang gebracht haben. Wir werden diese Erneuerung zeitlich auf 2019 anvisieren im Kontext mit der Rollmaterialerneuerung für den Voralpen-Express.
5. Die Wiedereröffnung der Bahnhaltestellen Schwarzenbach/Algetshausen-Henau: Die Aufhebung der beiden Haltestellen hängt mit der Fahrplangestaltung des Fernverkehrs Zürich–St.Gallen und den künftigen betrieblichen Möglichkeiten im Knoten St.Gallen zusammen. Wir haben ein Ersatzangebot geschaffen, ein Busangebot, das bei der Bevölkerung hoffentlich auf positive Resonanz stossen wird. Ich bin gespannt, wenn wir die Haltestellen wieder eröffnen, ob wir uns einig werden, ob man dieses Busangebot wieder abbauen kann, aber eigentlich ist es jetzt ein Ersatzangebot, und so ist es auch positioniert. Ziel der Regierung ist es, hier ein möglichst gutes Angebot auf diesem Abschnitt Wil–St.Gallen zu schaffen, aber aufgrund der hohen Trassebelegung sind die betrieblichen Möglichkeiten eingeschränkt. Wir können nicht alle Wünsche abdecken. Konkret bestehen zwischen der Bedienung der Haltestellen Winkeln und Bruggen in der Stadt St.Gallen und der Bedienung der Haltestellen Schwarzenbach / Algetshausen-Henau Wechselwirkungen. Entscheidend ist auch, ob und wie der Abschnitt Wil–St.Gallen in St.Gallen auf andere Linienäste durchgebunden werden kann oder ob die Linie in sich gewendet werden kann. Dies ist alles sehr komplex. Das künftige Angebot in diesem stark belasteten Abschnitt wird gemeinsam mit den SBB weiterentwickelt. Die Wiedereröffnung der Haltestellen ist eines von mehreren Angebotszielen für diesen Abschnitt. Sofern die Wiedereröffnung ohne Beeinträchtigung von andern wichtigen Angebotszielen möglich ist, wird die Regierung für diesen Abschnitt weitere Angebotsverbesserungen, inkl. Wiedereröffnung der beiden Haltestellen, vorschlagen. Sollten hingegen Angebotskonzepte mit alternativer Haltepolitik gesamthaft deutliche Vorteile aufweisen, so ist der Variantenentscheid unter Berücksichtigung aller Interessen in diesem Abschnitt zu fällen.
6. Güterverkehr: Ich habe darauf hingewiesen, wie die Rollenverteilung ist. Wir werden uns hier vor allem im Bereich der Richtplanung und Vernetzung stark machen. Selbstverständlich – das wurde aus der Debatte vorhin auch deutlich –, all diese Punkte der Anträge der vorberatenden Kommission stehen in einem Zusammenhang mit der Abstimmung Fabi/Step. Sollte diese Anfang Februar 2014 negativ sein, dann haben wir natürlich einen «Scherbenhaufen».

Vielleicht interessiert Sie auch noch, was das alles kostet. Zumindest in der Regierung wurde dieses Interesse markiert. Bezüglich dieser wichtigsten Angebotszielen die wir nun erörtert haben, kann ich Folgendes festhalten: Was den Halbstundentakt REX anbelangt, da sind wir uns einig, dass wir verlangen müssen, dass dieses Angebot als Fernverkehrskonzessionsangebot gefahren wird. Das würde bedeuten, dass der Kanton nicht mehr mitfinanziert und dies über den Bund bzw. die SBB finanziert wird. Allerdings muss man sagen, dass Fernverkehr an sich kostendeckend sein muss, also wir müssen alles daransetzen, dass die Wirtschaftlichkeit bei diesem Angebot erhöht wird. Allerdings muss ich Sie auch darauf hinweisen, dass natürlich ein Halbstundentakt im Fernverkehr auch bedeutet, dass man an diesen Knotenpunkten den regionalen Busverkehr neu ausrichten muss. Das

wird zweifellos gewisse Kosten für Gemeinden und Kanton nach sich ziehen.

Zum Projekt «FL.A.CH»: Hier wird es gewisse Mehrkosten geben, die sind aber noch nicht genau bezifferbar, aber diese Mehrkosten sind beherrschbar und sind kontrollierbar, da die Verlängerung des Ende 2013 eingeführten S12-Halbstundentakts Chur–Sargans–Buchs mit optimalen Umläufen nur ein einziges zusätzliches Fahrzeug erfordert. Hier können wir mit Produktivitätsgewinnen relativ günstig das Angebot fahren. Hinsichtlich S-Bahn Obersee liegt der Fall ähnlich bzw. noch besser. Hier haben wir relativ geringe Mehrkosten, welche sich in einem vernünftigen Rahmen bewegen, weil wir dort auch relativ grosse Stilllager haben. Das sind Züge, die herumstehen und die man mit dem neuen Angebot dann in Bewegung setzen kann. Auch hier können wir über Produktivitätsverbesserungen einiges abfangen, so dass schliesslich mit relativ geringen Mehrkosten zu rechnen ist. Beim Güterverkehr ist nicht vorgesehen, kantonale Infrastrukturmittel einzusetzen, hier geht es darum, vor allem in der Richtplanung und Vernetzung die aktive Rolle wahrzunehmen.

Zum Schluss noch ein Wort zur innerkantonalen Finanzierung, Tinner-Wartau hat darauf hingewiesen. Wir haben eigentlich zwei Schritte in diesem Zusammenhang. Den ersten haben wir bereits gemacht: Wir haben mit den Sparpaketen die öV-Finanzierung vereinfacht und auch die Schlüssel ziemlich bereinigt, Ortsbusverkehr mit Regionalbusverkehr gleichgestellt, das ist ganz wichtig in der Planung, wie Wicki-Andwil bereits erwähnt hat. Was die Stadt St.Gallen anbelangt, dort ist die Sache sehr virulent. Wir können das jetzt neu aus einer Hand planen, das ist wichtig. Der zweite Schritt wird im Zuge der innerkantonalen Umsetzung von Fabi/Step kommen, dort werden wir auch das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und das Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz zusammenführen. Tinner-Wartau, dort wird es auch darum gehen, dass wir eine faire Lösung finden mit den Gemeinden, und fair heisst für mich natürlich, dass wir das, was wir mit den Sparpaketen beschlossen haben, sinngemäss weiterführen. Aber die Schlüsseldiskussionen, die werden noch geführt. Sie haben angeregt, den Vorsteher des Finanzdepartementes beizuziehen. Normalerweise hilft das der Gegenseite nicht, wenn der Finanzchef auch noch dabei ist, aber wir nehmen ihn gerne dazu, wenn die Gemeinden das Gefühl haben, dass die Position der Gemeinden dann stärker sei. Kein Problem, dass die Regierung hier im Doppel die Verhandlungen führt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlage fest.

Spezialdiskussion

Baumgartner-Flawil: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die vorberatende Kommission schlägt in den Anträgen unter Buchstabe e) dem Kantonsrat vor, die Wiedereröffnung der Bahnhaltstellen Schwarzenbach / Algetshausen-Henau aktiv anzugehen. Die Abstimmung in der vorberatenden Kommission war einstimmig und widerspiegelt ein klares Votum. Ich bitte den Rat, diesem Kommissionsantrag zuzustimmen. Eine Schliessung dieser beiden Bahnhöfe ist auf Ende 2013 vorgesehen. Die Bevölkerung dieser kleinen Gemeinden zwischen Uzwil und Wil hat die Ankündigung der Schliessung nicht verstanden und sich gegen die Schliessung der genannten Bahnhöfe mit verschiedenen Aktionen gewehrt. Auch in Flawil und Uzwil stiess dieser Entscheid auf Unverständnis. Für Pendlerin-

nen und Pendler wie auch für Schülerinnen und Schüler ist die Anbindung an das Bahnnetz für den Arbeits- bzw. Schulweg von sehr grosser Bedeutung. Zudem kann das vorgesehene Busnetz die Fahrplanstabilität nicht ganz gewährleisten. Die Engpässe im Raum Wil während den Morgen- und Abendspitzenstunden sind bekannt und nicht gelöst. Die Kapazitätsanpassungen der Kantonsstrasse Nr. 8 Georg-Renner-Strasse–Flawilerstrasse sind noch nicht umgesetzt, und durch die Wiedereröffnung der Bahnhaltstellen Schwarzenbach / Algetshausen-Henau könnte diese Problematik gelöst werden. Eine S-Bahn ist so zu konzipieren, dass alle Ortschaften mit bestehenden Haltestellen in dieses System integriert werden. Ich erwarte von der Regierung, dass sie die Wiedereröffnung aktiv angeht und die Bewohnerinnen und Bewohner der betroffenen Dörfer Schwarzenbach und Henau/Algetshausen nur für eine kurze Zeitdauer oder gar nicht mit der Schliessung der Bahnhöfe rechnen müssen. Stimmen Sie dem Kommissionsantrag zu; der Dank der betroffenen Bevölkerung ist Ihnen gewiss.

Hartmann-Flawil, Präsident der vorberatenden Kommission: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die vorberatende Kommission hat diese Anträge intensiv diskutiert und ergänzt, und es sind auch neue dazugekommen im Rahmen der Diskussionen. Sie wurden einstimmig verabschiedet.

Der Kantonsrat erlässt den Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 mit 105:4 Stimmen in der Gesamtabstimmung.

36.13.04 II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013

22.13.08 VII. Nachtrag zum Strassengesetz

Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 2. Juli 2013
 – Anträge der vorberatenden Kommission vom 29. August 2013

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Der Kantonsrat führt zu den beiden Erlassen eine gemeinsame Eintretensdiskussion durch.

Dietsche-Oberriet, Präsident der vorberatenden Kommission: Im Juni wurde die Kommission zum 16. Strassenbauprogramm bestellt. Anlässlich der Sondersession beschloss der Rat mit 66:44 bei 1 Enthaltung die Massnahme 55bis. Diese lautet: «Der Ertragsüberschuss des Strassenverkehrsamtes soll anstatt dem Strassenfonds dem allgemeinen Haushalt zugeführt werden. Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben sowie das Strassengesetz sind, wie in der Vorlage 22.12.11 E, VI. Nachtrag zum Strassengesetz, vorgesehen, anzupassen. Mit dem leicht angepassten Antrag Imper-Mels / Mächler-Zuzwil wurde das Geschäft der Kommission zum 16. Strassenbauprogramm zugewiesen. Die Regierung stellte dem Kantonsrat die Botschaft 22.13.08 und 36.13.04, VII. Nachtrag zum Strassengesetz und II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2008 bis 2013, zu. Dabei handelt es sich um materiell dieselbe Vorlage wie die bereits vom Rat behandelte Vorlage 22.12.11. E, es erfolgten nur redaktionelle Änderungen.

Am 29. August 2013 fand in St.Gallen die Sitzung der vorberatenden Kommission zu den bereits erwähnten Vorlagen statt. Die anfänglich gewählte vorberatende Kommission wurde durch zwei Ersatzwahlen verändert. Für Gut-Buchs nahm Blumer-Gossau und für Wasserfallen-Goldach nahm Blum-Mörschwil Einsitz in der Kommission. Aufgrund dessen, dass der VII. Nachtrag zum Strassengesetz in die Zuständigkeit des Sicherheits- und Justizdepartementes fällt, wurde der zuständige Departementsvorsteher auf das bereits vereinbarte Datum des 16. Strassenbauprogramms eingeladen. Dieser Einladung konnte er zusammen mit dem Generalsekretär Folge leisten. Seitens des Präsidenten wurde festgelegt, dass der VII. Nachtrag zum Strassengesetz einschliesslich II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm vor dem 16. Strassenbauprogramm behandelt wird. Dadurch kann die Finanzierung geklärt werden, und somit sind die finanziellen Mittel für das 16. Strassenbauprogramm klar. Obschon es sich bei den Geschäften um zwei einzelne Sachvorlagen handelt, sind diese indirekt miteinander verbunden, was die Entnahme aus der Strassenrechnung betrifft.

Ich verzichte auf Ausführungen zum Inhalt über den VII. Nachtrag zum Strassengesetz und zum II. Nachtrag über den Kantonsratsbeschluss zum 15. Strassenbauprogramm. Darüber wurde anlässlich der vorangegangenen Sessionen intensiv diskutiert. Aus der Mitte der Kommission wurde anlässlich der Beratung der Antrag gestellt, dem Kantonsrat ein Nichteintreten auf den VII. Nachtrag und den II. Nachtrag zu empfehlen. Der Antragsteller wies darauf hin, dass die Entnahme aus dem Strassenfonds für den allgemeinen Haushalt ein Systemfehler ist und

dadurch dem Strassenfonds Mittel in Zukunft fehlen werden, dies besonders im Unterhalt.

Wie Sie auf dem Antrag der vorberatenden Kommission sehen, schlägt Ihnen diese vor, das Wort «Reinertrag» durch «Gesamtertrag» zu ersetzen. Die Unterscheidung bezieht sich im Wesentlichen auf das Inkasso der Steuer. Die vorberatende Kommission beantragt dem Kantonsrat mit 8:7 Stimmen, auf beide Vorlagen einzutreten.

Göldi-Gommiswald (im Namen der CVP-EVP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Der Inhalt des vorliegenden Beschlusses war schon wiederholt Gegenstand von Beratungen im Kantonsrat. Diesmal war es der Rat selber, der die Regierung beauftragte, die Vorlage dem Rat erneut zu unterbreiten. Bei der Neuregelung der Verwendung der Ertragsüberschüsse aus dem Strassenverkehrsamt geht es um die Überschüsse des Amtes, der Amtstätigkeit des Strassenverkehrs- und Schiffsamtes, und nicht um zweckgebundene Mittel aus Strassenverkehrssteuern, Bundesanteile der Schwerverkehrsabgaben, Treibstoffzöllen usw. Auch die Erträge der Kontrollschilderauktion waren von Anfang an zur Entlastung des Staatshaushaltes gedacht. Die Vorlage sieht nun vor, diese zusammen mit den übrigen Ertragsüberschüssen des Amtes genauso wie Überschüsse aus anderen Amtstätigkeiten des Staates dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen zu lassen. Würde die Vorlage nun abgelehnt, verschlechterte sich das Resultat aus den Sparvorlagen im allgemeinen Haushalt um rund 10 Mio. Franken je Jahr. Die CVP-EVP-Fraktion unterstützt den Antrag der vorberatenden Kommission, den Gesamtertrag und nicht nur den Reinertrag der Strassenverkehrssteuern dem Strassenfonds gutzuschreiben. Die Differenz liegt ja bekanntlich im Inkassoaufwand, welcher damit nicht dem Strassenfonds, sondern der Amtstätigkeit belastet wird. Die CVP-EVP-Fraktion will das anvisierte Sparziel nicht verwässern.

Ammann-Gaiserwald (im Namen der GLP/BDP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Mit einem Abstimmungsverhältnis von 60:40 Prozent oder 66:44 Stimmen fiel die letzte Abstimmung, die von unserer Fraktion initiiert wurde in dieser Sache, am 25. Juni 2013 eindeutig aus. Wir teilen die Meinung der Regierung, dass Gebührenerträge nicht zwingend an die Strassenrechnung zu binden sind und auch dem allgemeinen Staatshaushalt zugeführt werden dürfen, da Erträge von Amtshandlungen keine zweckgebundenen Abgaben darstellen. An der Idee, dass regelmässige Gebührenüberschüsse zu tieferen Gebührenansätzen führen sollten, haben wir einen gewissen Gefallen, aber dann sollten diese Gebührenerhöhungen flächendeckend und in allen Bereichen geprüft werden, nicht nur bei den Strassengebühren. Zudem ist es wichtig, dass alle Bereiche einen gewissen Beitrag an die Sparpakete leisten sollen, und die etwa 10 Mio. Franken sind angesichts des Gesamtvolumens der Erträge der Strassenkasse von knapp 200 Mio. Franken doch verkraftbar.

Riederer-Pfäfers (im Namen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist nicht einzutreten.

Der Kantonsrat hatte Anfang 2012 beschlossen, den Überschuss des Strassenverkehrsamtes nicht dem allgemeinen Haushalt zuzuführen. Mit der Massnahme

E55bis sollte dieser Beschluss im Rahmen der Sparsession von Ende Juni wieder rückgängig gemacht werden. In der Spardebatte wurde aber klargemacht, dass die Umsetzung der Massnahme E55bis und auch der Massnahme E56, eine allfällige Erhöhung der Motorfahrzeug- und Motorradsteuer auf den Strassenfonds erst erfolgen soll, wenn der Kommission klargelegt wurde, wie viel der geplanten Investitionen und Ausgaben im Strassenbau und Unterhalt realisiert werden können. In der Behandlung der Kommission hat sich zum einen gezeigt, dass der Strassenfonds, der zurzeit rund 170 Mio. Franken aufweist, aufgrund der bereits beschlossenen Mittel rasch aufgebraucht sein wird und einen Negativsaldo aufweisen wird. Ausgeführt wurde auch, dass der Anteil des Kantonsstrassenunterhaltes jährlich eigentlich zu klein ist. Die Regierung selbst weist im Bericht darauf hin, dass dieser momentan vernachlässigt wird und im künftigen Strassenbauprogramm wieder aufgestockt werden muss. In der Botschaft auf S. 45 steht wörtlich: «Aus finanziellen Gründen kann der ausgewiesene Finanzbedarf im baulichen Kantonsstrassenunterhalt im 16. Strassenbauprogramm allerdings nicht gedeckt werden. Somit verschlechtert sich der bauliche Zustand der Infrastrukturbauten weiterhin und muss im folgenden Strassenbauprogramm in erhöhtem Masse nachgebessert werden. Bei dieser Ausgangslage sind wir grossmehrheitlich nach wie vor der Meinung, dass die Mittelentnahme aus dem Strassenfonds, sei es auf dem Wege eines Rückgriffs in das noch bis Ende 2013 laufende 15. Strassenbauprogramm, sei es durch eine künftige Entnahme von Mitteln aus dem 16. Strassenbauprogramm, nicht richtig ist.

Hegelbach-Jonschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist nicht einzutreten.

Grundsätzlich wollen wir eine zweckgebundene Verkehrsfinanzierung. Wir wollen die Ertragsüberschüsse des Strassenverkehrsamtes nicht dem allgemeinen Haushalt zuweisen. Der stetig wachsende Fahrzeugbestand, der damit Gebührenüberschüsse generiert, soll auch weiterhin aus dem Strassenfonds bezogen werden können. Alles andere wäre aus unserer Sicht zweckentfremdet. Wir lehnen daher den II. Nachtrag zum Strassengesetz ab. Wenn Überschüsse, dann zweckgebunden in den Strassenfonds, so dass es auch einmal möglich ist, anfallende Unterhaltskosten finanzieren zu können. Hier laufen wir einer grossen Herausforderung entgegen. Unterhaltskosten in Zukunft mit weniger Geld, das heisst auch weniger Ausbau und Unterhalt auf den öV-Strecken, das heisst auch weniger Geld und weniger Ausbau beim Langsamverkehr (LV). Wenn wir jetzt dann im Anschluss über das 16. Strassenbauprogramm diskutieren, dann bitte denken Sie daran, wie viele Verkehrshindernisse jetzt dann leider wahrscheinlich beraten und beschlossen werden, welche es ebenfalls auch zu unterhalten gilt. Uns fehlt dann aber nachgewiesenermassen die Finanzierung dazu.

Gschwend-Altstätten (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

In allen drei Sparpaketen wurde immer wieder betont, dass alle Departemente und alle Abteilungen und Ämter ihren Beitrag leisten sollen und müssen. Dies gilt logischerweise auch für das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, und dass die Ertragsüberschüsse und der Erlös aus den Auktionen in den Staatshaushalt fliessen, macht auf jeden Fall Sinn. Diese Massnahme bringt sehr viel Geld ein, und das Spezielle an dieser Massnahme: Sie tut auf der anderen Seite, im Gegensatz zu

allen andern Sparmassnahmen, nirgends weh. Es geht ja nicht um eine Leistungsverminderung, sondern es geht nur um eine sinnvolle Überführung dieser Mehreinnahmen und Überschüsse. Es ist auch so – das wurde bis jetzt nicht erwähnt –, in andern Abteilungen und Ämtern macht man dies ebenso, dass der Überschuss überführt wird, und nicht vergessen soll man, dass im Verkehr viele Folgeaufwendungen erfolgen, sei es umwelt- oder unfallmässig, welche den Haushalt als Ganzes belasten.

Rickert-Rapperswil-Jona (im Namen der GLP/BDP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Locher-St.Gallen, heute vertreten durch Riederer-Pfäfers, entwickelt in dieser Sache eine regelrechte Obsession. Es kommt mir vor wie ein endloses Rückzugsgefecht. Ich fühle mich daher genötigt, hier nochmals einige Argumente aufzuführen und zu ergänzen, warum diese Vorlage und dieser Antrag auf Nichteintreten finanzpolitisch äusserst gefährlich sind. FDP- und SVP-Fraktion argumentieren neben den immer wiederkehrenden rechtlichen Bedenken vor allem mit den knappen Mitteln des Strassenfonds. Was das Rechtliche anbelangt: Die Regierung hat sich dazu mehrfach geäussert. Ich überlasse es auch hier gerne der Regierung, das noch ein x-tes Mal klarzustellen, das möchte ich hier nicht kommentieren. Was die Mittel betrifft hingegen, dazu möchte ich einiges sagen: Ja, es werden dem Strassenfonds Mittel entzogen, das ist korrekt. Genauso wie in jedem anderen Bereich des Staates in diesen Sparpaketen Mittel entzogen wurden. Wenn wir diese Massnahme ablehnen, müssen wir andernorts kürzen. Und Riederer-Pfäfers sowie die SVP-Fraktion blieben es uns bis jetzt schuldig zu sagen, wo diese 10 Mio. Franken einzusparen wären. Diese ganz zentrale Frage bleibt unbeantwortet. Ist es bei der Polizei, bei den Fachhochschulen, oder wird es einfach auf die Gemeinden abgewälzt?

Die zentrale Frage ist, wie bereits erwähnt: Wird durch diese Verlagerung der Mittel vom Strassenfonds in den Haushalt eine kritische Situation im Strassenbauunterhalt erreicht? Lassen Sie mich diesen Punkt kurz anhand der Vorlage 16. Strassenbauprogramm begründen. Locher-St.Gallen hat mir im Juni vorgeworfen, dass ich nicht mit aktuellen Zahlen operiere. Deswegen beziehe ich mich jetzt explizit auf dieses Dokument. Was war denn mit dem 15. Strassenbauprogramm? Wurden die Mittel verwendet? Auf S. 55 steht: «Das für das 15. Strassenbauprogramm vorgesehene Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht, einerseits konnte die Verkehrsbelastung Rapperswil-Jona nicht wie geplant vorangetrieben werden, und andererseits ergaben sich Terminverschiebungen infolge von Einsparungen bei verschiedenen grossen, mittleren und kleineren Projekten.» Es ist also normal, dass immer einige Projekte nicht im Zeitrahmen umgesetzt werden. Das wird auch beim 16. Strassenbauprogramm so sein. Werfen Sie einen Blick auf die Zahlen: Ich nehme es dem Tiefbauamt und dem Baudepartement nicht übel, dass sie gerne ein schwarzes Bild malen. Dass das Tiefbauamt gerne Strassen baut, das ist verständlich, aber der Bericht ist wirklich etwas Schwarzmalerei. Auf S. 52, das Langfristszenario, hier steht, es wird auf unveränderten Einnahmen basiert. Es wurde aber dargelegt, und das ist in den Zahlen der letzten Jahre ersichtlich, die Einnahmen von den Motorfahrzeugsteuern steigen jedes Jahr um 3 Mio. Franken, weil es immer mehr Autos gibt. Das wurde einfach ausgeblendet. Wenn Sie das hochrechnen auf die nächsten zwei Strassenbauprogramme, dann sind das

165 Mio. Franken, die hier nicht im Szenario drin sind. Wir können das jetzt noch inflationsbereinigen, dann sind wir irgendwo bei knapp 100 Mio. Franken, die in den nächsten 10 Mio. Franken hier nicht berücksichtigt sind. Auch beim Programm 2015/2018, hier werden Fr. 500'000.– je Jahr Steigerung bei den Motorfahrzeugsteuern eingerechnet, 3 Mio. Franken. Sind wir realistisch, ich habe das beim zuständigen Regierungsrat nochmals nachgefragt, es wurde mir bestätigt. Das sind auch schon wieder 25 Mio. Franken einfach auf die nächsten fünf Jahre. Das heisst, zudem noch ein Punkt, für mittlere und kleinere Projekte haben wir sogar 23 Mio. Franken mehr eingeplant – auch das im Bericht enthalten – als im langfristigen Durchschnitt. Was ich schon erwähnt habe, es wird nicht alles gebaut, was hier drinsteht.

Ich bin überzeugt, dass der Strassenfonds Ende 2018 nicht im Minus sein wird; ich hätte Locher-St.Gallen so gerne eine Wette angeboten, dass 2018 in diesem Strassenfonds eine Reserve besteht.

Steiner-Kaltbrunn legt ihre Interessen als Mitglied des Autogewerbeverbandes und Mitglied des Automobil Clubs Schweiz (ACS) offen: Auf die Vorlagen ist nicht einzutreten.

In der August/September-Ausgabe des Clubmagazins des ACS hat der Generaldirektor Niklaus Zürcher treffend ausgeführt, ohne den tiefen Griff des Bundes und der Kantone in die Strassenkasse wären sämtliche Strassenbauprojekte problemlos finanzierbar. Der Kostendeckungsgrad liegt beim Strassenverkehr bei ungefähr 100 Prozent, beim Schienenverkehr nur knapp bei 50 Prozent. Das heisst, dass der Staat die Fahrten der Bahnkunden zur Hälfte mit Steuergeldern subventioniert. Für den Betrieb, Unterhalt und bedarfsgerechten Ausbau des Strassennetzes wäre also genügend Geld zur Verfügung, aber die Automobilistinnen und -mobilisten, Motorfahrzeugfahrerinnen und -fahrer, Lastwagenfahrerinnen und -fahrer und andere Strassenbenützer werden zunehmend zur Milchkuh der Nation. Sie zahlen immer mehr Steuern, immer mehr Gebühren und Abgaben und stehen trotzdem im Stau. Der Bund hat im Jahr 2012 von den Strassenbenützern gegen 10 Mrd. Franken an Steuern, Abgaben und Gebühren eingenommen, davon wurden rund 70 Prozent dieser Einnahmen zur Aufbesserung der Staatsfinanzen verwendet. Mit weiteren 1,75 Mrd. Franken wurde direkt der öffentliche Verkehr subventioniert. Jetzt kommt der Kanton mit demselben Trick und will in die Strassenkasse greifen, um den Staatshaushalt aufzubessern. Diesen Sündenfall dürfen wir nicht zulassen. Die Zweckbindung darf auf keinen Fall aufgebrochen werden. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass diese Gesetzesänderung dem fakultativen Referendum untersteht. Nachdem ich zusammen mit vielen Automobilistinnen und Automobilisten bereits Unterschriften für die «Milchkuh-Initiative» sammle, gilt es im gleichen Schritt auch für dieses Referendum genügend Unterschriften einzuholen, damit unsere Bürgerinnen und Bürger auch hier das entscheidende Wort haben werden. Ich bitte Sie, verantwortungsbewusst gegenüber allen Strassenbenützern zu handeln und auf diesen VII. Nachtrag zum Strassengesetz nicht einzutreten.

Regierungsrat Fässler: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Diese Vorlage geht jetzt tatsächlich in Runde 5 in diesem Rat. Ich habe leider auch nach fünfmaliger Diskussion feststellen müssen, dass nicht sichergestellt ist, dass alle tatsächlich wissen, worum es wirklich geht.

Sie haben ein erstes Mal im Juni 2012 einer Massnahme S3 zugestimmt, die genau diesen Inhalt hatte. Bereits zu jenem Zeitpunkt wurde ein Streichungsantrag gestellt, welcher abgelehnt wurde. Die Sammelvorlage, die notwendigen gesetzlichen Bestimmungen, welche die Regierung erarbeiten musste, wurde dann in der 1. Lesung wiederum bekämpft. Ihr Rat hat diesen Antrag abgelehnt, in der Schlussabstimmung wurde dann allerdings wiederum ein Antrag auf Ablehnung gestellt, und beim dritten Mal wurde die Vorlage dann versenkt. Ihr Rat hat uns dann aber mit dem Entlastungsprogramm 2013 den Auftrag gegeben, diese Vorlage nochmals zu bringen, weil mit dieser Vorlage ein Einsparvolumen in der Grössenordnung von 10 und mehr Mio. Franken jährlich wiederkehrend für den Kanton St.Gallen verbunden sind. Aus diesem Grund haben wir diese Vorlage nochmals gebracht und diskutieren hier nochmals darüber.

Worum geht es nicht bei dieser Vorlage? Es geht nicht darum, dass der Kanton St.Gallen einen Griff in den Strassenfonds tätigt, es geht nicht darum, dass irgendwelche zweckbestimmten Gelder zweckentfremdet werden, wie das nun bereits zum fünften Mal behauptet wurde in diesem Rat. Jeder Franken, der zweckbestimmt ist, also jeder Franken der Motorfahrzeugsteuer, geht in den Strassenfonds. Jeder Franken Kantonsanteil an der LSVa geht weiterhin in den Strassenfonds, und jeder Frankenanteil an den Treibstoffzöllen, die der Kanton St.Gallen erhält, geht weiterhin in den Strassenfonds, sogar jeder Rappen. Kein Rappen oder Franken wird dabei irgendwie veruntreut oder zweckentfremdet.

Was in dieser Vorlage geregelt ist, ist ausschliesslich, dass die Überschüsse des Strassenverkehrsamtes, da gehören diese zweckbestimmten Mittel nicht dazu, nicht wie früher auch noch dem Strassenfonds zugeschrieben werden, sondern dass die im ordentlichen Haushalt verbleiben. Dabei geht es um Gebühren für Fahrzeugprüfungen, für Halterwechsel, für Führerprüfungen, für Kontrollschilderausgaben und auch für Einnahmen, die sich aus der Versteigerung der Kontrollschilder ergeben. Das sind allesamt Kausalabgaben, also Leistungen des Bürgers für eine Leistung des Staates. Diese Gebühren und Zahlungen sind nicht zweckbestimmt, daher gehören sie nicht zum Strassenfonds, sondern in den ordentlichen Haushalt. Die Amtsnotariate oder das Handelsregister erzielen ebenfalls Überschüsse, und diese werden auch nicht irgendwo fondiert, sondern gehen in der grössten Selbstverständlichkeit in den allgemeinen Haushalt. So soll es auch mit den Gebührenüberschüssen des Strassenverkehrsamtes geschehen. Sie müssen auch keine Angst haben, dass zu wenig Mittel für den Strassenbau zur Verfügung stehen werden. Riederer-Pfäfers hat es erwähnt, der Strassenfonds ist im Moment gefüllt, Riederer-Pfäfers hat gesagt mit rund 170 Mio. Franken, es sind rund 177 Mio. Franken, das ist wohl eher 180 Mio. Franken, wenn man runden will. Wenn man mit unseren Mitteln so grosszügig herumspringt, so hat man am Ende einer Periode schnell einmal Defizite.

Wir werden alles, was geplant ist, bauen können. Natürlich sind jetzt grosse Brocken, vor allem im Toggenburg, vor der Realisierung, und der Strassenfonds wird dieses Geld in den nächsten Jahren wieder verbrauchen. Möglicherweise gibt es sogar einmal ein kleines Defizit. Das hat es im Strassenfonds immer wieder gegeben. Anfang 2003 bis 2008 bestanden gewisse Defizite, er hat sich jetzt aber wieder erholt. Auch der Strassenunterhalt ist sichergestellt, natürlich wird auch hier gespart, aber es ist ja nicht so, dass wenn Sie durch den Kanton fahren, Sie nur noch auf Schlaglöcher treffen. Wir haben im Moment im Bereich des Strassenver-

kehrt immer noch jährliche Zuwachsraten von zwei bis drei Prozenten je Jahr an neuen Fahrzeugen. Im Moment sind etwa 350'000 Fahrzeuge auf unseren Strassen unterwegs, das gibt Zuwachsraten von 7'000 bis 10'000 Fahrzeugen. Es ist nicht ganz einfach zu prognostizieren, wie sich das auf die Motorfahrzeugsteuer auswirkt, weil eine gute Tendenz zu leichteren Fahrzeugen festzustellen ist, und das führt tendenziell zu tieferen Einnahmen, aber immer noch zu erheblichen Mehreinnahmen. Wir fördern ja auch emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen, auch das führt dazu, dass glücklicherweise immer mehr Fahrzeuge von diesen steuerlichen Anreizen profitieren können. Die Planzahlen im AFP, das hat Rickert-Rapperswil-Jona richtig ausgeführt, die sind mutmasslich zu tief. Wir haben dort Steigerungsraten von 500'000 je Jahr enthalten, in der Vergangenheit waren es immer wesentlich mehr. Sie können also sehr zuversichtlich sein, dass alles, was wir an Strassen bauen können aufgrund unserer Kapazitäten, dass dies auch künftig möglich sein wird. Und wenn es dann einmal nicht mehr möglich sein sollte, dann wäre immer noch denkbar, dass man die Strassenverkehrssteuern einmal moderat anheben könnte, das ist 1979 das letzte Mal geschehen.

Riederer-Pfäfers: Es ist unüblich, dass ich nach dem Regierungsrat spreche, aber er hat mich schon ein bisschen herausgefordert sowie auch Rickert-Rapperswil-Jona. 170 Mio. oder sogar 177 Mio. Franken Reserve: Es sind keine Reserven, es sind nicht gemachte Arbeiten. Ich weiss das als Gemeindepräsident, ich hatte letztes Jahr auch nicht alle Arbeiten ausgeführt auf der Strasse und hatte auch einen Überschuss oder sogenannte Reserven. Die Zeit holt Sie ein, es sind nicht gemachte Arbeiten auf den Strassen. Das werden Sie teuer büssen müssen. Das andere haben Sie gesagt, es gibt jetzt Grossprojekte, die die Arbeiten brauchen. Bitte sprechen Sie nicht von Reserven, sondern von nicht ausgeführten Arbeiten.

22.13.08 VII. Nachtrag zum Strassengesetz

Der Kantonsrat tritt mit 62:45 Stimmen bei 1 Enthaltung auf die Vorlage ein.

Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Die Vorlage ist in 1. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der 2. Lesung zurück an die vorberatende Kommission.

36.13.04 II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Kommission trat auf diesen Nachtrag ebenfalls ein. In der Schlussabstimmung empfahl sie dem Rat Zustimmung mit 8:7.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlage fest.

Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Der Kantonsrat nimmt die Gesamtabstimmung über den II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 in der Novembersession 2013 vor.

36.13.02 Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 (Titel der Vorlage: 16. Strassenbauprogramm)

36.13.03 IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Titel der Vorlage: 16. Strassenbauprogramm)

Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. April 2013
 – Anträge der vorberatenden Kommission vom 29. August 2013
 – Anträge vom 16./18. September 2013

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Der Kantonsrat führt zu den beiden Erlassen eine gemeinsame Eintretensdiskussion durch.

Dietsche-Oberriet, Präsident der vorberatenden Kommission: Auf die Vorlagen ist einzutreten.

In der Junisession bestellte der Rat die Kommission zum Geschäft 36.13.02 «Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018» und 36.13.03 «IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan». Dazu wurde dem Rat der Bericht der Regierung zugestellt. Als weitere Unterlage wurde dem Rat die Interpellation Blumer-Gossau 51.13.36 zugestellt, diese konnte im Rahmen der Beratung der Kommission diskutiert und somit auch beantwortet werden. Die Kommission, bei einzelnen Schreiben auch der Kantonsrat, wurden von verschiedenen Institutionen und Interessengruppen mit diversen Schreiben zum 16. Strassenbauprogramm bedient. Diese wurden innerhalb der Kommission nicht speziell erwähnt und auch nicht diskutiert. Am 29. August 2013 fand in St.Gallen die Sitzung der vorberatenden Kommission zu den bereits erwähnten Vorlagen statt. Dazu war der Vorsteher des Baudepartementes, der Tiefbaumeister, sein Stellvertreter, der Leiter Kunstbauten und der Leiter Strassenkreisinspektorate anwesend, welche die Vorlage vertraten. Die anfänglich gewählte vorberatende Kommission wurde durch zwei Ersatzwahlen verändert. Für Gut-Buchs nahm Blumer-Gossau und für Wasserfallen-Goldach Blum-Mörschwil Einsitz. Wie bereits vor dem Mittag, wurde das Geschäft zum VII. Nachtrag zum Strassengesetz diskutiert. Das 16. Strassenbauprogramm betrifft die Jahre 2014 bis 2018. Der Kanton St.Gallen berät im Fünfjahresrhythmus das Strassenbauprogramm für den ganzen Kanton. Die Regierung geht in der Vorlage zu Beginn auf das 15. Strassenbauprogramm ein, welches bis auf wenige Ausnahmen ausgeführt werden konnte. Erwähnenswerte Projekte sind dabei sicher die Brücke in Pfäfers, Umfahrung Bütschwil, oder das Projekt Umfahrung Wattwil, welche jetzt in naher Zukunft zur Realisierung geführt werden können. In Zukunft stehen weitere Grossprojekte im Raum Goldach-Rorschacherberg-Rorschach an, welche zu einer konkreten Lösung erarbeitet werden konnten. Weitere Projekte sind die Südspange St.Gallen, Umfahrung Diepoldsau, Nordanbindung Wil, wenn wir nur drei davon nennen möchten.

Die Regierung kommt danach auf den Nationalstrassenunterhalt zu sprechen, welchen der Kanton St.Gallen als Leistungserbringer durch die Gebietseinheit 6

für den Bund ausführt. Der Nationalstrassenunterhalt konnte durch verschiedene Synergien mit umliegenden Kantonen ergänzt werden, dadurch erfährt der Kanton St.Gallen diverse Abgeltungen der zuständigen Kantone. Die Regierung zeigte weiter die Finanzierung und die Investitionen des Strassenbauprogrammes auf. Beim 16. Strassenbauprogramm wird ein Gesamtvolumen von 1,144 Mrd. Franken eingesetzt. Diese werden wie folgt verwendet: 419 Mio. Franken an den Kantonsstrassenbau, 288 Mio. Franken durch Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden, 178 Mio. Franken an die Verkehrspolizei, 1 Mio. Franken an die Prüfstellen des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes, 255 Mio. Franken an den Kantonsstrassenunterhalt und 3 Mio. Franken durch Passivzinsen. Die Speisung des Strassenverkehrsfonds setzt sich zusammen aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs mit 727 Mio. Franken, dem Anteil von Treibstoffzoll von 91 Mio. Franken, dem Anteil LSVA mit 123 Mio. Franken und einem Teil des Nationalstrassenüberschusses von 9 Mio. Franken. Wer nun diese Zahlen summiert hat, konnte feststellen, dass Ein- und Ausgaben sich nicht decken. Der Restbetrag im 16. Strassenbauprogramm wird durch die Defondierung des aktuellen Bestands des Strassenfonds von 177 Mio. Franken und einer zukünftigen Verschuldung per 2018 von 17 Mio. Franken erreicht.

In einem langfristigen Ausblick wurde in der Strassenfinanzierung aufgezeigt, dass in Zukunft die verfügbaren Mittel für weitere Grossprojekte beschränkt sind. Im 16. Strassenbauprogramm sind insgesamt 40 Mio. Franken, oder anders gesagt 8 Mio. Franken je Jahr, aus den Globalbeiträgen des Bundes berücksichtigt. In der Botschaft wurde der Kommission aufgezeigt, wie ein Prozess des Strassenbau-Grossprojektes vor sich geht. Es erfolgt eine Studie, durch die Ergebnisse werden Projekte entsprechend priorisiert. Wurden ein oder mehrere Projekte priorisiert, so wird über dieses die Projektierung gemacht. Auch dort erfolgt danach eine Priorisierung. Daraus erfolgt der dritte Schritt, die Realisierung. Im dritten und letzten Schritt werden in den meisten Fällen keine Priorisierungen gewählt, sondern die Projekte laufen parallel. Durch verschiedene äussere Einflüsse wie Einsprachen, Vergaben usw. ergibt sich in den meisten Fällen eine zeitliche Verschiebung. Durch die Regierung wurde der Kommission anhand von verschiedenen aktuellen Grossvorhaben aufgezeigt, wie der zeitliche Ablauf und der Prozessablauf vor sich gegangen sind.

Auch zeigte die Regierung auf, wie der Kanton St.Gallen im kantonalen Vergleich positioniert ist. Dies anhand der Zahlen 2012 in den Bereichen Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, technischer Dienst, Unfalldienst, bauliche Reparaturen und ausserordentlicher Dienst. Dabei zeigte sich: Der Kanton St.Gallen setzt den Frankenbetrag je Kilometer gut ein. In der Botschaft wurde durch die Regierung der Gesamtverkehr aufgezeigt, dies anhand des Raumkonzeptes Schweiz und auch des Raumkonzeptes St.Gallen, welches zwischenzeitlich durch die Regierung gutgeheissen wurde. Wie das Raumkonzept ausführt, ist Verkehr nicht nur zum Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und für die Gemeinden, Agglomerationen und Kanton von grosser Bedeutung. Der Kanton hat einen Verfassungsauftrag, den ganzen Kanton ausreichend zu erschliessen und die verschiedenen Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht einzusetzen. Dabei spielt der motorisierte Individualverkehr (MIV), wie er auch genannt wird, eine wichtige Rolle. Zudem muss der Kanton jederzeit garantieren können, dass das Kantonsstrassennetz zu nutzen ist. Besonders zu erwähnen ist, dass der Langsamverkehr

im 16. Strassenbauprogramm stärker gewichtet wurde und auch mehr Mittel zur Verfügung stehen. Dies auch aufgrund der vorhandenen Bundesmittel, welche dadurch frei werden.

Durch die Verwaltung wurde der Kommission aufgezeigt, wie die Erstellung des 16. Strassenbauprogrammes zustande gekommen ist. Im Dezember 2011 lud das Baudepartement interessierte Stellen – das sind Städte, Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und andere kantonale Departemente – ein, Begehren für das 16. Strassenbauprogramm bis März 2012 einzureichen. Dabei wird auch bekannt gegeben, welche Unterlagen da mitzuliefern sind. Gesamthaft wurden 653 Projekte von 76 Gestellern eingereicht. Nach Abzug der Doppelnennungen und anderen Gründen für die nicht gerechtfertigte Eingabe resultierten für das 16. Strassenbauprogramm deren 261 zu bewertende Vorhaben. Es wurde der Kommission aufgezeigt, wie die Bewertung von Projekten vollzogen worden ist und wie die Priorisierung zustande kam. Die Priorisierung A, Bauvorhaben der ersten Priorität, werden im 16. Strassenbauprogramm verwirklicht, B, Bauvorhaben der zweiten Priorität, Ersatzprojekte, und C, weitere Projekte. Eine Übersicht der Eingaben in den verschiedenen Sparten, seien es Kunst- oder Strassenbauten, Langsamverkehr, Geh- und Radwege, kann in der Botschaft der Regierung nachgelesen werden, auch, wie der Mechanismus der Bewertung vollzogen worden ist. Ein Antrag aus der Mitte der Kommission wünscht, dass nicht nur die technischen Grössen in der Bewertung mit einbezogen werden. Durch die Ergänzung in Ziff. 3, wie sie die Kommission auf dem gelben Blatt vorschlägt, wird den äusseren Einflüssen in der Bewertung Rechnung getragen. Die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes hat sich in den letzten Jahren stetig vergrössert. Per Ende 2011 waren im Kanton St.Gallen 362'000 Fahrzeuge eingelöst. Der Bestand ist seit 1990 um rund 87'000 Fahrzeuge angewachsen, was einer Zunahme von 52 Prozent entspricht. Der mittlere Steuerertrag je Fahrzeug ist in den letzten Jahren jedoch gesunken, dies aufgrund leichter Fahrzeuge und auch dadurch, dass verschiedene Fahrzeuge für eine erste Dauer steuerbefreit sind. Die Anzahl ist jedoch, wie bereits erwähnt, gestiegen. Wie bereits zu Beginn erwähnt, beträgt beim Ablauf des 16. Strassenbauprogramms die Verschuldung 17 Mio. Franken im Strassenfonds.

Zu den einzelnen Projekten: Die Kommission diskutierte die Ziffern gemäss S. 93 ff. und den entsprechenden Anhang A dazu. Im Anhang A sind die Projekte des Strassenbauprogramms nach ihrer Priorität aufgeführt. Innerhalb der Kommission wurden verschiedene Anträge zu Einzelprojekten gestellt. Drei dieser wurden durch meinen Stichterscheid in der Kommission abgelehnt, einzelne dieser Anträge sind im Rat wieder eingereicht worden. Aus Sicht des Präsidenten ist das Vorgehen gerechter, diese im Rat zu behandeln, dass dort alle Regionen gleichermassen vertreten sind und nicht nur nach ihrer Parteistärke in der vorberatenden Kommission. Gesamthaft sind 90 Projekte in der Priorität A und somit bereit für die Realisierung im 16. Strassenbauprogramm. Werden neue Projekte in die Priorisierung A aufgenommen, erhöht sich die Verschuldung des Strassenfonds entsprechend oder es müssen andere daraus gestrichen werden, um sozusagen im Lot zu bleiben. Wie im VII. Nachtrag zum Strassengesetz und im II. Nachtrag zum 15. Strassenbauprogramm, stellt die Kommission den Antrag, dass das Wort «Reinertrag» durch das Wort «Gesamtertrag» auch im 16. Strassenbauprogramm ersetzt wird.

Die vorberatende Kommission beantragt dem Kantonsrat mit 11:1 Stimmen bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten auf den Kantonsratsbeschluss über das

16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 einzutreten.

Der IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan gab jedoch wenig zu diskutieren. Dabei geht es um Anpassungen und Bereinigungen der Zuständigkeiten verschiedener Strassenabschnitte, wie Sie diese in den Kartenausschnitten in der Vorlage sehen. Dabei werden einzelne Abschnitte in die Kompetenz des Bundes oder der Gemeinden entlassen, und auf der anderen Seite werden Abschnitte in den Kantonsstrassenplan aufgenommen. Die vorberatende Kommission beantragt dem Kantonsrat einstimmig bei 2 Abwesenheiten auf den IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan einzutreten.

Hegelbach-Jonschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Grundsätzlich stimmen wir dem 16. Strassenbauprogramm zu. Es gibt Anmerkungen, welche wir in diesem Zusammenhang aber gerne einbringen möchten. Dabei geht es um grundlegende Inputs, welche Auswirkungen auf den Gebrauch und die Benutzung von Strassenbauteilen haben. Wir werden dann in den Beratungen auch den einen oder anderen Antrag besprechen.

Wir erachten es als schlechte Ausgangslage, dass die Radwegplanung nicht überregional und zusammenhängend geplant wird. Noch heute planen Gemeinden und Kanton unterschiedlich in Richtung und Ziel. Es wäre zudem förderlich, wenn es an neuralgischen Orten zu einer Radwegpflichtbenutzung kommen würde. So werden heute wiederum viele Radwegprojekte beschlossen, nach deren Erstellung dann aber nur wenige befahren werden. Es stellt sich die Frage des Aufwands und Ertrages. Für viele Bürgerinnen und Bürger ist es nicht ganz klar, dass dort, wo ein neuer Radweg gebaut wird, auch eine Radwegpflicht besteht. In unserem Kanton gibt es praktisch keine Radwegpflichtbenutzung, die ist fakultativ, so dass als Beispiel bei einem Radweg, welcher für 3 Mio. Franken gebaut wird, in z.B. Oberuzwil, dann schlussendlich niemand auf diesem Radweg fahren muss, der nicht will, weil es keine Radwegpflichtbenutzung gibt. Also dort wird keine blaue Signaltafel aufgestellt. Das ist vielen Menschen nicht bewusst. Wenn wir schon von Sicherheit sprechen, sollten wir dies in der Planung und Umsetzung auch beachten. Ein weiteres Übel ist die Anbringung von Signalschildern am Rande der Strassen und Kreuzungen. Es ist an vielen Orten fast unmöglich für schwere Motorfahrzeuge zu kreuzen, damit eingebunden auch der öV, welcher mittlerweile eine Breite von 2,6 m umfasst. Es wäre wünschenswert, wenn auch Signalschilder einen entsprechenden Abstand zu Strassen und Kreuzungen aufweisen würden. Auch die Höhe des Anbringens an vielen Orten ist nicht sicher, es besteht eine grosse Sichtbehinderung, welcher einfach behoben werden könnte. Der Langsamverkehr, welcher neu als dritte Säule beschrieben wird, muss auch entsprechende Beachtung in der Strassenplanung finden. Es ist dabei nicht dienlich, wenn dieser oftmals Strassen überqueren muss, nur weil Anschlussplanungen und Projekte nicht überregional abgestimmt werden. Es ist auch nicht hilfreich, wenn Bepflanzungen die Sicht beeinträchtigen. Wenn wir die Wirtschaftlichkeit in unserem Kanton wirklich ernst nehmen, muss der damit verbundene motorisierte Individualverkehr auch entsprechend Gewichtung im 16. Strassenbauprogramm finden. Wir empfinden es als störend, dass jener Verkehrsteilnehmer, welche die Finanzierung sicherstellt, eingeengt wird, warten muss, Umfahrungen und Sperrungen einfach in Kauf nehmen muss und zu guter Letzt auch noch jener ist, der hinter dem öV hinterherfahren muss. Das in der kantonalen Raumplanung der öV absolut in den Vordergrund gerückt wird, finden

wir sehr störend. Der verfassungsrechtliche Auftrag, der eine kantonale Erschliessung aller Verkehrsteilnehmer vorschreibt, wird somit ausgeweitet und entspricht nicht allen wirtschaftlichen Faktoren. Zuerst öV, dann motorisierter Individualverkehr, das kann es nicht sein. Jeder, der bezahlt, soll auch entsprechend Gewichtung in einem Strassenbauprogramm finden. Als Herausforderung und Möglichkeit zur verbesserten Sicherheit auf den Strassen könnte zum Beispiel auch der Flüsterbelag oder der gischtreduzierende Belag geprüft werden. Es gibt heute Beispiele im Kanton Aargau, Teilstrecke auf der Autobahn, wo sich dieser sehr gut entwickelt. Wir kennen die Chancen, welche sich mit dem Neubau von Strassen ergeben, und fordern, dass auch entsprechend Rücksicht auf den motorisierten Individualverkehr genommen wird. Die Unterhaltskosten dürfen nicht vergessen werden.

Göldi-Gommiswald (im Namen der CVP-EVP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Vorerst schliesse ich mich dem Dank des Vorredners an für die umfassende und ausführliche Vorlage. Sie ist eine gute Beratungsgrundlage und zeugt von einer hohen Professionalität und einer sehr guten Arbeit im Departement. Das möchte ich an dieser Stelle explizit erwähnen und danke den Verantwortlichen, sei es auf der Regierungsbank oder heute auch hier auf der Tribüne, dafür ganz herzlich.

Wir haben die Beratungsgrundlage durchgesehen und kommen zum Schluss, dass die beantragten Strassenplanänderungen für die CVP-EVP-Fraktion gut nachvollziehbar sind. Bei der Beratung des Kantonsratsbeschlusses über das 16. Strassenbauprogramm ist uns aufgefallen, dass die Priorisierung zu Diskussionen Anlass gegeben hat. Das Verfahren für die Priorisierung der Bauvorhaben erscheint uns erprobt und eingespielt, beim nunmehr 16. Strassenbauprogramm scheint die erforderliche Routine vorhanden. Der Ablauf ist klar im Bericht auf S. 34 ff. beschrieben. Die Gemeinden sind es, die Begehren anmelden. Diese Begehren werden standardmässig geprüft und priorisiert. Zu den Indikatoren in diesem Prüfungszyklus gehören unter anderem Reisezeit, Emissionen, Umwelt, Betriebskosten, Reduktion von Unfällen usw. Letztlich werden die Projekte einer Kostenwirksamkeitsanalyse unterstellt, und diejenigen, die gut abschneiden, werden in die Liste A aufgenommen. Was dabei fehlt, ist eine Beurteilung nach der Gewichtung der strategischen Bedeutung dieser Vorhaben aus kantonaler Sicht. Hier sähe die CVP-EVP-Fraktion gerne eine Gewichtung, die nicht nur auf die entsprechenden genannten technischen Kriterien abstützt. Eine Grundlage dieser Priorisierung könnte durchaus eine Gewichtung der Projekte nach Bedeutung und Zielen des Kantons sein. Dazu kann ein Leitbild helfen, ein Regierungsprogramm, ein Richtplan, oder wenn dieses dann einmal breit abgestützt politisch akzeptiert ist, das Raumkonzept des Kantons St.Gallen. Die CVP-EVP-Fraktion ist klar der Meinung, dass insbesondere vor dem Hintergrund einer engeren Finanzsituation der Entscheid, welche Strassenbauvorhaben realisiert werden, nicht allein auf einer technischen Beurteilung basieren darf. Mit dem Strassenbauprogramm wird über viel Geld beschlossen. Die Frage, wo in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, darf in Zukunft nicht allein auf der Kostenwirksamkeitsstudie basieren, so wie die Regierung dies in der Vorlage eindeutig darlegt. Es gingen offenbar 497 verschiedene Begehren ein, 261 wurden bewertet nach den Kriterien Wirtschaftlichkeit und Kostenwirksamkeit. Eine Gewichtung der Vorhaben bezüglich ihrer strategischen Bedeutung fehlt. Die CVP-EVP-Fraktion unterstützt daher die Anträge der vorberaten-

den Kommission, dass die Regierung bei der Beurteilung für Ersatzprojekte, die bei entsprechend vorhandenen Mitteln oder wenn Ersatz angezeigt ist nachgerückt werden sollen, insbesondere solche übergeordneten Ziele des Kantons berücksichtigt. Grundsätzlich würde dies natürlich auch für die Liste A gelten. Die CVP-EVP-Fraktion erwartet von der Regierung deshalb, dass sie in Zukunft und beim nächsten Strassenbauprogramm eine entsprechende Gewichtung vornimmt. Für diesmal haben wir verzichtet, einen entsprechenden Antrag auf die bereits im A eingeteilten Vorhaben zu stellen. Wir machen den Tatbeweis damit, dass wir ein Projekt, das explizit im von der Regierung verabschiedeten Richtplan der Region aufgenommen ist und dort auch als Kernelement dieser Regionalentwicklung dieses Richtplans dargestellt ist, dass wir exemplarisch dieses Projekt unterstützen und von der Liste B in die Liste A transferieren möchten.

Ammann-Gaiserwald (im Namen der GLP/BDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Zunächst bedanken wir uns mit Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm für dessen weit gehende Realisierung. Wir begrüßen auch dieses ausgewogene 16. Strassenbauprogramm. Besonders positiv ist zu bemerken, dass eine fundierte Gesamtbetrachtung stattfindet und öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in einer Gesamtschau aufeinander abgestimmt sind. Unsere Fraktion hat keine grossen Einwände zur Vorlage. In der Spezialdiskussion kann sich unsere Fraktion zwei bis drei Verschiebungen einzelner Vorhaben innerhalb der Priorisierungskategorien vorstellen. Wir werden auch einen Antrag stellen, dazu werden wir aber später Stellung nehmen.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Zusätzliche Strassen generieren immer und überall zusätzlichen Verkehr. Je komfortabler die Anzahl Parkplätze, desto kleiner die Chance bzw. der Anreiz, dass der öV, das Velo oder die Füße genutzt werden. Je geringer die Staugefahr, desto geringer ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrgemeinschaften gebildet werden oder auf das Privatauto ganz verzichtet wird. Der bekannte Verkehrsexperte Hermann Knoflacher sagt es so: «Mit mehr und besser ausgebauten Strassen nimmt nicht die Mobilität zu, sondern nur die Länge der zurückgelegten Wege, und dabei sinkt unsere Lebensqualität. Der Rückzug des Autos aus unseren Lebensräumen hingegen sorgt für weniger Lärm, weniger Stau, weniger Abgase und weniger Energieverbrauch. Kehren wir darum zurück zur Mobilität im Kopf.»

Das 16. Strassenbauprogramm gibt uns hier in diesem Rat die Chance umzudenken. In welche Verkehrswege sollen wir in den nächsten fünf Jahren investieren und wie viel? Es braucht eine Verschiebung der Investitionsbeträge zugunsten des Langsamverkehrs, Geh- und Radwege oder Fussgängerstreifen usw. im Langsamverkehrsbereich. Sie wissen es alle, viele Fussgängerstreifen entsprechen in unserem Kanton nicht den Sicherheitskriterien und müssen darum nachgebessert werden.

Die SP-GRÜ-Fraktion empfiehlt für das 16. Strassenbauprogramm einen Marschhalt bei der Planung von neuen grossen und teuren Strassenbauprojekten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Konsequenterweise werden wir darum Streichungsanträge stellen. Dies bei der N1-Teilsperre Güterbahnhof St.Gallen, beim A1-Zubringer Rorschach und bei der Grünastrasse in Wil. Diese drei Projekte

sind in der Bevölkerung allesamt umstritten und sollen darum im 16. Strassenbauprogramm nicht weiter vorangetrieben werden. Wenn Sie diesen Streichungsanträgen zustimmen, werden dadurch lediglich 4,1 Mio. Franken weniger in Strassenbauprojekte investiert. Diese 4,1 Mio. Franken, das ist weniger als ein Prozent der vorgesehenen 419,4 Mio. Franken, die der Kanton gesamthaft im 16. Strassenbauprogramm investieren möchte, also ein bescheidener Verlagerungseffekt. Ebenso ablehnen werden wir die Anträge auf den grauen Blättern, die Strassenbauprojekte aus der Liste B in die Liste A vorziehen wollen. Von den 419,4 Mio. Franken Nettoinvestitionen, die der Kanton im 16. Strassenbauprogramm vorsieht, sind etwa 83 Prozent, also der Löwenanteil, reserviert für Strassenbauvorhaben der ersten Priorität, also der Liste A. Die grossen Brocken sind die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil im Toggenburg sowie die Brücke Pfäfers–Valens. Gegen diese drei Grossprojekte opponieren wir nicht mehr. Weitere Grossprojekte lehnt die SP-GRÜ-Fraktion jedoch im 16. Strassenbauprogramm ab. Dafür sprechen im Wesentlichen zwei Gründe:

1. St.Galler Richtplan: Der wurde richtigerweise auch von Göldi-Gommiswald bereits erwähnt. Wenn man den Richtplan nämlich ernst nimmt, so kommt man zu einer strategischen Gesamtsicht und kann eine Gewichtung vornehmen. Ich möchte darum aus dem Richtplan, Teil «Gesamtverkehr», unter dem Zwischentitel «Nachhaltige Mobilität», etwas Kurzes vorlesen. Da steht: «Die heutige Verkehrssituation und die erwarteten Entwicklungen korrespondieren in vielen Belangen nicht mit den Anforderungen an ein nachhaltiges Verkehrssystem. Die Leitsätze Verkehr in den Grundzügen der räumlichen Entwicklung des Kantons lassen sich ohne lenkendes Eingreifen nicht erreichen. Im Sinne der Nachhaltigkeit ergeben sich folgende Handlungsprioritäten: 1. Förderung von konzentrierten Siedlungsformen mit kurzen Wegen, 2. Umlagern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder auf den Langsamverkehr.» Genau das wollen wir im 16. Strassenbauprogramm vermehrt. Wir sind uns bewusst, dass für den Langsamverkehr etwas mehr drin ist als in alten Strassenbauprogrammen, aber das reicht nicht. Das Umdenken muss noch etwas mehr Fuss fassen. 3. Das Optimieren der vorhandenen Infrastrukturen, im Sinn der volkswirtschaftlichen Effizienz, und 4. Ausbau der Infrastruktur im Sinne der Kapazitätserweiterung. Ja, neue Strassen schaffen Kapazitätserweiterung, und das hat allerletzte Priorität gemäss Richtplan. Gesamtsicht ist also gefragt. Wir dürfen darum im 16. Strassenbauprogramm nicht Dinge beschliessen, die dem Richtplan völlig widersprechen bzw. die Prioritätensetzung auf den Kopf stellen und die Kapazitätserweiterung für den MIV als erste statt als letzte Priorität setzen.
2. Agglomerationsprogramme: Ich beginne hier gerne mit einem Kompliment an die Mitarbeiter des Tiefbauamtes für die Arbeit an den Agglomerationsprogrammen. Insbesondere im Bereich Langsamverkehr weisen nämlich vier der fünf St.Galler Agglomerationsprogramme eine hohe Qualität auf, was dazu führte, dass der Bund für diese Programme (St.Gallen–Rorschach–Arbon, Obersee und Wil) einen hohen Beitragssatz von 40 Prozent in Aussicht stellt. Beim Agglomerationsprogramm Werdenberg sind es 35 Prozent. Das Agglomerationsprogramm Rheintal ist leider durchgefallen und erhält keine Bundesbeiträge. Allein für die ausgewiesenen Langsamverkehrsprojekte in diesen vier vom Bund als ausgezeichnet bewerteten Agglomerationsprogrammen stellt der Bund 60 Mio. Franken an Unterstützungsgeldern in Aussicht. Diese Gelder fliessen aber nur dann, wenn der

Kanton und die Gemeinden diese Langsamverkehrsprojekte in den Jahren 2015 bis 2018 auch realisieren oder zumindest anstossen. Sie haben ja sicher gemerkt, das Agglomerationsprogramm korrespondiert zeitlich fast mit dem Strassenbauprogramm, nicht ganz. Das erste Jahr 2014 ist im Agglomerationsprogramm nicht enthalten, dort sind es die Jahre 2015 bis 2018, aber es zeigt sich, dass im 16. Strassenbauprogramm diese Agglomerationsprojekte Platz haben müssen. Der Kanton muss also in seinem Strassenbauprogramm 60 Mio. Franken für Langsamverkehrsprojekte bereitstellen und die Gemeinden ungefähr weitere 30 Mio. Franken. Der Kostenteiler ist im Grossen und Ganzen zwei Teile zu zwei Teilen und einem Teil, das ergibt 60 Mio. Franken vom Bund, 60 Mio. Franken vom Kanton und 30 Mio. Franken durch die Gemeinden.

Wenn man nun in der Investitionsübersicht S. 44 in der Botschaft nachschaut, finden wir hier die benötigten 90 Mio. Franken für den Langsamverkehr bei weitem nicht. Sie können hier nachlesen, vorgesehen sind für Langsamverkehr und Fussgängerübergänge 10 Mio. Franken, und dann gibt es noch den Punkt Agglomerationsverkehr, wo noch weitere kleine Vorhaben auch eingeschlossen mit 25 Mio. Franken sind. Da sind die Gemeindebeiträge auch schon dabei. Wenn ich das zusammenzähle, dann komme ich auf 35 Mio. Franken, es müssten aber 90 Mio. Franken sein. Immerhin wurde uns in der vorberatenden Kommission von Fachseite des Tiefbauamtes zugesichert, dass im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprogramme etwa 50 Mio. Franken kantonale Mittel für Langsamverkehrsmassnahmen eingesetzt werden sollen. Dies allerdings unter der Bedingung, dass die Gemeinden ihren Beitrag bei der Planung, Finanzierung und Realisierung ebenfalls beisteuern. Darum möchte ich an dieser Stelle die Gemeindepräsidenten und weiteren Exekutivmitglieder in diesem Rat besonders ermuntern, die Langsamverkehrsprojekte und die Gestaltung der Strassenräume in ihren Gemeinden voranzutreiben. Es handelt sich wohl um eine einmalige Chance, die uns hier bevorsteht. Diese 60 Mio. Franken Bundesbeiträge für Langsamverkehrsprojekte dürfen nicht ungenutzt bleiben. Warum stellt wohl der Bund ausgerechnet den St.Gallern fast einen Viertel des Gesamtbetrages für die ganze Schweiz für Langsamprojekte innerhalb der Agglomerationsprogramme zur Verfügung? Warum so viel? Wohl darum, weil bei uns Nachholbedarf besteht. Den gilt es zu nutzen.

Um das zu ermöglichen, muss das Baudepartement wohl auch bei den internen Ressourcen bzw. bei den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein paar Verschiebungen vornehmen. So braucht es mehr Personal beim Langsamverkehr und für die kommenden fünf Jahre wohl etwas weniger beim traditionellen Strassenbau. Das muss möglich sein, denn der Verfall der 60 Bundesmillionen oder auch nur ein Teil davon wegen Untätigkeit oder zu wenig Engagement des Kantons wäre aus unserer Sicht eine Katastrophe. In jedem andern Bereich bemühen wir uns auch, Bundesmittel abzuholen und einzusetzen, dort, wo uns diese Möglichkeit geboten wird. Es besteht Nachholbedarf beim Langsamverkehr, das ist ausgewiesen und die Agglomerationsprogramme zeigen das überdeutlich. Durch das Zurückstellen der neuen Strassenprojekte gewinnen wir Geld und Ressourcen, um bei den Langsamverkehrsprojekten vorwärtszumachen. Nutzen wir diese Chance im 16. Strassenbauprogramm.

Riederer-Pfäfers (im Namen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Es handelt sich um eine sehr gut fundierte Grundlage, die nicht nur in anschaulicher Weise die grossen Aufgaben im Strassenbau darlegt, sondern auch eine Priorisierung ermöglicht und Aufschluss über die komplexe Finanzierung von Strassenbau und Strassenunterhalt gibt. Die Prüfung der uns von Regierung und vorberatender Kommission vorgelegten Vorlage ergibt, dass die Aufgaben im Strassenbau und -unterhalt auch in den nächsten Jahren beträchtlich sein werden. Eine Priorisierung ist erforderlich und sie erfolgt richtigerweise zum einen aufgrund der Wichtigkeit, zum anderen aber auch aufgrund der Realisierungsbereitschaft der einzelnen Projekte in den Regionen.

Die FDP-Fraktion wird der von der vorberatenden Kommission beschlossenen Priorisierung zustimmen und allenfalls zu Einzelanträgen Stellung beziehen. Wesentlich zu realisierende Projekte werden von der FDP-Fraktion nicht bestritten. Von allgemein hoher Priorität wird die Realisierung der dritten Rosenberg-Röhre und die Studie für eine Teilsperre Güterbahnhof sein. Hier sind vorerst lediglich rund Fr. 600'000.– für Projektierungsarbeiten eingesetzt. Sollte es sich ergeben, dass die Projektierung rasch abgeschlossen und die Realisierung bereits im Rahmen bzw. im Zeitrahmen des 16. Strassenbauprogrammes an die Hand genommen werden kann, so müssten hier zusätzliche finanzielle Mittel gesprochen werden. Die Engpassbeseitigung im Raum St.Gallen ist von grosser Wichtigkeit, und wir müssen alles daransetzen, dass die vom Bund vorerst in einer zweiten Priorisierung in Aussicht gestellten Mittel auch rasch eingesetzt werden können.

Dem möchte ich noch zwei, drei Überlegungen zum Thema Finanzierung anfügen. Es wird immer wieder ins Feld geführt, dass das Strassenbauprogramm ein reines Programm zur Förderung des Individualverkehrs sei. Das trifft so jedoch nicht zu, weil sich auch ein grosser Teil des nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehrs auf den Strassen und insbesondere auf den Staatsstrassen abwickelt. Des Weiteren trifft es auch deshalb nicht zu, weil mit den Mitteln des Strassenverkehrs auch der Langsamverkehr, Wanderwege, Amphibienschutzmassnahmen, Bushaltestellen und sogar die Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen finanziert werden. Dann sind in diesem Paket auch beträchtliche Massnahmen für den Lärmschutz vorgesehen. Meine Betrachtung fällt deshalb etwas positiver aus als jene von Blumer-Gossau.

Es war seinerzeit eine grosse Leistung, dass der Strassenbau, mit allen soeben aufgezählten Massnahmen aus anderen Bereichen, mittels einer Spezialfinanzierung realisiert wird. Um diese Finanzierung beneiden uns zahlreiche Kantone. Umso mehr müssen wir aufpassen, dass dem Strassenfonds nicht laufend weitere Mittel entzogen werden. Auf S. 51 der Botschaft ist dargelegt, dass dieser Mittelentzug je Jahr rund 37,8 Mio. Franken beträgt. Mit diesem Betrag jedoch könnte beispielsweise die Umfahrung Bütschwil vollständig gebaut werden. Dann möchte die FDP-Fraktion nochmals auf den Kantonsstrassenunterhalt aufmerksam machen. Im Rahmen des 16. Strassenbauprogrammes sollen rund 255 Mio. Franken dafür aufgewendet werden. Die Regierung weist auf die dringend erforderlichen Belagssanierungen hin und stellt fest, dass aus finanziellen Gründen nicht alles realisiert werden könne. Damit verschlechtere sich aber der bauliche Zustand der Infrastrukturbauten zusehends und müsse in den folgenden Strassenbauprogrammen in erhöhtem Ausmass nachgebessert werden. Der FDP-Fraktion ist es ein Anliegen, dass im Interesse der Infrastrukturerhaltung wirksame Massnahmen eingeleitet

werden. Es geht nicht nur darum, das Strassennetz zu ergänzen und zu vervollständigen, sondern auch darum, das bestehende Strassennetz laufend zu unterhalten.

Bühler-Schmerikon: An der Sitzung der vorberatenden Kommission wurde über Strassenprojekte mit der Priorität A, d.h. ausführungsfähige Projekte, und solche mit der Priorität B, d.h. angemeldete, jedoch noch nicht fertig geplante Projekte, diskutiert und entschieden. Des Weiteren stehen andere Wunschprojekte an. Leider reichen die zur Verfügung stehenden Mittel bei Weitem nicht aus, um alle Begehrlichkeiten abzudecken. Erneut fehlt für das Linthgebiet im 16. Strassenbauprogramm unter der Priorität A die Verbindungs- und Entlastungsstrasse von der A53 in Richtung Gaster. In den betroffenen Gemeinden Schmerikon, Uznach und Kaltbrunn ringt man bereits seit 40 Jahren um eine optimale Entlastungsstrasse. Durch eine Verbindungs- und Entlastungsstrasse würden die Industrie- und Einkaufszentren sowie auch der Individualverkehr weit besser an die A53 angeschlossen, und der Durchgangsverkehr könnte gewaltig entlastet werden. Die Bevölkerung des Städtchens Uznach und dessen Umgebung könnte aufatmen, wenn der gesundheitsgefährdende Zustand endlich beseitigt wäre. Auch der öV erhielte durch eine Entlastungsstrasse eine massive Aufwertung: grössere Pünktlichkeit in den Gemeinden aufgrund stauloser Strassen. Die Idee oder die Zusicherung seitens des Baudepartementes, bei einer allfälligen Verzögerung eines Projektes aus dem Anhang A könnte ein Projekt aus dem Anhang B bevorzugt werden, weckte in mir im 15. Strassenbauprogramm einen kleinen Hoffnungsschimmer, gerade auch, weil die Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona unter der Priorität A aufgeführt war, aber die Vorlage bekanntlich vom Volk verworfen wurde. Doch nichts dergleichen geschah, kein in der Priorität B bewertetes Projekt wurde in die Priorität A verschoben.

Der finanziellen Mittel für den Strassenbau werden in Zukunft nicht mehr, sondern im Gegenteil weniger. Grössere Strassenbauvorhaben können oder werden unter Umständen eine Entlastungsstrasse auf Jahre hinaus blockieren oder verhindern. Deshalb möchte ich die Kantonsrätinnen und Kantonsräte aus den anderen Regionen aufrufen, das eben Vorgetragene bei ihren Entscheiden zu berücksichtigen und das Anliegen aus dem Linthgebiet zu unterstützen. Auch die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden stehen klar hinter einer Entlastungsstrasse.

Regierungsrat Haag: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Auslegeordnung war sehr umfassend, die verschiedenen Positionen wurden vorgetragen, und auch der Präsident der vorberatenden Kommission hat die wichtigsten Sachen gesagt. Thema wäre jetzt das 16. Strassenbauprogramm, aber eigentlich haben wir vom öV-Programm gesprochen. Im Baudepartement lege ich Wert darauf, dass von Gesamtverkehrskonzepten gesprochen wird. Es kann nicht sein, dass immer wieder versucht wird, Strassenbauvorhaben gegen den öV auszuspielen. Wir müssen situativ am richtigen Ort den richtigen Verkehrsträger einsetzen. Dies gelingt nur mit-, aber nicht gegeneinander. Auch das Baudepartement beachtet diesen Grundsatz, beispielsweise in der Raum- und in der Richtplanung und eben im Strassenbauprogramm und beim öV. Ich habe Verständnis für den Langsamverkehr, aber man darf nicht alles gegeneinander ausspielen. Mit Blick auf die sehr guten Agglomerationsprogramme gibt es bereits heute grosse Fortschritte. Und wir haben noch nie so viel Geld eingestellt, um solche Projekte weiter zu för-

dern. Im Übrigen möchte ich aber auch anfügen, dass der ganze öV nichts nützt, wenn das Postauto im Stau steckenbleibt, weil die Strassen nicht ausgebaut sind. Ein jeder nicht schienengebundene Verkehr braucht ein funktionstüchtiges Strassennetz.

Mit Bezug auf die alle fünf Jahre stattfindende Planung fragen wir die Gemeinden an, ob sie Projekte eingeben möchten. Auf diese geht das Baudepartement auch ein, prüft, bespricht und priorisiert. Die grossen Brocken sind die Umfahrungsstrassen; dann aber auch Korrekturen, die Verkehrssicherheit, die Rad- und Fusswege, der Lärmschutz und schliesslich und schwergewichtig die Agglomerationsprogramme. Wir priorisieren dort, wo die Investitionen, der eingesetzte Franken, auch Wirkung zeitigt. Dabei werden keine Wünsche erfüllt. Das Baudepartement versucht, die Projekte neutral zu beurteilen, es gibt keine Privilegien. Auch das vorliegende 16. Strassenbauprogramm ist wieder ehrgeizig, und wir hoffen, das meiste daraus auch realisieren zu können und nicht nur Versprechen dazu abzugeben. Allerdings ist das nicht immer ganz einfach, weil viele grössere Projekte zeitlich nicht einschätzbar sind oder weil sie mit Rechtsmitteln verzögert werden. Und die Finanzierung ist tatsächlich ein Problem.

Bei den Projekten mit Priorität A haben wir nur das eingestellt, was wir insgesamt finanzieren können, wofür wir überhaupt die Mittel haben. Das hat jedoch nichts mit dem heute Morgen diskutierten Thema zu tun. Auf S. 50 der Botschaft sind jene Mittel aufgeführt, über die wir verfügen werden. Und ich möchte betonen, dass wir mit unsern Mitteln sorgfältig umgehen. Auch die Prioritäten sind klar festgelegt. Die erste Priorität hat der Betrieb, auch der Unterhalt ist nicht gefährdet. Zum Glück müssen wir hier nicht wie bei den Hochbauten regelmässig weitere Aufschübe hinnehmen. Beim Betrieb geht es um 680 km Kantonsstrassen. Damit wird der Wirtschaft, dem Tourismus und der Bevölkerung in abgelegenen Regionen die Mobilität ermöglicht. Des Weiteren geht es um den Unterhalt, damit die Strassen das ganze Jahr, rund um die Uhr, zur Verfügung stehen; es geht um Korrekturen, Sanierungen und Sicherheit. Der übrigbleibende Rest kommt in den Fonds für Grossprojekte. Über das, was im Fonds liegt, verfügen wir; wenn dort aber nichts vorhanden ist, gibt es auch nichts zu verbrauchen.

Bezüglich Strassenfonds muss ich vielleicht noch etwas ausholen. Wie wird dieser denn überhaupt geäufnet? Dazu braucht es einen Blick über die Kantons Grenzen hinaus und einen Blick in die weite Zukunft. Morgen wird sich die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (abgekürzt BPUK) zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (abgekürzt Astra) überlegen, wie wir langfristig die Finanzierung unseres National- und Kantonsstrassennetzes sicherstellen können. Dies ist die wichtige Frage. Kurzfristig gesehen gibt es immer noch mehr Autos und noch mehr Stau. Gleichzeitig gibt es aber auch betriebsstoffärmere Autos, was heisst, dass weniger Treibstoff verbraucht wird und damit automatisch weniger Einnahmen generiert werden. Wie viel das sein wird, wird sich weisen. Dann gibt es neu zu erfüllende Auflagen bezüglich der Verkehrssicherheit, die den Unterhalt des grossen Strassennetzes immer teurer und aufwendiger machen. Dies betrifft grosse Sanierungsarbeiten an Brücken, Tunnels und Strassen. Finanziell betrachtet gehen wir davon aus, dass es in 10 bis 15 Jahren wirklich schwierig werden könnte, die nötigen Mittel zu bekommen. Der Bund möchte jetzt aufgrund der komfortablen Situation den sogenannten Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (abgekürzt NAF) errichten. Dieser soll die Mittel bereitstellen, damit der Unterhalt

langfristig gesichert werden kann. Im NAF ist auch der Agglomerationsverkehr, welcher dem Strassen-, Schienen- und Langsamverkehr dient, enthalten. Für den Langsamverkehr sind für 20 Jahre 1,6 Mrd. Franken eingestellt, was aber bei Weitem nicht genügen wird. Diejenigen Kantone, die gute Projekte vorlegen, werden mehr bekommen; darum bemüht sich auch der Kanton St.Gallen.

Daneben besteht aber eine weitere Unsicherheit bezüglich der Finanzen. Es geht hier um den Netzbeschluss des Bundes, der eine Aufgabenteilung zwischen Nationalstrassenbau und Baubetrieb und Unterhalt vorsieht. Bau ist Bundessache, Baubetrieb, Unterhalt sowie die Kantonsstrassen sind Sache der Kantone. Was noch nicht übertragen werden konnte und noch offen ist, ist das Grundnetz. Die Ergänzung zum Grundnetz, das sind etwa 400 Kilometer nicht vierspurige Strassen, ist der Bund bereit zu übernehmen. Dies betrifft die Anschlüsse an alle kantonalen Hauptorte, im Kanton St.Gallen die A53. Natürlich sind dies unregelmässige Entlastungen für die Kantone. Deshalb hat man sich darauf geeinigt, dass der Bund diese Strassen übernimmt, wenn im kommenden November der Erhöhung der Autobahnvignette zugestimmt wird. Vorbehältlich dieser Zustimmung könnte der Kanton St.Gallen die A53 abtreten und die dadurch frei werdenden Mittel könnten für die kantonalen Strassen eingesetzt werden. Kommt der Netzbeschluss nicht zustande, bleibt uns die A53 erhalten, und wir werden zulasten unseres Fonds weiterhin dafür besorgt sein müssen. Dadurch fehlt uns natürlich für andere Aufgaben wieder Geld. Ich möchte einfach sagen, dass die langfristige Finanzierung eine sehr unsichere Sache ist. Die Baudirektoren aller Kantone hoffen, dass der Erhöhung der Autobahnvignette zugestimmt wird.

Auf S. 51 der Botschaft gibt es einen Überblick zu unserer eigenen Finanzierung. Es ist so, dass wir bis zum Ende dieses Strassenbauprogramms aufgrund der bereits bewilligten grossen Projekte die Reserven aufbrauchen werden. Wir sind dabei leicht verschuldet. Mit Blick auf die neuen Umfahrungsstrassen möchte ich anfügen, dass wir auch im 17. Strassenbauprogramm bereits 66 Mio. Franken ausgegeben haben, die dann später nicht mehr für neue Strassen zur Verfügung stehen. Gerne möchte ich hier auch noch die Grossprojekte etwas betrachten, die ja das Hauptinteresse auf sich ziehen. Einerseits sind dies die Brücke Pfäfers–Valens sowie die beiden Toggenburger Strassen, und andererseits geht es um die A1 zwischen Rorschach und Bad Ragaz sowie zwei Projekte in Wil. Letztere haben wir in die Priorität A aufgenommen, wollen sie detailliert ausarbeiten und ins Parlament bringen, um wenigstens einen Teil davon im 17. Strassenbauprogramm beginnen zu können. Dann sind in Priorität B fünf aufgeführt, die allenfalls nachrücken könnten. Anzufügen bleibt, dass bereits wieder neun neue Projekte eingereicht wurden, die zuerst einmal grundsätzlich studiert werden müssen. Es werden sicher nicht alle ins 17. Strassenbauprogramm aufgenommen werden können, was wir mit den betroffenen Gemeinden und Regionen auch besprechen werden. Es zeichnet sich aber heute schon ab, dass von vier ausgearbeiteten Projekten höchstens mit einem im 17. Strassenbauprogramm begonnen werden kann. Eine Ausarbeitung eines Strassenbauprojektes bedeutet einen enormen Aufwand, ist höchst komplex. Neben dem Tiefbauamt ist auch das Amt für Raumentwicklung sowie das Amt für Umwelt mit von der Partie, es geht um die Umweltverträglichkeit, den Wasserbau, wenn Bächlein dazwischen liegen, und den Landerwerb. Kurzum, es ist ein aufwendiges Gesamtprojekt für das ganze Baudepartement mit unzähligen Sitzungen und Beratungen. Neben den fehlenden Mitteln haben wir schlicht auch keine Kapazitäten, um

weitere Projekte zu bearbeiten. Wir werden dem Kantonsrat diejenigen Projekte mit den grössten Chancen und dem grössten Wirkungs- und Nutzeneffekt vorlegen. Sollten tatsächlich weitere Entscheide wie beispielsweise in Rapperswil fallen, dann könnten wir andere Projekte nachziehen. Noch eine letzte Bemerkung zu den eingereichten grauen Blättern: Das Baudepartement hat grosses Verständnis für die Anliegen der Votanten in diesem Rat und für die Bevölkerung, deren Anliegen hier vertreten werden.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlage fest.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Es geht um reine Anpassungen im Bereich von National-, Kanton- und Gemeindestrassen. Einige werden in den Kantonsstrassenplan aufgenommen, andere entlassen, dies wie in meinen Ausführungen bereits gemacht. Die Kommission hat keine Anträge gestellt.

Spezialdiskussion

Der Kantonsrat stimmt dem IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan mit 97:3 Stimmen bei 1 Enthaltung in der Gesamtabstimmung zu.

36.13.02 Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 (Titel der Vorlage: 16. Strassenbauprogramm)

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlagen fest.

Spezialdiskussion

Ziff. 1.1.4 (Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung [NEB]). Steiner-Kaltbrunn: Der Vorsteher des Baudepartementes hat ausgeführt, dass ab 1. Januar 2014 die A53 Rapperswil–Schmerikon ins Nationalstrassennetz übernommen wird. Ist es richtig, dass der Bund dann nicht nur für den Unterhalt, sondern auch für den Ausbau einer vierspurigen Strasse zuständig ist? Und geschieht dies gleichzeitig mit dem Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn? Ich möchte darauf hinweisen, dass diese beiden Sachen zusammenhängen, ansonsten entsteht an unserer Grenze ein noch grösserer Stau.

Regierungsrat Haag: Die Übernahme erfolgt nicht auf den 1. Januar 2014, sondern erst, wenn der Netzbeschluss zustande kommt. Ab dann ist der Bund für den Betrieb, den Bau, den Unterhalt und allenfalls – im Rahmen des nationalen Netzbeschlusses nach der internen Bundespriorisierung aller Schweizer Nationalstrassen – auch für einen Ausbau auf vier Spuren zuständig. Dass dies mit der Zürcher Oberlandautobahn koordiniert werden muss, ist eigentlich klar. Umgekehrt bedeutet die Übernahme durch den Bund, dass der Kanton St.Gallen nichts mehr zu sagen hat. Er wird zwar noch angehört und einbezogen, aber der Entscheid liegt nachher alleine beim Bund.

Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 16. Strassenbauprogramm)

Gemperle-Goldach legt seine Interessen im Zusammenhang mit dem Komitee gegen den Ausbau Rorschach offen und beantragt im Namen der SP-GRÜ-Fraktion, das Bauvorhaben «A / 1/104 / Goldach/Rorschacherberg / Zubringer A 1 Region Rorschach / Fr. 3'500'000.– / Auflage/ LE/Detailprojekt» zu streichen.

In Rorschach ist es so, dass es sowohl östlich der Agglomeration im Buriet als auch westlich im Raum Goldach/Mörschwil einen Autobahnanschluss gibt. Und jetzt ist noch ein dritter, nur zwei Kilometer weiter östlich, geplant. Dieser dritte Anschluss geht mitten durch einen der letzten grünen Hänge im Rorschacherberg und führt dann mitten ins Siedlungsgebiet. Das Problem bei diesem neuen Zubringer ist, dass zwar gewisse Strassen entlastet werden, aber keine so stark, dass ein heute zerstörtes Gebiet wieder zu einem Wohngebiet gemacht werden kann. Es gibt keine genügende Entlastung, die eine solche Wirkung zeitigen würde. Demgegenüber werden jedoch neue Gebiete massiv belastet. Das sind die Hauptgründe, weshalb sich das Komitee gegen diesen Autobahnanschluss wehrt. Daneben ist mit massiven Kosten zu rechnen, z.B. mit flankierenden Massnahmen, welche die Gemeinden äusserst stark fordern würden. Der hierzu ausgearbeitete Bericht ist zwar gut, aber ich glaube noch nicht daran, dass die Gemeinden und vor allem die Bürgerinnen und Bürger bereit sind, all diese zwingenden Massnahmen zu finanzieren. Das Komitee sieht auch, dass diese Verkehrsprobleme angegangen werden müssen, es meint aber, dass das Problem mit sanfteren Massnahmen besser gelöst werden kann. Man könnte beispielsweise im bestehenden Strassennetz Unterführungen unter der Bahnlinie hindurch bauen.

Bereuter-Rorschach legt seine Interessen als Einwohner von Rorschach und Mitglied des Komitees für den Ausbau Rorschach offen. Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

In der Agglomeration Rorschach besteht in Bezug auf den Verkehr in den drei Gemeinden Goldach, Rorschacherberg und Rorschach grosser Handlungsbedarf. Der Verkehr fliesst aus drei Richtungen in, durch und aus dieser Agglomeration. Auf engem Raum liegen zwischen den Hügeln des Rorschacherbergs und dem Bodensee nebst den Strassenverbindungen noch zwei Bahnlinien, darunter die Hauptverbindung aus Genf über Bern, Zürich, St.Gallen Richtung München. Dort, wo die drei Gemeindegebiete zusammenkommen, sind grosse Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Diese haben einen beachtlichen Bedarf an Transportkapazitäten auf Schiene und Strasse. Der Verkehr innerhalb der Agglomeration muss wenigstens einmal die Bahnlinie queren, um auf das übergeordnete Strassennetz zu gelangen. Nicht nur wegen der Zunahme des Strassenverkehrs, sondern auch wegen des Ausbaus der Bahn werden die Warte- und Schliessungszeiten der Bahnübergänge immer länger. Folgen der ganzen Entwicklung sind:

- eine massive Belastung der Agglomeration, insbesondere auch der Wohngebiete, mit Immissionen. Die negativen Folgen für die Lebensqualität sind offensichtlich;
- Sicherheitsprobleme wegen des dichten Verkehrs, aber auch wegen der Schliessungszeiten der Bahnübergänge für Einsätze von Polizei, Feuerwehr oder Sanität;

- eine massive Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs innerhalb der Agglomeration;
- Verlust von Siedlungsqualität über die Jahre.

Nun liegt erstmals ein sorgfältig abgestimmtes Gesamtpaket vor, welches Massnahmen auch im Bereich der Strassen vorsieht, insbesondere mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss sowie der Zubringerstrasse, einschliesslich einer Unterführung unter der SBB-Bahnlinie hindurch. Notwendig sind auch Massnahmen im öV und im Langsamverkehr und, ganz wichtig, flankierende Massnahmen in allen drei Gemeinden. Alle Massnahmen, also auch der A1-Zubringer, den die SP-GRÜ-Fraktion nun streichen will, sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Arbon-Rorschach in zweiter Generation. Schwerpunkte dieses Programms sind die Förderung des öV und des Langsamverkehrs sowie punktuelle Ergänzungen des Strassennetzes und Entlastungen der verkehrsgeplagten Zentren. Für diese förderungswürdigen Vorhaben wurde ein Bundesbeitragssatz von 40 Prozent gesprochen. Nutzniesser all dieser Massnahmen sind die Bevölkerung, das Gewerbe und die Industrie. Die Lebensqualität wird deutlich verbessert.

Zu den Argumenten der Antragsteller: Es liegt in der Natur der Sache, dass solche Vorhaben nicht nur Befürworter haben, und es ist auch klar, dass insbesondere Direktbetroffene ihre Rechte wahren wollen. Das wird ihnen in den entsprechenden Verfahren auch zugestanden. Jedoch ist das öffentliche Interesse an einer nachhaltigen, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Lösung der Verkehrsprobleme gewichtig. Dieser Aspekt muss jetzt den Ausschlag geben und muss dazu führen, dass ein mit überdurchschnittlich hohem Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertetes Projekt im Rahmen des 16. Strassenbauprogramms zügig vorangetrieben werden kann.

Hegelbach-Jonschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Lehmann-Rorschacherberg: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Ich habe dieses Projekt seit dem Jahr 2005 als Gemeinderätin von Rorschacherberg mitbegleitet. Das zeigt schon, dass es sich nicht nur um ein Projekt der Gemeinde Goldach handelt, sondern der ganzen Region. Die Behörden der Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Goldach haben in allen Teilen immer zusammengearbeitet und haben das vorliegende Projekt gutgeheissen. In Rorschach und Rorschacherberg gibt es zwei äusserst stark befahrene Strassen. Diese sind dauernd überlastet und behindern auch den sehr guten öV. Deshalb kommen dann die Busse nicht mehr rechtzeitig zum Bahnhof. Am Abend gibt es jeweiligen Staus bis hinein in die Autobahn bei Meggenhus, was äusserst gefährlich ist. Des Weiteren muss verhindert werden, dass sich der ganze Verkehr in Rorschach einen Weg sucht Richtung Autobahn. Dieser Verkehr sollte die Wohngebiete möglichst schnell verlassen und auf die bereits vorhandene Schnellstrasse geleitet werden. Das A1-Projekt sieht das auch vor. Dabei haben wir – Gemperle-Goldach hat es bereits erwähnt – Gebiete, die etwas mehr belastet werden, aber dafür werden andere verdichtete Wohngebiete entlastet. Das muss man auch sehen. Zudem schätzt der Bund das Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr gross ein. Der Prüfungsbericht des Bundes besagt sogar, dass dieses Projekt von allen ihm vorliegenden den zweitgrössten Nutzen aufweist. Für flankierende Massnahmen liegen weitreichende

regionale Konzepte vor. Mit diesem Projekt haben wir Meilensteine erreicht, und deshalb möchten wir weitermachen.

Wasserfallen-Goldach legt seine Interessen offen als Einwohner der Gemeinde Goldach. Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Gestern Morgen stand ich, wie andere auch, im Stau. Als Berufspendler aus der Agglomeration Goldach/Rorschach bin ich mich an stockenden Verkehr eigentlich gewöhnt. Gestern war lediglich aussergewöhnlich, dass der Stau durch einen Verkehrsunfall auf der Autobahn und nicht wie üblich durch die schmerzlich fehlenden verkehrstechnischen Lösungen ausgelöst wurde. Beim Bauvorhaben «A1 Region Rorschach» handelt es sich – es wurde bereits verschiedentlich erwähnt – um ein gut durchdachtes Gesamtpaket, bestehend aus insgesamt vier elementaren Pfeilern und nicht nur aus dem Autobahnanschluss Witen in Goldach. Flankierende Massnahmen in allen drei Gemeinden, die Förderung des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sind ebenso wesentliche Bestandteile dieser geplanten Massnahme. Durch die Vermeidung von langen Staus vor den Barrieren, insbesondere in Goldach, wird die verkehrsmässige Entlastung der Zentren erreicht und der Aufenthalt, das Wohnen und das Arbeiten in den drei direktbetroffenen Gemeinden wesentlich angenehmer. Dank dieser Entlastung kann endlich eine attraktive Gestaltung der Zentren in Angriff genommen werden, bei der nicht der motorisierte Verkehr im Mittelpunkt steht, sondern beispielsweise auch ein ausgebautes Fuss- und Radwegnetz für kurze Distanzen möglich wird. Es braucht dieses Paket, um dem enormen Verkehrsfrust der Bevölkerung in dieser Region endlich mit effektiven Massnahmen entgegenzuwirken. Es erstaunt mir doch sehr, wenn Gemperle-Goldach zentrale Elemente dieser geplanten, nachhaltigen Verkehrspolitik als nicht verantwortbar betitelt. Was zu verantworten ist und was nicht, wird alleine die Rorschacher und Goldacher Stimmbürgerschaft sagen, indem nach dem wohl baldigen Vernehmlassungsverfahren wahrscheinlich das Referendum ergriffen wird. Auch wird das Stimmvolk der direktbetroffenen Gemeinden entscheiden, ob es die Kosten für die flankierenden Massnahmen gutheissen will. Solches kann hier nicht als Argument angebracht werden.

Im Antrag der SP-GRÜ-Fraktion wird unter Punkt 2 aufgeführt, dass dieses Verkehrsprojekt zusätzliche Lärmbelastung und Luftverschmutzung zur Folge hätte. Einmal abgesehen von der zeitlichen und nervlichen Belastung des ständigen Im-Stau-Stehens wird damit erst recht viel Lärm und Luftverschmutzung generiert. Meines Erachtens sind die Anwohner froh, wenn sich Lärm- und Abgasemissionen verringern und sich nicht direkt vor der eigenen Haustüre aufstauen und konzentrieren. Durch einen kontinuierlich fliessenden Verkehr wird auch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht; auch dies ist ein Aspekt, den insbesondere die Ratslinke nicht ausser Acht lassen sollte.

Raths-Thal: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Göldi-Gommiswald (im Namen der CVP-EVP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Die CVP-EVP-Fraktion ist überzeugt, dass das Vorhaben kostenwirksam, im Gesamtverkehrskonzept integriert und von grosser Bedeutung ist.

Huber-Rorschach: Dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist zuzustimmen.

Als Betroffene aus der Stadt Rorschach bin ich nicht derselben Meinung wie meine Ratskollegen und -kolleginnen, die den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ablehnen. Es wird nicht so sein, dass es mit einem Zubringer in der Region weniger Verkehr gibt, sondern es wird damit noch mehr Verkehr generiert werden.

Gemperle-Goldach: Es braucht schon noch einige Entgegnungen auf die soeben gehörten Äusserungen. Da wurde beispielsweise gesagt, dass die verkehrsgeplagten Zentren massiv entlastet werden. In Tat und Wahrheit steht im Bericht «flankierende Massnahmen», um damit den Verkehr direkt ins Zentrum führen zu können, was eindeutig zu Mehrverkehr führen wird. Wenn man hier von der Entlastung der verkehrsgeplagten Zentren spricht, dann stimmt das so rein anzahlmässig nicht. Dann wurde auch gesagt, dass die Lebensqualität deutlich verbessert würde. Auch das stimmt nicht, weil nämlich keine der heute stark befahrenen Strassen so wirksam entlastet werden könnte, dass daraus attraktive Wohnstrassen entstünden. Beispielsweise würde zwar die St.Gallerstrasse, die heute in Goldach am stärksten geplagte Strasse, um einige tausend Fahrzeuge entlastet, aber sie ist auch nachher nach wie vor eine extrem stark belastete Achse. Hier bringt der Zubringer also gar nicht so viel. Dann ist es auch nicht so, dass der Zubringer, sondern die ergänzend dazu vorgesehene Bahnunterführung das Problem löst. Betreffend Luftverschmutzung besagen und belegen die Studien «Mikrozensus» des Bundes, die grössten in der Schweiz durchgeführten Verkehrsstudien, dass die Verkehrsmittelwahl von folgenden drei Punkten abhängt: der Auto-, der Strassen- und der Parkplatzverfügbarkeit. Folglich, wenn wir mehr Strassen zur Verfügung stellen, wird auch der Verkehr massiv zunehmen. Und der zusätzliche Verkehr löst zusätzliche Luftverschmutzung aus, dem wird Wasserfallen-Goldach kaum widersprechen. Es ist einfach so, dass mehr Autos mehr Luftverschmutzung generieren.

In diesem Sinne gibt es einfach unterschiedliche Auffassungen, wie man Verkehrsprobleme angehen will. Soll die Spirale nach dem Motto «Mehr Verkehr, neue Strassen, wieder mehr Verkehr, wieder neue Strassen» weitergedreht werden, oder nehmen wir andere Ansätze? Ich habe in meinem Votum dargelegt, dass die SP-GRÜ-Fraktion offen ist für andere Ansätze, für Lösungen mit Bahnunterführung und für Lösungen in der Strassenraumgestaltung. Sie lehnt nicht einfach alle anderen Vorschläge im Voraus ab.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Der Antrag wurde in der vorberatenden Kommission ebenfalls gestellt. Die vorberatende Kommission hat den Antrag mit 10:3 Stimmen bei 2 Abwesenheiten abgelehnt. Ich möchte daran erinnern, dass die gleich darunter stehenden flankierenden Massnahmen indirekt natürlich mit diesem Zubringer A1 Rorschach zusammenhängen. Dazu besteht jedoch kein Antrag.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion mit 81:21 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Surber-St.Gallen beantragt im Namen der SP-GRÜ-Fraktion, das Bauvorhaben «A / 2 / St.Gallen / N 1 Teilsperre Güterbahnhof / Fr. 400'000.—» zu streichen.

Stimmt der Kantonsrat diesem Kredit heute zu, so stellt er die Weichen für eine absolute Fehlentwicklung mitten in der Stadt St.Gallen. Die Vorlage sieht die Projektierung einer Teilspange zu einer neuen, dritten Autobahnrohre mit Ausfahrt auf das Güterbahnhof-Areal vor. Das Areal wurde erst unlängst vom Kanton erworben, und es kann doch nicht ernsthaft die Idee der Regierung und des Kantonsrates sein, dieses Land für den Bau eines Lochs zu opfern. Für die Stadt St.Gallen stellt das Güterbahnhof-Areal das entscheidende Entwicklungsgebiet dar, ein zentrales, optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossenes Gebiet, welches im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden für eine Wohn- und allenfalls auch Geschäftsüberbauung genutzt werden sollte. Hier eine Autobahnausfahrt zu projektieren ist ein Schildbürgerstreich sondergleichen. Die Stadt St.Gallen braucht kein zweites St.Fiden, sondern eine fortschrittliche Verkehrspolitik und die optimale Nutzung brachliegenden Geländes.

Die SP-GRÜ-Fraktion weist zudem darauf hin, dass nicht nur linke Kreise die Nutzung dieses Güterbahnhof-Areals für eine Autobahnausfahrt oder -einfahrt ablehnen. Es gibt einen überparteilichen Vorstoss, den auch Mitglieder der GLP/BDP-Fraktion, der FDP-Fraktion, der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion unterzeichnet und dem Stadtrat der Stadt St.Gallen eingereicht haben. In diesem Vorstoss wird auf das Verkehrsproblem rund um die St.Leonhards-Brücke aufmerksam gemacht. Darin heisst es unter anderem, dass wir es als nicht sinnvoll erachten, die städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhof-Areals mit einer Autobahnausfahrt zu verunmöglichen, denn dieses Gebiet bildet eine einmalige Chance für eine innere Verdichtung. Natürlich werden die Befürworter nun sagen, dass neben dem Güterbahnhof auch andere Varianten geprüft werden. Wo denn? Diese Stadt, angesiedelt zwischen zwei Hügeln, bietet schlicht keinen Platz für eine Autobahnausfahrt in der Nähe der Kreuzbleiche. Eigentlich sollte man heute im Jahr 2013 ein bisschen weiter sein als noch in den 1980er-Jahren und die Lösung anstehender und zukünftiger Verkehrsprobleme nicht in Autobahnausfahrten mitten in der Stadt suchen.

Locher-St.Gallen legt seine Interessen als Mitglied der IG Engpass offen. Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Ich habe zusammen mit den Kollegen Boppard-Andwil und Alder-St.Gallen das Postulat 43.09.04 «Verkehrsplanung und Engpassbeseitigung in der Agglomeration St.Gallen-Arbon-Rorschach» eingereicht. Dieses Postulat hat der Kantonsrat mit 70:20 Stimmen gutgeheissen. Darin ging es – das möchte ich der linken Ratshälfte sagen – nicht nur um eine Engpassbeseitigung für den Individual-, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Die Thematik der Engpassbeseitigung und die Lösung für eine Teilspange ist nicht nur für die Stadt St.Gallen, sondern für die ganze Region und die angrenzenden Kantone Thurgau und die beiden Appenzell von grosser Bedeutung. Der gestrige Unfall hat einmal mehr gezeigt, dass das System bereits heute an seine Grenzen stösst. Schon kleine Unfälle führen sofort zu Staus, gestern sogar bis nach Rorschach. Und wenn ich mich richtig erinnere, hat deswegen der Kantonsrat seine Sitzung später beginnen müssen. Die Bevölkerung der Region steht klar hinter diesen Verkehrsprojekten, auch wenn Einzelheiten noch geprüft werden müssen. Es trifft nicht zu, dass die Linienführung in der Bevölkerung stark umstritten ist, wie Blumer-Gossau in der Eintretensdiskussion gesagt hat. Schon der schottische Philosoph Thomas Carlyle hat gesagt: «Es ist ein grundsätzlicher Irrtum,

Heftigkeit und Starrheit Stärke zu nennen.» Ebenso ist zu begrüßen, dass Studien zur exakten Linienführung der Teilspange gemacht werden. Es geht hier darum, wie der Verkehr gut bewältigt werden kann. Wir vertrauen darauf, dass das kantonale Baudepartement zusammen mit der Stadt St.Gallen Lösungen finden wird. Es geht hier um einen Projektierungskredit, und es geht darum nachzudenken, welches die beste Lösung sein könnte. Zu Surber-St.Gallen: Ich meine, dass Denkverweigerung noch nie ein zukunftstaugliches Konzept war.

Ammann-Gaiserwald (im Namen der GLP/BDP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Die GLP/BDP-Fraktion befürwortet den Projektierungskredit grundsätzlich. Sie erwartet aber, dass Alternativen zur derzeitig favorisierten Variante gesucht und auch eingehend geprüft werden. Sie erachtet es nicht als sinnvoll, die städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhof-Areals mit einer Autobahnzu- oder -ausfahrt zu gefährden. Dieses zentral gelegene Gebiet bietet grosse Möglichkeiten für eine innere Verdichtung. Der Projektentwicklungsprozess «Dritte Röhre plus» bietet Möglichkeiten, die Weichen richtig zu stellen und bestehende Spielräume zu nutzen. In diesem Sinne erwartet die GLP/BDP-Fraktion, dass der Planungskredit auch für die Weiterverfolgung von anderen Lösungsvorschlägen eingesetzt wird. Da die Lösung im Einklang von Bund, Kanton und Stadt St.Gallen gefunden werden muss, sollte dies eigentlich der Fall sein.

Scheitlin-St.Gallen: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Diese Teilspange ist ein Teil des Agglomerationsprogrammes, also ein Teil, der den ganzen Raum berücksichtigen soll. Wie Locher-St.Gallen bereits gesagt hat, betrifft das Projekt auch andere Regionen. Je nach Variante, die wir hier wählen, gerät es für den ganzen Kanton zum Nachteil. Ziel der Spange ist, den Abfluss aus der dritten Röhre sicherzustellen. Verschiedene Punkte sind zu beachten. Die Kreuzbleiche ist für den öV ein grosses Problem, denn dieser steht zunehmend in der Autobahnausfahrt. Deshalb müssen hier Massnahmen ergriffen werden. Dann ist es auch notwendig, für den Langsamverkehr und für die Sicherheit der Autofahrerinnen und Autofahrer in der Zufahrt zur Autobahn Massnahmen zu ergreifen. Es braucht diese Teilspange, um den Verkehr kreuzungsfrei zu lenken. Und wir brauchen diesen Planungskredit, um auch über allfällige Fehlentwicklungen im Raum des Güterbahnhofs nachdenken zu können. Um gute Alternativen für die Autobahnausfahrt zu finden, haben sich Bund, Kanton und Stadt gemeinsam an die Arbeit gemacht. Ohne diesen Planungskredit geht es folglich nicht.

Hegelbach-Jonschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Wenn ich die Begründung im Antrag lese, dann muss ich feststellen, dass Surber-St.Gallen wohl nicht sehr oft mit dem Auto unterwegs ist. Wenn wir diesen Planungskredit jetzt streichen, dann ist das ein verdecktes Vorgehen, und wir schliessen auch andere Möglichkeiten aus. Damit hätten nämlich andere Varianten keine Chance mehr. Hier gilt es weiter zu denken.

Blumer-Gossau: Dem Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist zuzustimmen.

Zu Scheitlin-St.Gallen: Der Anschluss Güterbahnhof ist nicht Teil des Agglomerationsprogrammes. Deshalb finde ich es etwas hochgegriffen zu sagen, dass er von Bedeutung für den ganzen Kanton sei.

Regierungsrat Haag: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Die Autobahn in der Stadt St.Gallen führt viel mehr Verkehr, als es die durchschnittlichen Maximalberechnungen überhaupt zulassen. Das funktioniert nur dank der ostschweizerischen Disziplin, aber beim kleinsten Unfall gibt es nicht nur auf der Autobahn, sondern gleich in der ganzen Stadt einen Rückstau. Und für dieses Problem ist eine Lösung gefordert. Wir haben erreicht, dass der Bund dieses St.Galler Stück, dieses städtische Problem, ins zweite Modul gehoben hat, was unserer Priorität A entspricht. Seit dem Jahr 2008 hat uns der Bund acht oder mehr Varianten vorgeschlagen, die diskutiert und geprüft wurden. Anschliessend wurde gesagt, dass die dritte Röhre gebaut würde. Zu dieser Variante hat aber die Regierung interveniert, weil sie der Ansicht ist, dass mit der dritten Röhre ein unübersichtliches Durcheinander und Chaos im Raum Kreuzbleiche entsteht. Eine Entflechtung des Verkehrs und eine Entlastung der Autobahn gehen ohne diesen geplanten Ast nicht. Und hier kommen wir zu einem entscheidenden Punkt. Surber-St.Gallen hat gesagt, das Güterbahnhof-Areal sei ein entscheidendes Entwicklungsgebiet. Diese Meinung teile ich, und genau deshalb müssen wir sorgfältig überlegen, ob und wie viel Land des Güterbahnhof-Areals wir für die Lösung des Verkehrsproblems benötigen. Deshalb braucht es diesen Planungskredit.

Die Federführung für diesen Ast liegt bei der Stadt. Der Kanton arbeitet jedoch eng mit ihr zusammen, und wir haben die Planung miteinander abgesprochen. Der Bund hat uns aufgefordert, vorwärtzumachen, ansonsten er das ganze Autobahnprojekt zurückstellen wird. Stadt und Kanton legen grossen Wert darauf, dass die dritte Röhre und die Spange miteinander geplant und realisiert werden; entweder beides oder nichts. Die dritte Röhre allein würde der Stadt unvorstellbare Probleme bescheren. Es ist eine schwierige Aufgabe, deren Lösung wir noch nicht kennen. Dass aber jetzt das Kantonsparlament der Stadt St.Gallen den Planungskredit verwehrt, darf nicht sein.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Der Antrag der SP-GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Dieser Antrag wurde auch in der vorberatenden Kommission gestellt. Die vorberatende Kommission hat ihn nach vorgängiger Diskussion mit 10:3 Stimmen bei 2 Abwesenheiten abgelehnt.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion mit 88:24 Stimmen ab.

Wick-Wil beantragt, das Bauvorhaben «A / 2-2/33 / Wil / Netzergänzung Grünaustrasse / Fr. 200'000.– / Genehmigungsprojekt» zu streichen.

Die Grünaustrasse ist in der Stadt Wil seit 40 Jahren ein Streitpunkt. Es bekämpfen sich zwar nicht die politischen Lager selber, sondern im besten Falle Exponenten davon. Der Kanton hat in diesem Bereich bereits zwei Projekte erarbeitet. Beide haben Schiffbruch erlitten, und jetzt soll das dritte Projekt erarbeitet werden. Das erste Projekt musste zurückgezogen werden, weil dem Kloster St.Katharina

sehr viel Land hätte enteignet werden müssen und man sich fürchtete, in einer Volksabstimmung keine Mehrheit zu finden. Daraufhin wurde ein neues Projekt ausgearbeitet. Beim zweiten Projekt musste das Kloster St.Katharina zwar weniger, aber immer noch zu viele Federn lassen. Dieses Projekt schaffte es bis zur Volksabstimmung im Jahr 2003. Deren Ergebnis war fulminant mit einer Stimmenbeteiligung von über 55 Prozent. 57 Prozent der Stimmenden lehnten das Projekt ab, obwohl Stadtrat und Parlament ihm eindeutig zugestimmt hatten. Die Bevölkerung war überzeugt davon, dass der Stadtrat und auch die Regierung einen falschen Weg beschritten. Was waren denn die wesentlichen, bis heute unveränderten Gründe für die Ablehnung? Die Strasse würde mitten durch die letzte grosse Grünzone der Stadt Wil führen, nur gerade 100 Meter von der Wiler Altstadt entfernt; beim Kanton sagt man dem Umfahrungsstrasse. Alle, die Wil kennen, wissen, dass die Altstadt im Zentrum liegt. Es ist mir klar, dass es für den Kanton am einfachsten wäre, mit dem Bau dieser Strasse die Wiler Verantwortlichen zu befriedigen. Aber das Problem wird damit nicht gelöst. 80 Prozent des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Wil werden durch den Binnen-, den Ziel- und den Quellverkehr verursacht. Wenn demzufolge jemand glaubt, eine zusätzliche Strasse im Zentrum würde nur schon mittelfristig zu einer wesentlichen Beruhigung beitragen, wird enttäuscht werden. Dann spielte auch die Enteignung des Klosters eine wesentliche Rolle für die ablehnende Haltung der Bevölkerung. Es kann nicht sein, dass ein Kloster, das in der Stadt Wil, eine jahrhundertelange Tradition und einen enormen Leistungsausweis vorzuweisen hat, für eine unmittelbar am Kloster vorbeiführende Strasse enteignet wird, die viele gar nicht wollen.

Auf dem grauen Blatt habe ich bei der Begründung die Argumentation des im Jahr 2003 unterlegenen Wiler Stadtrates aufgeführt. Er schreibt, dass er jetzt den Willen der Wilerinnen und Wiler kenne und auch, dass das Thema vom Tisch sei. Im Jahr 2008 lancierte die FDP der Stadt Wil eine Initiative, um diese Strasse selber zu bauen. Diese Vorlage kam dann im Jahr 2010 ins Wiler Parlament. Der Stadtrat und eine Mehrheit der vorberatenden Kommission lehnten das Projekt ab. Die FDP-Fraktion der Stadt Wil hat ihre eigene Initiative etwa drei Stunden vor der parlamentarischen Beratung zurückgezogen. Sie argumentierte offiziell, dass über das Agglomerationsprogramm, im nächsten oder übernächsten Strassenbauprogramm, der Kanton vielleicht doch noch bezahlen könnte. Nun ist wichtig zu wissen, dass die Stadt Wil im Jahr 2010 ein politisch sehr breit abgestütztes Stadtentwicklungskonzept erarbeitet hat. Darin wird der umstrittene Perimeter explizit erwähnt. Es wird festgehalten, dass eine zukünftige Strasse siedlungsverträglich sein muss, das heisst, die Luft- und Lärmbelastung darf nicht zu hoch sein. Das Stadtentwicklungskonzept mündet in den aktuellen Richtplan der Stadt Wil und aufgrund dessen ist der Bau dieser Strasse gar nicht möglich.

Der Zonenplan der Stadt Wil wird nächstes Jahr in die Vernehmlassung gehen. Der Stadtrat und die Planungskommission der Stadt Wil haben das Instrument verabschiedet. Darin war ursprünglich ein Siedlungsraum auf der Klosterwiese enthalten. Die Stadt Wil wurde alsdann vom Kanton zurückgepiffen mit der Begründung, dass es nicht erlaubt wäre, aus einer Grün- oder Landwirtschaftszone Bauzonen zu generieren, wenn die Lärmbelastung zu hoch wäre. Genau dies ist aber beim vorliegenden Strassenprojekt der Fall. Die Stadt Wil hat damals ihre Zonenplanung zähneknirschend wieder zurückgenommen. Das Beispiel soll zeigen, dass diese Grünaustrasse unter keiner Prämisse zu realisieren ist. Erlaubt sei noch der Hin-

weis, dass man sich fragen kann, wie lange noch Geld für Planungen in der Stadt Wil investiert werden soll, wenn später doch nichts realisiert wird. Deshalb stört es mich auch, dieses Projekt Grünaustrasse in die Priorität A heben zu wollen. Im Agglomerationsprogramm heisst es klar, dass das Projekt Grünaustrasse in der Priorität B stehen würde. Dem schenkt aber die St.Galler Regierung kein Interesse und richtet sich nach den Wünschen gewisser Wiler. Ich weise aber nochmals darauf hin, dass im Jahr 2003 57 Prozent der Stimmenden die Wiler Stadtregierung zurückgepiffen und das Projekt Grünaustrasse abgelehnt haben.

Eugster-Wil: Der Antrag Wick-Wil ist abzulehnen.

Zu Wick-Wil: Ich möchte darauf hinweisen, dass wir hier Kantons- und nicht Wiler Stadtpolitik betreiben. Es geht hier um das kantonale Strassenbauprogramm. Nach Rücksprache mit der heutigen Wiler Stadtregierung – einer anderen als im Jahr 2003 – habe ich erfahren, dass die Netzer Ergänzung Grünaustrasse nach wie vor ein wichtiger Teil des Agglomerationsprogramms und die Mehrheit des Wiler Stadtrates dafür ist. Ich bemängle auch, dass Wick-Wil seine Interessen als Wiler Stadtparlamentarier nicht offengelegt hat. Und nochmals: In diesem Rat machen wir Kantons- und nicht Wiler Stadtpolitik.

Des Weiteren kann es meines Erachtens auch rein materiell begründet sein, die Botschaft der Regierung zu studieren. Es geht um die Entlastung des Wiler Zentrums, um ein wichtiges Verkehrsvorhaben und bei diesem Projekt um einen ausgezeichneten, hohen Gesamtnutzwert; gemäss Beurteilung und Bewertung eines der besten Projekte hinsichtlich Wirksamkeit. Wick-Wil weist in der Begründung seines Antrags darauf hin, dass das Volk das Projekt Grünaustrasse 2003 abgelehnt habe. Seit damals sind jedoch zehn Jahre vergangen. Es gibt einen neuen Stadtrat, und auch das Agglomerationsprogramm ist neu. Wick-Wil verschweigt auch, dass es seither in der unmittelbaren Umgebung der Grünaustrasse Veränderungen gegeben hat. Es wird gebaut, und es stimmt nicht, dass die Grünaustrasse mitten durch die letzte grosse Grünzone führen würde, denn es gibt noch weitere grosse Grünzonen, u.a. eine, die dem Kanton gehört und sich bei der Klinik befindet.

Böhi-Wil: Der Antrag Wick-Wil ist abzulehnen.

Das Projekt Grünaustrasse besteht eigentlich nur aus einem Verbindungsstück von einigen hundert Metern, das die prekäre Verkehrssituation in der Stadt Wil entschärfen soll. Die Grünaustrasse bzw. das, was so genannt wird, befindet sich im Osten der Stadt und soll die Fürstenlandstrasse mit dem Gammakreisel verbinden. Das Argument, es gelte den Volkswillen zu respektieren, weil die Wiler Stimmberechtigten im Jahr 2003 den Bau abgelehnt haben, ist ziemlich weit hergeholt. Heute schreiben wir das Jahr 2013. Bekanntermassen sind in der Politik zehn Jahre eine kleine Ewigkeit. Kommt hinzu, dass sich die Stadt Wil seither stark entwickelt hat, insbesondere die Quartiere, für welche die Grünaustrasse eine Entlastung bedeuten würde. Bei den Fr. 200'000.– geht es um einen Genehmigungskredit, nicht mehr und nicht weniger. Dieser Kredit dient dazu, mit Blick auf eine künftige Volksabstimmung über die Grünaustrasse, die notwendigen Projektabklärungen zu treffen. Im noch nicht diskutierten Antrag der SP-GRÜ-Fraktion soll der Betrag für den Langsamverkehr eingesetzt werden. Dies ist jedoch schlicht ein Scheinargument, denn im Jahr 2011 hat das Wiler Stadtparlament der sogenannten Velo-Initiative zugestimmt, die insgesamt 5 Mio. Franken für den Ausbau der Velowege in den

nächsten Jahren vorsieht. Meine Ratskollegen aus Wil, die den Antrag auf Streichung stellen, sind – wir haben es gehört – bekennende Gegner der Grünaustrasse. Das ist ihr gutes Recht und auch legitim. Nicht legitim finde ich allerdings die Tatsache, dass die fundamentale Gegnerschaft bereits so weit geht, mit einem Streichungsantrag zwar vordergründig die Strasse zu bekämpfen, in Tat und Wahrheit aber eine Volksabstimmung verhindern zu wollen. Ohne Genehmigungskredit können keine weiteren Abklärungen getroffen werden, ohne Abklärungen gibt es kein Projekt, ohne Projekt gibt es keine Volksabstimmung, und ohne Volksabstimmung gibt es keine Grünaustrasse. Es ist doch Sache der Wiler Stimmberechtigten, ob sie diese Grünaustrasse wollen oder nicht.

Häusermann-Wil: Dem Antrag Wick-Wil ist zuzustimmen.

Die Wiler Bevölkerung hat 2003 das Projekt Grünaustrasse abgelehnt. Inzwischen wurde der Fürstenlandkreisel gebaut, der nun den Verkehr problemlos und flüssig zum Autobahnzubringer lenkt. Nach nur zehn Jahren soll nun doch wieder mit der Planung der Grünaustrasse begonnen werden, und dass ohne Alternativen zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zu prüfen. In Wil hat eine ernsthafte Diskussion noch gar nicht stattgefunden. Die Wiler Bevölkerung wollte diese Strasse nicht, und das Kloster St.Katharina will das Land nicht zur Verfügung stellen. Man müsste es enteignen. Ohne die Wiler Bevölkerung nicht nochmals um ihre Meinung zum Projekt gefragt zu haben, sollte die Grünaustrasse nicht geplant und dieser Planungskredit nicht gesprochen werden. Das Geld kann man sich sparen oder für etwas anderes verwenden.

Mächler-Wil: Der Antrag Wick-Wil ist abzulehnen.

Zu Wick-Wil: Ob einer der Hauptbegründungen bin ich schon sehr erstaunt. Ausgerechnet die SP-GRÜ-Fraktion führt an, dass es gelte, den Volksentscheid aus dem Jahre 2003 zu akzeptieren. Einen Volksentscheid, der bereits zehn Jahre zurückliegt und der keine Lösungsvorschläge zu den akuten Verkehrsproblemen in der Stadt hervorgebracht hat. Im vergangenen Sommer hat das Wiler Stimmvolk der Kapazitätsanpassung im Bereich Georg-Renner-Strasse, Flawiler- und Toggenburgerstrasse, dem sogenannten Lipo-Kreisel, mit 76 Prozent zugestimmt. In der Februarsession dieses Jahres – also gerade einmal acht Monate nach dem demokratischen Volksentscheid – bekämpften Sie dieses Staatsstrassenprojekt im Kantonsrat. Da kommt schon der Verdacht auf, dass Sie sich darauf spezialisiert haben, Verkehrsprojekte grundsätzlich zu bekämpfen. Die zahlreichen grauen Blätter sprechen für sich.

Zum Inhalt: Das Problem mit der Zentrumsentlastung in Wil besteht schon Jahrzehnte. Heute kämpfen sich täglich weit mehr als 10'000 Fahrzeuge,– einschliesslich des Schwerverkehrs – unmittelbar am Primarschulhaus Engis vorbei, und das in der preisgekrönten Wiler Altstadt. Die betroffene Tonhallestrasse, welche mit dem Bau der Grünaustrasse massiv entlastet würde, gehört gemäss städtischem Zonenplan zur Altstadtzone. Die Grünaustrasse ist Teil des Agglomerationsprogrammes Wil. Die Wirkungsanalyse hat eine hohe Entlastungswirkung aufgezeigt. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass in der Regel die Periode eines Strassenbauprogrammes nicht ausreicht, um die Baureife für ein Projekt dieser Grössenordnung

zu erlangen. Dies ist auch der Grund, weshalb der Kantonsrat bereits heute, im Rahmen des 16. Strassenbauprogrammes, über die Projektierungskosten von Fr. 200'000.– befinden sollte.

Götte-Tübach stellt einen Ordnungsantrag auf Schluss der Diskussion.

Ich behalte mir nach Rücksprache mit weiteren Fraktionskolleginnen und -kollegen vor, den gleichen Antrag auch bei nachfolgenden Geschäften nach vier Rednern wieder zu stellen. Ich gehe nicht davon aus, dass sich die Meinungen stark verändern. Die Unruhe im Saal und die fortgeschrittene Zeit veranlassen mich zu diesem Schritt.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Der Ordnungsantrag hat gemäss Reglement zur Folge, dass nur die Regierung und der Präsident der vorberatenden Kommission sprechen dürfen.

Blumer-Gossau möchte an dieser Stelle noch den Antrag der SP-GRÜ-Fraktion begründen.

Lemmenmeier-St.Gallen: Der Ordnungsantrag ist abzulehnen.

Ob solchen Ordnungsanträgen bin ich erstaunt. Wir sind hier ein Parlament. «Parlament» kommt von «parlare». Doch das Reden wird dauernd behindert und mit Ordnungsanträgen abgeklemmt. In solchen Ordnungsanträgen kommt die grosse Misere dieses Parlaments zum Ausdruck. Es liegt ein Sitzungsregime vor, das letztlich einer modernen Demokratie nicht mehr gerecht wird. Eine moderne Demokratie verlangt, dass ein Parlament regelmässig – wie das in anderen Kantonen der Fall ist – jede Woche einmal tagt. Das bietet die Möglichkeit, grosse Geschäfte schrittweise abzuhandeln. Allerdings müsste dafür Geld in die Hand genommen werden. Güntzel-St.Gallen hat schon mehrmals darauf hingewiesen, dass man das Parlament professionalisieren sollte. Den Rednern das Wort zu versagen, damit die Parlamentarier möglichst schnell wieder nach Hause kommen, geht nicht. Wir sind hier als Volksvertreter, und somit hat jeder das Recht zum Sprechen. Auch wenn ein Antrag noch so verrückt ist, muss der Kantonsrat darüber diskutieren und abstimmen.

Ammann-Rüthi: Dem Ordnungsantrag ist zuzustimmen.

Ich fühle mich verpflichtet, Götte-Tübach zu unterstützen. Zu Lemmenmeier-St.Gallen: Für eine breite Auseinandersetzung mit einem Geschäft gibt es die vorberatende Kommission. Das ist auch gut so, denn ohne eine vorberatende Kommission – dieses System hat sich über Jahrzehnte bewährt – könnten wir als Milizparlament gar nicht funktionieren. Gegen das Schlechtreden unserer demokratischen Gepflogenheiten wehre ich mich entschieden. In der vorberatenden Kommission kann jeder unterlegene Antrag mit Recht nochmals gestellt werden, aber dass im Plenum zu jedem Antrag nochmals zehn oder mehr Redner das Wort ergreifen, geht nicht. Für solche Situationen sieht auch das Reglement vor, dass ein Ordnungsantrag auf Schluss der Diskussion bzw. auf Schluss der Rednerliste gestellt werden kann.

Wick-Wil: Ich spreche lediglich zu dem, was ich vorher und jetzt gehört habe. Wenn schon ein Antrag auf Schluss der Diskussion gestellt wird, dann soll man wenigstens konsequent sein und den Kolleginnen und Kollegen sagen, sie sollen überhaupt nicht sprechen. Wie soll man halbwegs vernünftig, sachlich, erwachsen diskutieren, wenn irgendwelche Leute irgendwelche Behauptungen machen können und man sich nicht einmal dagegen wehren kann? Das ist schlichtweg inakzeptabel.

Blumer-Gossau: Ich unterstütze die Voten von Lemmenmeier-St.Gallen und Wick-Wil und könnte mich sogar noch Ammann-Rüthi anschliessen bezüglich Schluss der Rednerliste. Dass ich aber als Antragsteller von verschiedenen Kollegen in diesem Rat kritisiert worden bin und nun nicht einmal etwas dazu sagen darf, das kann ich nicht nachvollziehen. Das ist doch höchst undemokratisch. Wenn der Antrag auf Ende der Rednerliste lauten würde und die fünf bereits angemeldeten Redner sich noch melden dürften, dann könnte ich mich mit dem Schluss auf Diskussion abfinden. Etwas mehr demokratisches Gespür wäre schon wünschenswert.

Güntzel-St.Gallen zu Lemmenmeier-St.Gallen: Mein und wahrscheinlich auch das Verständnis der SVP-Fraktion in Bezug auf die Professionalität des Parlamentes ist nicht absolut deckungsgleich. Nichtsdestotrotz meine ich aber, dass wir diese Fragestellung doch wieder einmal angehen müssten. Zwar gibt es den richtigen Zeitpunkt nie, doch irgendwann müssen wir uns entscheiden, ob wir als Volksvertreter hier sind und uns für die Parlamentsarbeit Zeit reservieren, oder ob wir nur da sind, um die vorbereiteten Geschäfte abzunicken. Deshalb werde ich vermutlich anders abstimmen als die meisten meiner Fraktionskolleginnen und -kollegen. Auch ich finde es schade, die Diskussion jetzt abubrechen.

Der Kantonsrat stimmt dem Ordnungsantrag Götte-Tübach mit 73:34 Stimmen zu.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: In der vorberatenden Kommission wurde der gleiche wie jener von Wick-Wil auch gestellt. Die beiden sind deckungsgleich. Die vorberatende Kommission hat ihn mit 10:3 Stimmen bei 2 Abwesenheiten abgelehnt. Auch die Thematik des Volksentscheides wurde diskutiert.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Wick-Wil und der SP-GRÜ-Fraktion mit 76:28 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Anhang A, Zusammenfassung 16. Strassenbauprogramm (Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung).

Baumgartner-Flawil: In einem Schreiben des Tiefbauamtes vom April 2013 an die Gemeinden wird darauf hingewiesen, dass sowohl die Eingaben der Strassenraumgestaltung als auch des Langsamverkehrs nicht explizit im Strassenbauprogramm aufgeführt werden, sondern in einer Sammelposition enthalten sind. Die Gemeinde Flawil hat in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept die neuralgischen Punkte der gesamten Hauptverkehrsachse durch das Dorf in einer Kerngruppe analysiert. Es betrifft die Wiler- und in der Fortsetzung die St.Gallerstrasse. In dieser Arbeitsgruppe sind neben den verschiedenen Vertretern der Gemeinde auch das

Tiefbauamt des Kantons und die Kantonspolizei involviert. Den Schlussbericht dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts hat der Gemeinderat Flawil verabschiedet. Neben der Tatsache, dass die tägliche Verkehrsbelastung zwischen 10'000 und 13'000 Fahrzeuge aufweist, sind darin verschiedene Massnahmen vorgesehen. So gibt es auf der Wiler- wie auch auf der St.Gallerstrasse für längere Abschnitte nur einseitige Trottoirs, und es fehlen Fussgängerstreifen. Eine weitere Problemzone ist der fehlende Kreisel auf der Insny-Kreuzung. Bei verschiedenen Teilprojekten sind auch die Schulwegsicherheit und der Langsamverkehr direkt betroffen. Umsetzungspläne mit Varianten und ein Gestaltungskonzept liegen vor. In der Zusammenfassung des 16. Strassenbauprogramms sind im Anhang gesamthaft 50 Mio. Franken für die Umweltschutzmassnahmen/Strassenraumgestaltung und 10 Mio. Franken für die Schwachstellen im Langsamverkehr, einschliesslich Fussgängerübergänge, vorgesehen. In diesem Zusammenhang hatte ich Kontakt mit Mitarbeitern des Tiefbauamtes. Ich möchte deshalb den Vorsteher des Baudepartementes fragen, nach welchen Kriterien die verschiedensten Bauvorhaben priorisiert werden und wann die betroffenen Gemeinden den Entscheid des Baudepartementes erfahren.

Regierungsrat Haag: In der Sammelposition «Umweltschutzanliegen und Strassenraumgestaltungen» haben wir 50 Mio. Franken für die nächsten fünf Jahre eingestellt; dies aufgrund von Erfahrungswerten der letzten Jahre. Grundsätzlich sind die Kantonsstrassen für den Durchgangsverkehr gedacht. Wenn Gemeinden Projekte haben und es wünschen, ist das Baudepartement gerne bereit, sie zu beraten, zu unterstützen und mögliche Lösungen zu suchen. Aber die Arbeit liegt bei den Gemeinden, und vor allem ist wichtig, dass diese Projekte von der Bürgerversammlung akzeptiert werden, denn die Gemeinden müssen die Kosten selber bezahlen. Das ist auch ein Grund, weshalb solche Projekte unterschiedlich lang dauern. Aufgrund unserer Erfahrung bin ich der Meinung, dass wir das Projekt Flawil durchaus in den nächsten fünf Jahren bearbeiten können, sofern die Gemeinde das denn wirklich will.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident, zum Antrag der vorberatenden Kommission zu Ziff. 3 Satz 2 des Kantonsratsbeschlusses über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018: Die vorberatende Kommission beantragt einen Zusatz zu Ziff. 3. Damit wird empfohlen, für eine Beurteilung vom Wechsel von der Priorität B in die Priorität A auch die weichen Faktoren einzubeziehen. Diesem Antrag hat die vorberatende Kommission einstimmig zugestimmt.

Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte)

Bühler-Schmerikon zum Antrag, das Bauvorhaben «A / 17 / Kaltbrunn/Uznach/ Schmerikon / Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald / Fr. 250'000.– / Genehmigungsprojekt» auf Fr. 500'000.– aufzustocken: Ich habe gedacht, dass wir zuerst über die Priorisierung und anschliessend über meinen Antrag um eine Erhöhung sprechen.

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Das Präsidium hat einen anderen Ablauf angedacht: zuerst den Antrag auf Aufstockung, dann auf Verschiebung und am Schluss auf Streichung. In der Konsequenz ändert sich aber eigentlich nichts.

Bühler-Schmerikon: Wenn es der Regierung ernst ist, unterstützt sie das Linthgebiet und stockt den Planungskredit auf Fr. 500'000.– auf. Eine Zustimmung des Kantonsrates ist nötig, damit umgehend weitergeplant werden kann.

Regierungsrat Haag: Über diesen Betrag muss der Kantonsrat nicht abstimmen, denn er ist gar nicht im Budget. Es muss nur über die Projekte in der Priorität A, die finanziell wirksam sind, abgestimmt werden. An dieser Stelle haben wir einzig aufgezeigt, was es dann noch kosten würde, wenn wir priorisieren. Diese Beträge könnten wir einsetzen, weil etwas anderes wegfällt. Dieser Betrag hier ist jedoch nicht im Voranschlag, d.h. er ist auch nicht im 16. Strassenbauprogramm.

Bühler-Schmerikon: Aufgrund der soeben geschilderten Umstände verzichte ich darauf, den Antrag hier zu stellen, und werde ihn später vorbringen.

Göldi-Gommiswald beantragt im Namen der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion, das Bauvorhaben «A / 17 / Kaltbrunn/Uznach/ Schmerikon / Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald / Fr. 250'000.– / Genehmigungsprojekt» vom Anhang B in den Anhang A zu verschieben.

Ich habe in der Eintretensdiskussion bereits darauf hingewiesen, dass es nebst der Kostenwirksamkeit noch andere wichtige Gründe gibt, weshalb ein Projekt berücksichtigt, weiterbearbeitet und geplant werden sollte. Die CVP-EVP-Fraktion und die SVP-Fraktion sind sich einig, dass die Verbindungsstrasse A53 Gaster bzgl. Kostenwirksamkeit noch nicht das Gelbe vom Ei ist. Sie sind jedoch der felsenfesten Überzeugung, dass weitergeplant werden sollte, weil dieses Teilstück für die Region ein sehr wichtiges Element ist, ein Kernelement der Regionalplanung. Blumer-Gossau hat in der Eintretensdiskussion gesagt, dass die Anliegen des Richtplanes matchentscheidende Grundlage dieses Strassenbauprogramms sein sollten. Gerade bei diesem Bauvorhaben besteht die Möglichkeit, einen Akzent zu setzen und einen Bogen zu schliessen, weil die Region ihre Hausaufgaben gemacht hat. Sie hat eine Strukturanalyse gemacht und daraus abgeleitet, wie die Entwicklung von Siedlung und Verkehr – mit Verkehr sind alle Verkehrsarten gemeint – aufeinander abgestimmt werden können. Letztlich wurde für die betroffene Region ein Gesamtverkehrskonzept erlassen und mit einem Mobilitätsmanagement dafür gesorgt, dass die optimalen Verkehrsträger auch wirklich optimal eingesetzt werden. In der Region Kaltbrunn-Uznach-Schmerikon ist man auf guten Wegen, was die Zeichen der Zeit betrifft. Es geht nun darum, dass das Baudepartement diese Strasse weiterentwickelt, damit die Region weiterplanen kann und wir in absehbarer Zeit eine Projektierung haben, die sämtliche Argumente sowohl bzgl. Umweltschutz als auch Kostenwirksamkeit erfüllt. Die CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion möchten aus strategischen und aus Gründen der Gesamtverkehrskonzeption das vorliegende Projekt vom Anhang B in den Anhang A verschieben, um es weiter bearbeiten zu können. Weil die Kostenwirksamkeit noch nicht erreicht worden ist, wurde es bis heute nicht in den Anhang A aufgenommen.

Kofler-Uznach legt seine Interessen als Einwohner von Uznach offen. Dem Antrag der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion ist zuzustimmen.

Als Einwohner von Uznach bin ich täglich hauptsächlich als Fussgänger und Velofahrer mit der Verkehrssituation in Uznach konfrontiert. Auch ich bedaure es, dass wieder eine Umfahrungsstrasse gebaut und dafür Kulturland geopfert werden soll. Trotzdem sehe ich keine andere Möglichkeit, um die etwa 2'000 Personen, die an der Achse St.Gallerstrasse–Schmerikon–Zürcherstrasse–Städtchen und Gasterstrasse-Uznach leben, vom dauernden Lärm und der Luftbelastung zu entlasten. Diese Zustände sind auf Dauer unhaltbar. Die Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm bewegen sich seit Längerem auf einem Niveau, das die Reizschwellen bei Weitem überschreitet. Sie bewegen sich auf einem Niveau, das nicht nur störend, sondern auch gesundheitsschädigend ist. So wird beispielsweise im Städtchen Uznach der zulässige Grenzwert für Stickoxide von 30 Mikrogramm dauernd um bis zu 15 Mikrogramm überschritten. Ich frage mich schon, weshalb Grenzwerte bestimmt und trotzdem keine Massnahmen gegen die Belastung getroffen werden. Der Verkehr in Uznach wird in nächster Zeit noch zunehmen. Die Gemeinden rund um Uznach wie beispielsweise Gommiswald, Kaltbrunn und Benken spüren den Siedlungsdruck der Agglomeration Zürich. Hier sind in letzter Zeit viele neue Bewohner zugezogen, deren schnellster Weg zur Arbeit oder für andere Besorgungen durch Uznach führt.

Es böten sich natürlich auch andere Ausweichwege an, doch dadurch würden einfach die Ortschaften rund um Uznach mit Mehrverkehr belastet. Kommt hinzu, dass Uznach ein Verkehrsknotenpunkt ist. Vom Bahnhof aus werden die umliegenden Gemeinden mit den Postautos erschlossen. Mit den immer wiederkehrenden Staus wird es für die Postautochauffeure je länger je schwieriger, die Fahrpläne einzuhalten und die Zuganschlüsse sicherzustellen. Das Problem wird sich mit der Einführung der neuen St.Galler S-Bahn noch verstärken. Ab diesem Zeitpunkt wird die Barriere an der Grienastrasse öfter geschlossen sein und damit den Stau im Städtchen vergrössern. Für die öffentlichen Busse wird ein Weiterkommen bald unmöglich sein. Die grosse Mehrheit der Uznacher Bevölkerung – das zeigt auch die eingereichte Petition – erwartet von den Politikern, dass sie ernst genommen und die Lösung der Verkehrsprobleme an die Hand genommen wird. Wir dürfen das Problem nicht auf die lange Bank schieben und erst in fünf Jahren mit der Planung beginnen. Die zurzeit vorliegende Variante hat Schwächen. Die können und müssen mit der angehenden Planung ausgemerzt werden. Die bis anhin von der Gemeinde Uznach getroffenen Massnahmen haben nicht den gewünschten Erfolg gebracht und den Verkehr nicht reduziert.

Ammann-Gaiserwald (im Namen einer Mehrheit der GLP/BDP-Fraktion): Dem Antrag der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion ist zuzustimmen.

Die GLP/BDP-Fraktion unterstützt mehrheitlich den Antrag, die Projektstudie in die Priorität A aufzunehmen. Dieses Projekt hat es verdient, detailliert ausgearbeitet zu werden. Sie erwartet, dass dabei das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert wird. Vor allem bei den ökologischen Auswirkungen muss noch deutlich nachgebessert werden. Unsere Zustimmung zur Priorisierung ist nicht als eine «Carte blanche» für den Bau der Strasse zu sehen. Es ist ein Auftrag, um im Rahmen der Detailausarbeitung ein verbessertes, konkretes Projekt vorzulegen, welches dem Naturschutzgebiet mehr Rechnung trägt.

Steiner-Kaltbrunn (im Namen der SVP-Fraktion): Dem Antrag der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion ist zuzustimmen.

Mit der Einführung des Halbstundentakts wird der Bahnhof Uznach von einem wesentlichen Mehrverkehr betroffen sein. Dies wird dazu führen, dass die Barrieren an der Grienastrasse noch öfters geschlossen sind als bisher und sich der Individual- und öV im Städtchen Uznach vermehrt zurückstaut. Das ist sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner des Städtchens als auch für die Automobilistinnen und -mobilisten ein unhaltbarer Zustand, der bereits im Zusammenhang mit der Planung der St.Galler S-Bahn hätte prioritär berücksichtigt werden sollen. Beim 15. Strassenbauprogramm hat der Vorsteher des Baudepartementes in der vorbereitenden Kommission gesagt, dass einzelne Projekte der Priorität B vorgezogen werden sollen, falls Vorhaben der Priorität A Verzögerungen erleiden würden. Bühler-Schmerikon hat dies in der Eintretensdiskussion ausführlich erklärt. Trotzdem ist die Entlastungsstrasse Gaster nur in der Priorität B eingestuft.

Ich zitiere die Aussagen des Vorstehers des Baudepartementes in der Beratung des Geschäftes 36.08.01 vom 24. September 2008: «Ich erinnere Sie daran, dass wir hier ein Strassenbauprogramm haben und kein Projekt, d.h. es ist gar nichts genehmigt. Wir werden aus diesem Programm die A-priorisierten Projekte weiterbearbeiten, und dann wird entschieden, was gebaut wird und was nicht, wo investiert wird und wo nicht, und bei den Grossprojekten gibt es ohnehin Vorlagen. Wir wollen das im Prinzip vorwärtstreiben, die Situationen in diesen drei Orten sind verkehrshemmend, da müssen wir Lösungen finden. Aber es ist nicht so, dass wir nächste Woche mit diesen drei Projekten starten. Ich danke Ihnen für die grundsätzlich positive Aufnahme. Relativieren Sie gewisse Übertreibungen, die ich hier gehört habe. Stimmen Sie dem zu. Wir wollen für unsere Bevölkerung, für unsere Wirtschaft, den Tourismus und für den Fortschritt in unserem Kanton das Beste – auch in den nächsten fünf Jahren – tun.»

Ammann-Rüthi stellt einen Ordnungsantrag auf Schluss der Diskussion.

Ich staune. Wir debattieren, wir «parlaren». «Parlare» ist gesagt worden, Regierungsrat Haag ist nicht einmal im Saal. Zehn Redner haben Sie angekündigt. Ich stelle den Antrag, wie bereits von Götte-Tübach begründet, dass zu jedem Antrag von jeder Fraktion jemand sprechen kann –, es haben jetzt vier gesprochen – ich stelle jetzt aber den Antrag auf Schluss der Diskussion.

Blumer-Gossau zum Ordnungsantrag Ammann-Rüthi: Der Ordnungsantrag ist abzulehnen.

Leider wiederholt sich das Spiel. Aus unserer Fraktion hat der Minderheitsvertreter gesprochen, ich hätte gerne für die Mehrheit gesprochen. Ich kann wiederum nicht sprechen. Ich fühle mich wieder geprellt, undemokratisch beiseitegeschoben. Das ärgert mich und entspricht nicht den Gepflogenheiten eines Parlamentes, wie ich es eigentlich erwarten würde. Ich finde das schade. So sollten wir nicht miteinander umgehen, «parlare» soll im Parlament möglich sein, und wenn Sie das unterbinden, haben Sie den Sinn eines Parlamentes nicht wirklich verstanden. Ich bitte Sie darum, diesem Ordnungsantrag nicht zuzustimmen, damit ich diesmal Göldi-Gommiswald auch noch eine Antwort geben kann auf das, was er mich gefragt hat.

Rüesch-Wittenbach: Von unserer Fraktion hat zu diesem Thema noch niemand gesprochen, Blumer-Gossau. Und der guten Ordnung halber und ohne Willen zum Kompromiss könnten sich ja alle Referenten abmelden und Blumer-Gossau und ein Vertreter unserer Fraktion könnten noch sprechen und wir machen dann als Alternative Schluss der Rednerliste.

Der Kantonsrat lehnt den Ordnungsantrag Ammann-Rüthi mit 50:45 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Zuberbühler-Gommiswald: Dem Antrag ist zuzustimmen.

Ergänzend zu meinen Vorrednern gehe ich noch auf zwei Punkte ein:

1. Das Linthgebiet wächst, nicht nur das st.gallische Linthgebiet, sondern auch die Gemeinden im schwyzerischen Teil des Linthgebietes, und dies sowohl im Bereich der Wohnbevölkerung wie auch des Gewerbes und der Industrie. Dieses Wachstum verursacht Mehrverkehr im öV und im Individualverkehr. Durch die beschlossene Zunahme im öV wird der Bahnübergang in Uznach künftig noch mehr geschlossen sein. Dass dies zu mehr Staus führt, ist vermutlich jedem Ratsmitglied klar. Dies behindert nebst dem Privatverkehr vor allem auch das Gewerbe und die Unternehmungen, welche auf den Individualverkehr angewiesen sind. Eine gute Strasseninfrastruktur ist auch ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl von Gewerbe und Industrie.
2. Die Erfahrung zeigt, dass bei einem solch komplexen Projekt wie dem vorliegenden in der Regel einige Jahre vom Planungsstart bis zum Baubeginn verstreichen. Umso mehr, da die Entlastungsstrasse Gaster je nach definitiver Linienführung auch Naturschutzgebiete mehr oder weniger tangiert. Diese vorprogrammierte Auseinandersetzung mit Naturschutzverbänden wird viel zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen. Deshalb ist es für die Entwicklung des Linthgebietes wichtig, dass die Planung unverzüglich an die Hand genommen wird.

Bei fehlenden Reserven im Baudepartement, fehlenden Ressourcen für die Planung, kann die Planung auch an private Firmen übergeben werden, wie dies bei anderen Projekten auch gemacht wird.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Der Antrag ist abzulehnen.

Diese Strasse, die schneidet in der Beurteilung des Baudepartementes schlecht ab. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Strasse ist ungenügend, darum verdient sie nicht, auf Liste A gesetzt zu werden. Diese Umfahrungsstrasse ist eine riesenlange kurvenreiche Strasse. Wie wir in der Kommission erfahren haben, würde diese Strasse, so sie denn realisiert würde, 96 Mio. Franken kosten. Das ist für ein Projekt, das nicht genügt, viel zu viel. Diese Strasse führt beispielsweise durchs Kaltbrunnerriet, und das darf nicht sein. Die Planung kann also gut und gerne sich vier Jahre gedulden, und zwischenzeitlich ist man dann vielleicht schlauer geworden (auch im Kopf) und hat die Mobilitätsbedürfnisse anders gelagert.

Zu Göldi-Gommiswald: Auch wenn es um den Richtplan geht, erinnere ich gerne noch einmal daran: Erste Priorität gemäss Richtplan haben kurze Wege und nicht eine kilometerlange Umfahrungsstrasse. Zweite Priorität im Richtplan hat die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr (Velo, Fussgänger), und erst in letzter Priorität geht es darum, Kapazitätserweiterungen zu bauen. Es kann ja niemand bestreiten, dass diese Umfahrungsstrasse eine Kapazi-

tätserweiterung darstellen würde. Darum bitte ich Sie nochmals: Im 16. Strassenbauprogramm soll etwas Luft für Langsamverkehrsprojekte sein, und die sollen wir jetzt nicht noch mehr einschränken, indem wir noch zusätzliche Strassenprojekte ins A heben.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Dieser Antrag wurde in der Kommission gestellt. Ich beziehe mich auf den Antrag der CVP-EVP-Fraktion zusammen mit der SVP-Fraktion. In der vorberatenden Kommission wurde dieser durch Stichentscheid des Präsidenten mit 7:6 Stimmen abgelehnt, wie jedoch bereits dazumal erwähnt, nicht aus den Gründen der Vorlage, sondern aus dem Grund, dadurch, dass in der vorberatenden Kommission die Regionen nicht abgebildet sind, sondern nur die Parteistärken abgebildet sind und somit der Rat über ein solches Projekt abschliessend beurteilen soll.

Regierungsrat Haag: Ich möchte festhalten, bei unserer Priorisierung geht es nicht und nie für oder gegen Regionen. Das sind sachliche Kriterien, die wir auch offengelegt haben im Bericht, die wir in Projekte eingeteilt und priorisiert haben. Ich glaube, die Vertreterinnen und Vertreter der Region des Linthgebietes, die wissen ganz genau, dass wir in den letzten zehn Jahren jede Menge Projekte, Vorschläge mit und rund um Uznach studiert, vorgeschlagen und präsentiert haben, und alles ist mehr oder weniger wieder gescheitert. Aus den vielen Vorschlägen hat sich jetzt das Beste irgendwie herausgeschält, und Sie wissen es selber, es ist sehr umstritten. Der Projektstand ist relativ weit weg von einem Genehmigungsprojekt. Die Wirksamkeit, das haben Sie im Bericht gelesen, die ist nicht gut. Es wäre zu optimieren, man müsste Verbesserungen anbringen, aber wir sind uns gar nicht sicher, ob das nur an der Linienführung oder grundsätzlich am Problemlösen für die Verkehrsprobleme rund um Uznach der richtige Weg wäre. Somit müsste man wohl nochmals offener und breiter das Verkehrsproblem sehen und vielleicht nochmals eine Runde machen.

Aufgrund dieser Fakten und der Tatsache, dass wir vier Projekte, die besser abgeschnitten haben, ins A genommen haben, ist dieses Projekt im B gelandet. Und wenn schon, dann sind die anderen vier Projekte, die auch im B sind, in der gleichen Situation, die im gleichen Stand sind und auch noch Planungsarbeiten bedürfen um priorisiert zu werden. Auch wenn die beiden Fraktionen diese ins A nehmen, das Baudepartement mit den verschiedenen Ämtern hat schlicht und ergreifend keine Ressourcen, um fünf Projekte zu bearbeiten im Detail in all diesen Situationen. Das ist ein Riesenprojekt, da könnte sich der Gemeindepräsident von Bütschwil zu Worte melden und er könnte Ihnen erzählen, wie viel Tage und Wochen, wie viele Leute jetzt seit vier oder fünf Jahren unterwegs sind in Bütschwil. Wir sind noch nicht ganz am Ziel, bis wir letztendlich ein solches Projekt bearbeitet haben. Das ergibt sich nicht von alleine. Unsere Leute kennen bald alle Bütschwiler auswendig, sie wissen genau, wo sie den Wein und den Schnaps deponiert haben aufgrund aller Gespräche, die immer wieder notwendig sind. Es ist nicht möglich, alles gleichzeitig zu tun.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der CVP-EVP-Fraktion und SVP-Fraktion mit 73:31 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Bühler-Schmerikon beantragt, das Bauvorhaben «A / 17 / Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon / Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald / Fr. 250'000.– / Genehmigungsprojekt» auf Fr. 500'000.– aufzustocken.

Ich danke den Ratsmitgliedern für ihr Ja zur Umpriorisierung des Geschäftes. Ich komme natürlich jetzt zurück auf einen vorherigen Antrag als Ersatzantrag. Ich stelle hier den vorher auf B beantragten Antrag jetzt als Anhang A in die erste Priorität, in die Ersatzprojekte. Ich möchte beim Antrag festhalten, von Fr. 250'000.– auf Fr. 500'000.– zu erhöhen, damit umgehend die Projektierung besser an die Hand genommen werden kann.

Dietsche-Oberriet: Dieser Antrag wurde in der vorberatenden Kommission zwar kurz diskutiert, aber nicht gestellt.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Bühler-Schmerikon mit 64:36 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Kündig-Rapperswil-Jona: Ich habe mich vertreten gefühlt durch den Regierungsrat Haag und verzichte deshalb darauf, meinen schriftlich vorliegenden Antrag zum Bauvorhaben «A/17» mündlich zu bestätigen.

Ammann-Gaiserwald beantragt, das Bauvorhaben «A / 38 / Uzwil / Augartenkreuzung / Fr. 1'750'000.– / Abhängigkeit Anschlüsse NS» vom Anhang B in den Anhang A zu verschieben.

Ich möchte vorausschicken, dass mein Antrag, dieses Vorhaben, die Ressourcen des zuständigen Departementes wohl nicht übermässig belasten wird. Die Lösung liegt bereits auf der Hand, es wird sehr wenig Land gebraucht und dieses ist zudem vorhanden, es ist politisch unbestritten und es kostet vergleichsweise mit 1,75 Mio. Franken wenig. Seit vierzig Jahren herrscht eine grosse Aufbruchstimmung auf unseren Strassen und in der Wirtschaft. Mit der Eröffnung der Autobahn A1 von Zürich nach St.Gallen im Jahre 1971 baute der Kanton St.Gallen eine doppelspurige Zubringerstrasse von der Autobahn zur Industrie Uzwil mit seinen fast 10'000 Arbeitsplätzen. Wohl zu Recht hat man diese insgesamt vierspurige Strasse in den 80er-Jahren auf je eine Fahrbahn zugunsten der Fussgänger, des Veloverkehrs und der Verkehrssicherheit zurückgebaut. Da sich die Mobilität und das Verkehrsaufkommen in den letzten 30 Jahren aber zumindest verdoppelt hat, entstand auf dieser sensiblen Zubringerstrasse zu tausenden von Arbeitsplätzen zunehmend ein unhaltbarer Zustand, der sich an der Augartenkreuzung in Uzwil akzentuiert. Einige Fakten: Bis 23'000 Fahrzeuge überqueren diese Kreuzung, zu den Hauptverkehrszeiten staut sich der Verkehr auf allen vier Achsen auf mehrere hundert Meter. Der Rückstau geht bis in die Wohnquartiere, das ist eine grosse Belastung für die Wohnbevölkerung. Der alltägliche Stau stellt einen volkswirtschaftlichen Schaden dar und ist auch aus ökologischer Sicht negativ zu bewerten. Es handelt sich fast ausschliesslich um Berufsverkehr und nicht um Freizeit- oder Einkaufstourismus. Es ist der Hauptzugang zu zehntausenden von Arbeitsplätzen. Der Belag ist momentan in sehr schlechtem Zustand und muss demnächst erneuert werden. Die Investition in eine dauerhafte Lösung, die 1,7 Mio. Franken kostet, ist einer behelfsmässigen zwischenzeitlichen Reparatur, die auch einiges kosten wird, vorzuziehen. Die Industriefirmen in Uzwil, welche international tätig sind, haben sich

auch in schlechten Zeiten zum Standort Uzwil und St.Gallen bekannt und sich auch in wirtschaftlich turbulentem Wirtschaftsumfeld loyal und sozial gegenüber ihren Arbeitnehmern gezeigt und auf einen grösseren Stellenabbau oder -auslagerungen immer verzichtet.

Ich möchte noch einige Worte an jene Ratskolleginnen und -kollegen richten, denen Anliegen der Arbeitnehmenden und der Umwelt am Herzen liegen. Ich habe Verständnis, wenn Sie Strassenbauvorhaben grundsätzlich skeptisch gegenüberstehen. Aber wenn der Arbeitstag für Arbeitnehmer alltäglich um etwa eine halbe Stunde Staustehen verlängert wird, wenn die Umwelt durch diese Mehremissionen unnötig zusätzlich belastet wird, wenn die Wohnbevölkerung von Uzwil unter den Begleiterscheinungen beeinträchtigt wird, der öV durch diesen Stau seinen Fahrplan nicht mehr einhalten kann, der zusätzliche Landbedarf klein und ausreichend vorhanden ist, das Problem nicht umstritten ist und wenn trotz Stau nicht viele Leute auf den öV umsteigen können oder wollen, weil sie von ihren abgelegenen Orten keinen haben oder drei bis vier Mal mehr Zeit benötigen, dann können Sie sicher auch in diesem Fall mit gutem Gewissen Hand bieten, um ein offensichtliches Verkehrsproblem zu lösen. Dies ist ein konkretes Beispiel, wo öV und individueller Motorverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen, wie Regierungsrat Haag betont hat, sondern in Einklang gebracht werden sollten, und zwar von uns.

Rombach-Oberuzwil: Dem Antrag Ammann-Gaiserwald ist zuzustimmen.

Als Einwohner von Oberuzwil und damit Direktbetroffener und regelmässiger Stauteilnehmer an der Augartenkreuzung in Niederuzwil unterstütze ich den Antrag Ammann-Gaiserwald. Die heutige Lichtsignallösung behindert den Verkehr und verhindert damit einen flüssigen Ablauf des eben genannten Verkehrs, und das nicht nur zu Stosszeiten. Dies führt zu täglichen langen Staus und auch zu Ausweichverkehr. Eine Verschiebung des Bauvorhabens in den Anhang A ist aus Sicht der Anwohner und auch aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht nur wünschenswert, sondern notwendig.

Dobler-Oberuzwil: Dem Antrag Ammann-Gaiserwald ist zuzustimmen.

Ich kann Ihnen nur wärmstens empfehlen, den Antrag zu unterstützen, und schliesse mich den Argumenten der Vorredner an. Ich arbeite und lebe schon seit über 30 Jahren aktiv in der Region und sehe, wie sich die Situation immer mehr verschlechtert. Das Argument, dass das Astra nicht vorwärtsmacht, kann vielleicht entkräftet werden, gerade mit der Verschiebung in die Priorität A, dass dann der Druck etwas steigt und auch das Astra seine Hausaufgaben löst.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Der Antrag Ammann-Gaiserwald ist abzulehnen.

Zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass ich reden darf. Der Antrag ist abzulehnen aus folgenden Überlegungen: Es geht hier im Wesentlichen um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zum Arbeitsplatz fahren. Viele von ihnen arbeiten in der Firma Bühler, das ist ein wichtiger Arbeitgeber und das wird hoffentlich noch lange so bleiben. Nur, es soll auch hier nicht darum gehen, eine Kapazitätserweiterung zu realisieren, und das würden wir mit einem Kreisel tun, das ist so. Der Ansatz, den wir sehen, wäre, dass die Firma Bühler und weitere Firmen in Uzwil ein besseres Mobilitätsmanagement aufziehen müssten. Sie müssten ihre Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter dazu anleiten, nicht mit dem Privatauto und schon gar nicht alleine je Auto zur Arbeit zu fahren, sondern dies mit den Füßen oder dem Velo zu tun, so es denn geht von der Distanz her, und sonst vielleicht mit dem öV. Dazu wäre beispielsweise nötig, dass man bei diesen Firmen die Parkplätze bewirtschaften würde, vielleicht etwas höher bewirtschaften, wenn jetzt schon einiges gemacht wird, aus diesem Geld wiederum könnte man Halbtaxabonnements bezahlen, die man den Mitarbeitern verteilen könnte, wie das verschiedene Firmen auch machen. In diesem Bereich gibt es viele Ideen. Das müsste der Ansatz sein. Wenn wir dieses Projekt nämlich jetzt ins A heben, dann brauchen wir weitere 1,75 Mio. Franken für ein Strassenprojekt. Was heisst das auf der anderen Seite? Für den Langsamverkehr bleibt wiederum weniger übrig. Das wollen wir wirklich nicht. Wir sollen nicht noch strassenlastiger werden. Es ist schon der ganz grosse Brocken, der für die Strassen eingesetzt wird. Und noch einmal: Richtplan, kurze Wege, Verlagerung, das sind die Prioritäten 1 und 2, und in letzter Priorität erst Kapazitätserweiterung. Und jetzt wollen wir das schon wieder tun, das ist einfach falsch. Werden Sie doch irgendwann einmal mobil im Kopf.

Hegelbach-Jonschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Dem Antrag Ammann-Gaiserwald ist zuzustimmen.

Die SVP-Fraktion wird diesem Antrag mehrheitlich zustimmen, und zwar ganz einfach deshalb, weil es notwendig ist in dieser Region. Wenn das Astra plant und die Verkehrszunahme auf der Autobahn deutlich zunehmend ist, wenn Verkehrsteilnehmer, auch öV, dann über Wil nach Uzwil fahren müssen, weil gerade ein Stau auf der Autobahn besteht, dann ist diese Agglomeration dort tot, da geht nichts mehr. Blumer-Gossau, wenn Sie «mobil im Kopf» ansprechen, überlegen Sie sich einmal: Die Firma Bühler, die arbeitet nicht nur in Uzwil, die hat internationale Beziehungen. Die schlafen nicht immer zur selben Zeit wie wir, da wird Tag und Nacht gearbeitet. Wie stellen Sie sich das vor? Schon heute kommen diese Mitarbeiter eben nicht zum gleichen Zeitpunkt an. Da hat diese Firma ihre Hausaufgaben gemacht und es geht auch nicht nur um diese oder andere Firmen, es geht auch um Menschen, die in St.Gallen und Zürich usw. arbeiten, die gehen am Morgen auf die Autobahn und kommen am Abend wieder nach Hause. Dazu ist zu sagen, dass jetzt schon erste Vorkehrungen getroffen worden sind. Es wurden bereits die Strassen verschmälert, um der Sicherheit dienlich zu sein, weil es dort ständig Unfälle gibt. Mit diesem Vorhaben und dieser Verschiebung würden wir nicht nur der Sicherheit entsprechen, sondern auch der Sicherheit, Blumer-Gossau, die Sie ständig ansprechen, des Langsamverkehrs. Schauen Sie sich einmal an, wie die Radfahrer und Fussgänger diese Kreuzung heute überqueren müssen, ich nenne das sehr gefährlich. Mit diesem Vorhaben würden wir auch diesen dienen, und dann ist ja auch ein Teil im Langsamverkehr deponiert. Ich sehe hier überhaupt kein Problem.

Thoma-Andwil: Dem Antrag Ammann-Gaiserwald ist zuzustimmen.

Ich habe mein Geschäft etwa 100 Meter von dieser Kreuzung entfernt. Über diese Kreuzung muss der ganze Verkehr von der Autobahn in die Region Uzwil erschlossen werden. Es ist nicht nur der Betrieb Bühler, sondern es sind Lastwagen, auch während des Tages, wir haben zu Spitzenzeiten Riesenkolonnen, der Verkehr dort wird nicht sauber abgewickelt. Blumer-Gossau träumt etwas, er ist in Gossau zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, er müsste mal schauen, wo das Geld ver-

dient wird, wo die Wirtschaft läuft, und das ist in Uzwil, und mit solchen Träumereien kommen Sie nicht weiter. Es ist schön, aber etwas naiv. Ich muss Ihnen sagen, diese Investition wäre gut für ein grosses Gebiet in Uzwil mit einem relativ «kleinen» Aufwand. Ein grosser Kreisel, und wir hätten ein grosses Problem gelöst: die Anbindung Autobahn Umgebung Uzwil.

Regierungsrat Haag: Dieses Projekt ist im Anhang B. Ammann-Gaiserwald, ich habe Ihrem Votum nichts entgegenzusetzen, Sie haben Recht. Wieso es im Anhang B ist? Weil es in engem Zusammenhang steht mit den Nationalstrassenbauten, dort geht es noch um eine Spange, die in Diskussion ist, in Oberbüren, und dies hängt zusammen. Es kann ja nicht sein, wenn wir jetzt irgendein Projekt realisieren, und die Anschlüsse an das übergeordnete Netz sind nicht gemacht, werden nicht bereitgestellt. Wir haben es im Projekt auf S. 109 hingeschrieben, hier geht es darum, wenn die Nationalstrasse diesen Schritt macht, können wir unseren Schritt nachziehen und es ja selbst vom B ins A heben, das kann die Regierung tun. Es macht keinen Sinn, hier jetzt aktiv zu werden, bevor wir wissen, wie der übergeordnete Strassenbau weitergeht. Das ist die Begründung, weshalb dieses Stück nicht im Anhang A ist.

Ammann-Gaiserwald: Warum konnte denn vor einigen Jahren in näherem Abstand zur Autobahn auf der Nordseite ein Kreisel gemacht werden ohne Absprache mit dem Bund, und jetzt, bei dieser Augartenkreuzung etwa 200 Meter weiter weg, auf der Südseite der Autobahn, scheint es ein Problem zu sein? Meiner Meinung nach beisst sich die Lösung an der Augartenkreuzung mit keiner Lösung, die der Bund bringen wird.

Regierungsrat Haag: Jetzt kommen wir schon recht in die Details der einzelnen Kurvenstrassen und ersten, zweiten und dritten Schritten. Aufgrund der jetzigen Situation sind die Gespräche, die wir auch regelmässig mit dem Bund (Astra) führen, was an den Nationalstrassen passieren soll oder nicht, immer aufgrund der aktuellen Gegebenheiten wieder aktualisiert und werden so geplant. Wir haben es bewusst hingeschrieben, dass es eine Abhängigkeit hat, dass der Bund irgendeine Planung dort macht mit einer Spange im Raum Oberbüren, das haben wir abzuwarten. Hier ist der Bund zuständig. Es macht keinen Sinn, hier jetzt etwas zu machen. Wir müssen das koordinieren und wollen es auch, aber wir sind jetzt nicht bereit, weil wir nicht die Planungshoheit der übergeordneten Stelle haben.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Auch dieser Antrag wurde in der vorbereitenden Kommission gestellt. Er wurde mit 4:9 bei 2 Abwesenheiten abgelehnt.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Ammann-Gaiserwald mit 65:31 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.

Angang C: Weitere Begehren

Hegelbach-Jonschwil beantragt im Namen von Schweizer-Degersheim / Kühne Flawil / Dobler-Oberuzwil und in seinem eigenen Namen, das Bauvorhaben «C / 27

/ Degersheim / Strassenkorrektur des Abschnittes Degersheim–Bleimoos bis Kantonsgrenze AR» vom Anhang C in den Anhang B zu verschieben.

Diese Verbindungsstrasse ist schon seit Jahren eine grosse Diskussion im und um den Ort Degersheim. Es geht nicht nur darum, dass diese Strasse mittlerweile beschädigt ist, sondern nicht mehr richtig befahrbar ist und dementsprechend auch ein Risiko darstellt für die Benutzer dieser Strasse. Diese Strasse führt von Degersheim, es ist beschrieben, Richtung Bleimoos an die Kantonsgrenze. Ab der Kantonsgrenze ist dann die Strasse schön ausgebaut. Es geht hier eigentlich um Folgendes: Es kann nicht sein, dass man immer wieder eine Gemeinde vertröstet und ihr sagt: «Ja, wir haben jetzt gerade kein Geld. Wir haben zu wenig Durchgangsverkehr, ihr müsst noch einmal warten.» Und das dauert und dauert... Ich meine, es ist irgendwann genug. Es geht um die Strasse, welche defekt ist, es geht um die Kreuzung, welche sehr gefährlich gelagert ist. Es hat auch schon Unfälle gegeben. Ich möchte darauf aber nicht mehr eingehen.

Regierungsrat Haag: Der Antrag Hegelbach-Jonschwil / Schweizer-Degersheim / Kühne-Flawil / Dobler-Oberuzwil ist abzulehnen.

Eigentlich nützt es schon fast nicht mehr, wenn ich auch noch etwas sage. Aber weil wir anständig sind, schreiben wir alles, was auch noch eingegeben wird, in Anhang C. Wir haben noch nie ein Projekt vom C überhaupt angerührt. Da ist keine Studie vorhanden, wir haben gar nichts, ausser dass wir dem Gemeinderat Degersheim alle paar Jahre wieder aufs Neue erklären, dass das eine ganz schwierige Übung ist. Sie haben betont, wie es aussieht, und dass es nötig ist. Sie haben doch recht, wir könnten jetzt einige Millionen einsetzen, um von Degersheim den Bach hinunterzufahren und an der Kantonsgrenze Appenzell ist es fertig und dann geht es nicht mehr weiter. Es hat keinen Sinn, keinen Zweck, keinen Nutzen, es hat schlicht und einfach keinen Zusammenhang von jeglicher Vernunft von Kosten und Nutzen. Wir haben nichts, gar nichts ausser dieser Überprüfung gemacht mit der Situation, Sie haben es in der Kommission gesehen, wir sind die Strecke abgefahren, wir haben Ihnen gezeigt, was zu tun ist. Es ist schmal, es hat Wälder, es hat steile Borde. Wir müssen ausarbeiten, es gibt riesenteure Übungen. Wir stehen dann an einem Gewässer und an einer Kantonsgrenze und dann ist Ende der Fahnenstange. Dann warten wir doch ab, bis die Appenzeller gebaut haben. Das bringt für den DTV Degersheim nichts. Ich versuche es ein letztes Mal: Machen Sie nicht noch Sprünge vom Anhang C in den Anhang A, da machen wir sicher nichts.

Schweizer-Degersheim: Dem Antrag Hegelbach-Jonschwil / Schweizer-Degersheim / Kühne Flawil / Dobler-Oberuzwil ist zuzustimmen.

Ich muss Regierungsrat Haag total widersprechen: Im Kanton Appenzell ist die Strasse ausgebaut, und es geht ja nur um zwei Kurven. Und dieses Problem besteht schon länger, schon 40 Jahre. Für unsere Industrie, die wir hier haben, ist das die wichtigste Verbindung Richtung Autobahn. Mit den Lastwagen kann man nicht kreuzen. Es sind zwei Kurven, und momentan machen sie eine Hangsicherung. Man könnte ohne jeglichen Aufwand diese zwei Kurven Richtung Hang ausbauen. Schon vor 35 bis 40 Jahren wurde oben Kies abgebaut, und wegen diesem kleinen Wäldchen konnte man das nicht. Das war damals noch die Firma Manser, die den Kies von unten abbauen wollte. Unten ist ein Kieswerk, und es würde ganz sicher nicht so teuer, diese zwei Kurven zu verbreitern.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Dieser Antrag wurde in der vorberatenden Kommission ebenfalls gestellt. Es handelt sich hier wie erwähnt um eine Verschiebung vom Anhang C, also unterste Priorität, in den Anhang B, zweite Priorität der Vorhaben. Dieser wurde mit 3:10 Stimmen bei 2 Abwesenheiten abgelehnt.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Schweizer-Degersheim / Hegelbach-Jonschwil / Kühne-Flawil / Dobler-Oberuzwil mit 51:49 Stimmen zu.

Ziffer 4 ff., S. 93 ff.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Ich möchte den Rat nur darauf aufmerksam machen, dass es dadurch eine Verschiebung gibt. Die Ziff. 1 wird dadurch ergänzt. Wir haben nun zwei Anträge aus dem B in den Anhang A verschoben im Umfang von 2 Mio. Franken. Dazu wird die Kostensumme wie in Ziff. 1 auf 529 Franken angehoben. Wie sich dies zum Kantonsbeitrag verändert, kann ich jetzt nicht ausführen, da die Beteiligung der Gemeinden und Dritter mit einbezogen werden muss. Die Gesamtsumme erhöht sich um diese 2 Mio. Franken oder die Verschuldung per 2018 des Strassenfonds erhöht sich somit auf 19 Mio. Franken, dies zur Ergänzung.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-GRÜ-Fraktion): Das 16. Strassenbauprogramm ist abzulehnen.

Ich möchte gerne, bevor wir die Gesamtabstimmung durchführen, aus Sicht der SP-GRÜ-Fraktion eine kurze Würdigung vornehmen. Wir stellen fest, dass die Anliegen des Langsamverkehrs auf der Strecke bleiben. Das Umdenken in den Köpfen ebenfalls. Die Agglomerationsprogramme hätten uns heute die Chance geboten umzudenken. 60 Mio. Franken, die der Bund bereitstellt zu nutzen, um für ein Mal nicht im Strassenbau für den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern im Bau für den Langsamverkehr, Velo und Fuss, ein Schwergewicht zu setzen. Leider haben wir diese Chance vertan. Wir von unserer Seite wollten 4,1 Mio. Franken weniger für Strassenbau einsetzen, es ging um die Projekte Güterbahnhof St.Gallen, dritter Anschluss Rorschach und Grünastrasse in Wil, diese drei Anträge wurden allesamt abgelehnt. Auf der anderen Seite sind zwei Anträge gehoben worden vom B ins A. Es geht um 2 Mio. Franken, also 2 Mio. Franken mehr für den Strassenbau. Und zum Schluss noch die Lachnummer mit Degersheim, das nehme ich einfach so zur Kenntnis. Ich stelle fest, dass der Richtplan, der eben eine Priorisierung beim Anreizeschaffen fürs Umsteigen auf Fuss und Velo setzt, für die Mehrheit diese Rates Makulatur ist. Sie setzen alles auf die letzte Priorität, die da heisst: Kapazitätserhöhung für den MIV.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident, stimmt dem Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramms für die Jahre 2014 bis 2018 mit 11:1 Stimme bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten zu.

Der Kantonsrat stimmt dem Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramms für die Jahre 2014 bis 2018 mit 83:20 Stimmen bei 2 Enthaltungen in der Gesamtabstimmung zu.

36.13.03 IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Titel der Vorlage: 16. Strassenbauprogramm)

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident, stellt Eintreten auf die Vorlage fest.

Dietsche-Oberriet, Kommissionspräsident: Es geht um reine Anpassungen im Bereich von National-, Kanton- und Gemeindestrassen. Einige werden in den Kantonsstrassenplan aufgenommen, andere entlassen, dies wie in meinen Ausführungen bereits gemacht. Die Kommission hat keine Anträge gestellt.

Spezialdiskussion

Der Kantonsrat stimmt dem IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan mit 97:3 Stimmen bei 1 Enthaltung in der Gesamtabstimmung zu.

Parlamentarische Vorstösse

51.13.07 Töfflärm macht krank

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 25. Februar 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. August 2013

Ritter-Sonderegger-Altstätten: Der Interpellant ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

«Töfflärm macht krank», zu diesem Schluss kommt auch die Regierung des Kantons St.Gallen. Das Mittel gegen Töfflärm, der krank macht, wäre an sich einfach – die Regierung schreibt es in ihrem Schlusssatz. Wenn sich die Leute korrekt verhalten würden, wenn mit angepasster Geschwindigkeit gefahren würde und die Leute ihre Selbstverantwortung wahrnehmen würden. Etwas viel «würden» sind in meinen Ausführungen enthalten, und das Problem liegt darin, dass eine kleine, aber umso tätigere Minderheit der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer offenbar über jenes Organ, welches zur Wahrnehmung von Verantwortung erforderlich ist, nämlich das Hirn im Kopf, nur teilweise oder gar nicht verfügen. Und diese Minderheit macht den Bewohnerinnen und Bewohnern an der Stossstrasse in Altstätten und in Gais das Leben vor allem an schönen Sommertagen bisweilen zur Hölle. Ich spreche hier aus eigener Erfahrung, weil ich diese Strasse auch gelegentlich benütze und man bis zu meinem Wohnhaus, das sehr weit von der Stossstrasse entfernt ist, den Töfflärm hört.

Die Mittel, welche die Regierung in ihrer Antwort auf meine Interpellation aufzählt, sind zweckmässig und sachgerecht. Ich hoffe und erwarte von der Regierung und insbesondere vom Sicherheits- und Justizdepartement, dass auch in Zukunft vor allem an schönen Sommertagen dem Töffverkehr an der Stossstrasse die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird und die schwarzen Schafe, welche den Lärm verursachen, konsequent herausgenommen und einer Bestrafung zugeführt werden. Das liegt nicht nur im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch jener Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, welche über das Hirn verfügen, um vernünftig zu fahren.

Ich danke bereits jetzt der Regierung und im Speziellen Regierungsrat Fässler, dass er die Polizei animiert, auch an die Leute in Altstätten und Gais zu denken und dafür zu sorgen, dass dort vernünftig gefahren wird.

51.13.14 Verpasst die SAK (St.Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG) die Energiewende? (Titel der Antwort: Verpasst die SAK die Energiewende?)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 26. Februar 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2013

Wicki-Andwil: Die Interpellantin ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Anlässlich eines Informationsanlasses der St.Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke AG (abgekürzt: SAK) erhielten wir den Eindruck, dass die Energiestrategie des Bundes bei dieser Unternehmung nur teilweise angekommen ist. In den anschliessenden Diskussionen mit den Exponenten der SAK sagten diese, dass sie durchaus willens seien, mehr zur angestrebten Energiewende beizutragen, sofern sie die entsprechenden Aufträge des Verwaltungsrates erhielten. Dies gab uns Anlass zur vorliegenden Interpellation. Der Kanton St.Gallen ist mit dem bedeutenden Anteil von 83,3 Prozent an der SAK beteiligt und prominent im Verwaltungsrat vertreten. Dies gibt dem Verwaltungsrat die ausgezeichnete Möglichkeit, Einfluss auf das Portfolio des Energielieferanten im Sinne der Energieziele zu nehmen. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass die Regierung hinter der Energiestrategie des Bundes steht und dass die Eignerstrategie bei der SAK stärker auf die Bereiche Stromeffizienz und Produktion aus erneuerbaren Energien angepasst werden soll. Hier erwarten wir von den Beteiligten aber mehr Mut und Innovation. Wir erwarten weiter von der SAK noch mehr proaktives Handeln und eine Führerschaft bei dem eingeschlagenen Weg zur Energiewende. In diesem Sinne sind wir gespannt auf die weiteren Aktionen bzw. auf die neue Eignerstrategie zwischen Kanton und SAK, wo wir Handlungsbedarf sehen.

51.13.16 Bundeszentrum für Asylbewerber in Altstätten? (Titel der Antwort: Neustrukturierung der schweizerischen Asylpolitik: Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 26. Februar 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. März 2013

Egger-Berneck (im Namen der Interpellanten): Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Es ist sehr positiv, dass endlich eine Verbesserung und eine Beschleunigung im ganzen Verfahrensprozess angestrebt wird. Dies muss dank dem Volksentscheid vom 5. Juni 2013 auch unbedingt umgesetzt werden. Was uns jedoch ein wenig erstaunt, sind die tiefen Zahlen der ausgehenden Asylgesuche für die gesamte Schweiz für das Jahr 2013, mit denen die Asylkonferenz vom 21. Januar 2013 geplant hat. Da ist die Rede von etwa 25'000 Gesuchen. Im Vorjahr waren es laut Bundesamt für Migration (abgekürzt: BFM) 28'631 Gesuche. Wir gehen davon aus, dass wir dank der angenommenen Asylgesetzrevision vom vergangenen Juni die-

sen Abwärtstrend bereits verzeichnen können. Betreffs des geplanten Bundeszentrums in Altstätten sind wir in diversen Punkten mit der Regierung einig. So zum Beispiel, dass der jetzige Standort des Empfangs- und Verfahrenszentrums sehr ungünstig ist, da es sich in einem Wohnquartier befindet. Auch die geplante Verlagerung dieses Zentrums, das vom BFM angestrebt wird, ist absolut begrüßenswert.

Was für uns aber nicht optimal ist, ist, dass bei einem allfälligen Neubau in der Nähe des Regionalgefängnisses die Aufstockung auf 390 Plätze vorgenommen werden soll. Dies würde eine Zunahme von 200 Plätzen bedeuten. In den Medien ist bereits heute bei aktuell 190 Plätzen immer wieder zu lesen, dass es Komplikationen und Ausschreitungen im Empfangs- und Verfahrenszentrum gibt. Aus diesem Grund sind wir sehr skeptisch gegenüber einer Aufstockung. Des Weiteren kommt hinzu, dass noch kein neues Sicherheitskonzept für dieses Vorhaben besteht. Wir hoffen wirklich, unsere Regierung setzt sich ebenfalls für ein gut ausgearbeitetes Sicherheitskonzept für dieses Projekt ein. Dieses Sicherheitskonzept sollte vor einer Zustimmung dieses Projektes vorliegen. Nichtsdestotrotz danken wir der Regierung dafür, dass in diesem Thema nun endlich Licht ins Dunkle gebracht wurde.

51.13.17 Wieviel kostet Nocks Drahtseilakt?

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 27. Februar 2013
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. April 2013

Ritter-Sonderegger-Altstätten: Der Interpellant ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Als historisch interessierter Mensch hat es mich ausserordentlich gefreut, dass die Regierung des Kantons St.Gallen den römischen Grundsatz «Brot und Spiele» oder nach st.gallischer Leseart «Bratwurst und Spiele» umsetzt, auch im 21. Jahrhundert, und aktiv als Mittel der Politik einsetzen will und auch einsetzt. Dieses historische Bewusstsein verdient Lob und Anerkennung. Allerdings stellt sich die Frage, ob es für ein solches Jahrhundertbauwerk wie die Tamina-Tobel-Brücke wirklich noch den Nock braucht, der über ein Drahtseil marschiert, um Aufmerksamkeit zu erregen. Offenbar ist das Selbstbewusstsein unseres Baudirektors nicht gerade gut ausgeprägt. Es hätte auch sonst Gäste gegeben.

Dann kommt etwas Weiteres dazu: Ich bin Mitglied von einigen Vereinen. Wenn dort ein Fest organisiert wird, dann liegt in der Regel ein Überschuss vor und kein Defizit von Fr. 115'000.–, nur weil einigen Personen eine Attraktion geboten wird und Bratwürste verteilt werden. In einem Zeitalter, in dem gespart wird, muss man sich wirklich fragen, ob der Grundsatz «Brot und Spiele» wirklich unbesehen und in jedem Fall zur Anwendung kommt. Für mich als Rheintaler Bauernsohn sind Fr. 115'000.– für einen Spatenstich Geldverschwendung.

51.13.18 Altstätten ist ein Regionalzentrum im Rheintal

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 2013
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. August 2013

Ritter-Sonderegger-Altstätten: Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden.

Mit Erstaunen haben wir in Altstätten von der strategischen Planung, welche die Regierung im Rahmen des Raumkonzepts vorgenommen hat, Kenntnis genommen. Mit noch grösserem Erstaunen haben wir bei der Erläuterung dieser Planung durch den Leiter des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation festgestellt, dass offenbar er jetzt seit neustem Sprecher des Baudepartementes und der Regierung ist, was solche strategischen Konzepte betrifft. Das Rheintal, wenn man es kennt und korrekt betrachtet, ist dadurch gekennzeichnet, dass verschiedene Ortschaften eine Zentrumsfunktion wahrnehmen. Das war von der Regierung des Kantons St.Gallen bis anhin im Richtplan auch so vorgesehen, indem der Raum Mittelh Rheintal und Altstätten als Zentren des Rheintals definiert waren. Nun muss es unbedingt eine Hauptstadt des Rheintals geben, und interessanterweise sind die Regierung und das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation darauf gekommen, dass Heerbrugg diese Hauptstadt des Rheintals ist. Heerbrugg, das wissen Sie, ist eine Bahnstation und eine Postleitzahl und mehr nicht, denn der Raum Mittelh Rheintal besteht aus fünf Gemeinden, und zu diesen gehört eben gerade nicht Heerbrugg. Sehr viele öffentliche Einrichtungen sind auch in Altstätten angesiedelt und sollen auch dort bleiben. Das Sicherheits- und Justizdepartement möchte zusammen mit dem Bund ein neues Asylzentrum realisieren. Soll das dann auch in den Raum Mittelh Rheintal gehen, weil der ja so verkehrsgünstig liegt und dort solche Möglichkeiten bestehen? Was würde der Gemeinderat von Widnau wohl sagen, wenn plötzlich die Regierung die einzige Baulandreserve, die der Gemeinde gehört, abziehen möchte und das Asylzentrum dort realisieren will? Alles völlig undenkbar, aber trotzdem sagt Herr Adrian Strauss namens der Regierung, dass man am Raumkonzept festhalten will. Das ist realitätsfremd und unvernünftig, denn die bisherige Lösung und die bisherige Regelung entsprechen den Tatsachen. Was man hier neu regeln will, das geht und funktioniert nicht so und entspricht auch nicht den Tatsachen.

51.13.20 Wie hoch sind die Erträge aus der Behandlung von ausserkantonalen Patientinnen und Patienten im Kanton St.Gallen?

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 2013
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. August 2013

Huser-Altstätten: Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Insbesondere hat uns gefreut, dass nach anfänglicher Ablehnung, diese Zahlen seien nicht verfügbar, diese nun offenbar doch innerhalb des Gesundheitsdepartementes gefunden werden konnten. Erstaunt sind wir darüber, dass sich die Zahlen der ausserkantonalen Behandlungen von st.gallischen Patientinnen und Patienten

und die innerkantonale Behandlung von Patientinnen und Patienten aus der Umgebung in etwa die Waage halten, und auch im Bereich der Kosten gibt es keinen grossen Unterschied. Ins Auge sticht, dass sich die Behandlungskosten im Vergleich zu den Vorjahren verdreifacht haben. Diese Entwicklung bezieht sich sowohl auf die Kosten der innerkantonalen, wie auch auf die Kosten der ausserkantonalen Behandlungen. Wir werden diese Zahlen und Fakten bei Gelegenheit wieder verwenden.

Regierungsrätin Hanselmann: Ich möchte einfach noch anfügen, dass die Erhöhung der ausserkantonalen Hospitalisationen wegen der neuen Spitalfinanzierung so stattfindet. Ich bitte Sie nochmals in Erinnerung zu rufen, dass neu der Kanton an alle ausserkantonalen Behandlungen bezahlt. Im Moment sind das 52 Prozent, das wird dann aber erhöht auf 55 Prozent. Weil die Behandlungen der Privatspitäler und ausserkantonalen Spitäler dazukommen, hat sich diese Zahl erhöht. Das ist keine kantonale Eigenschaft, sondern eine schweizerische. Wir werden damit leider noch weiter konfrontiert werden, weil der Vergütungsanteil des Kantons bis 2017 weiter ansteigt.

51.13.21 Wirtschaftliche Nutzung des Hauptpostgebäudes

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 2013
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. August 2013

Böhi-Wil: Die Interpellantin ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Ich habe noch eine Anschlussfrage: Es heisst in der Antwort zu unserer Frage betreffend Parkplatz, dass es im Innenhof der Hauptpost zwei Parkplätze gibt, die für den dienstlichen Gebrauch vorgesehen sind. Es interessiert mich, wie die Bewirtschaftung der Parkplätze für die Mitarbeitenden der Verwaltung im Allgemeinen und im Besonderen für das Kader geregelt ist. Ich stelle zum Beispiel fest, dass einige Parkplätze gegenüber der Staatsanwaltschaft bestehen, welche mit JPD 1, 2, 3 und 4 markiert sind. Sind diese bewirtschaftet und wie ist das genau geregelt?

Regierungsrat Haag: Ich erinnere Sie daran, dass ein Teil des Sparpaketes war, die Bewirtschaftung unserer Mitarbeiterparkplätze voranzutreiben, und zwar auf den 1. Januar 2014. Wir sind auf Kurs.

Böhi-Wil: Das heisst, heute sind diese Parkplätze nicht bewirtschaftet?

Regierungsrat Haag: Das Parlament hat vor ein paar Jahren ein Mobilitätskonzept beschlossen, wie andere Unternehmen auch. Das ist noch nicht erfüllt worden und bis jetzt im Rahmen des Sparpaketes auf die Bewirtschaftung der Parkplätze reduziert und jetzt in die Kompetenz des Baudepartementes geschoben worden. Wir haben diese Aufgabe angepackt, die Vernehmlassungen in den einzelnen Departementen und den Liegenschaften sind durchgeführt worden, die Grundlagen sind bereit und es soll auf Januar 2014 in Kraft gesetzt werden, damit die Sparvorgabe des Parlamentes ab Januar 2014 erfüllt werden kann.

51.13.29 Babyfenster im Kanton St.Gallen

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. August 2013

Egger-Berneck: Der Interpellant ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Es freut mich, dass sich die Regierung bewusst ist, dass Eltern oder alleinstehende Frauen durch eine Schwangerschaft oder Geburt eines Kindes in schwierige Situationen kommen können. Was aber ebenfalls ein wichtiger Punkt ist, ist das Kindeswohl. Ich bin der Ansicht, dass ein Kind die Chance bekommen sollte, in einer intakten Familie und Umgebung aufzuwachsen. Eine Abgabe des eigenen Kindes ist mit absoluter Sicherheit der schwierigste Entscheid, den man sich nur vorstellen kann. Aus diesem Grunde denke ich, dass sich diese Personen, die einen solchen Entscheid treffen, dies auch genauestens überlegt haben. Mit der Schaffung eines Babyfensters («Babyklappe») bieten wir den Eltern, die in einer verzweifelten Situation sind, aber auch dem Kind, eine wichtige Hilfe an. Diese Hilfe können wir mit einem minimalen Finanzaufwand im Kanton St.Gallen anbieten. Die Kosten würden sich auf Fr. 35'000.– belaufen. Dazu kommen die jährlichen Betriebskosten von Fr. 6'000.–. Ich denke, diese Kosten würden in einem angemessenen Verhältnis stehen. Was in der Antwort der Regierung weiter begrüssenswert ist, ist, dass man sich eine Zusammenarbeit in diesem Bereich mit dem Kanton Thurgau vorstellen könnte. Auch die vorgeschlagene Standortwahl könnte ich nur voll und ganz unterstützen.

Aus der juristischen Sicht ist die momentane Situation wirklich heikel. Aber dieses Problem könnte man mit Hilfe eines Formulars, das zum Beispiel eine Einverständniserklärung zu einer Adoptionsfreigabe des Kindes fordert, lösen. Zu dem kommt, dass es in Einsiedeln und Davos bereits ein solches Fenster gibt. Dieses wird nach momentaner Rechtslage toleriert. Aus diesen erwähnten Gründen werde ich in dieser Session eine Motion einreichen, die ein Babyfenster im Kanton St.Gallen fordert. Ich bitte alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier, mein Anliegen zu unterstützen, denn hier geht es um das Wohl des Kindes.

51.13.30 Entlang von Strassen Energie und Geld sparen

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. August 2013

Gschwend-Altstätten: Der Interpellant ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Die Antwort zeigt, dass man den Bedarf und die Notwendigkeit erkannt hat. Man ist unterwegs. Es braucht auch den Mut, vermehrt die Lampen abzuschalten und alte Denkmuster aufzugeben. Dabei darf man nicht vergessen, dass die Entwicklung grosse Fortschritte macht. Dies nicht nur in Sachen Leuchtmittel, sondern auch bei den Steuerungen. Unabhängig von der Anzahl der abgeschalteten Lampen und der ersetzten Leuchten geht es auch um die Vorbildfunktion. Gerade mit der Strassenbeleuchtung entlang der Staatsstrassen haben wir eine schöne Vorlage, wie

aufgezeigt werden kann, dass man wirklich Finanzen und Strom sparen will. Im Sinne eines effizienten und nachhaltigen Einsatzes von Finanzmitteln und Energie wünsche ich mir, dass man mit diesen Einsparungen entlang der Strassen auch vorwärtsmacht und dies etwas intensiver umsetzt.

51.13.32 Kulturlandverlust stoppen

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 24. Juni 2013
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. August 2013

Heim-Gossau: Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden.

Die Aussagen zum Schutz der Fruchtfolgeflächen mögen zwar den rechtlichen Grundlagen und den Absichten der nationalen und kantonalen Behörden entsprechen, in Tat und Wahrheit wird die Praxis nicht so gelebt. Tatsächlich ist der Bestand von 12'500 Hektaren Fruchtfolge irgendwie und irgendwo schon gesichert. Mit Umzonungen und Neuausscheidungen können Fruchtfolgeflächen in ihrer Gesamtfläche wohl gesichert werden. Über die tatsächliche Qualität dieser Flächen kann man aber geteilter Meinung sein. Allerdings geht es hier nicht nur um Fruchtfolgeflächen, sondern generell um den Schutz des Kulturlandes. Hier muss festgehalten werden: Die Siedlungsflächen in unserem Kanton haben zwischen 1985 und 2009 um 3'760 Hektaren bzw. 24,2 Prozent zugenommen. Die Waldfläche ist im gleichen Zeitraum ebenfalls um 520 Hektaren bzw. um 1 Prozent gewachsen. Als einzige Fläche ist die landwirtschaftliche Nutzfläche um 4270 Hektaren bzw. 4,4 Prozent zurückgegangen. Alles, was in unserer Gesellschaft realisiert wurde, ging bis anhin auf Kosten der landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Gerade am Beispiel der Umfahrung Wattwil zeigte sich, dass Ersatzmassnahmen oder Ersatz für gerodete Waldflächen zum grossen Teil auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche bzw. wie die Regierung dies auch darstellt, sogar durch Fruchtfolgeflächen vorgenommen wurden. Die Regierung führt in ihrer Interpellationsantwort zwar aus: «Selbstverständlich werden solche Ersatzmassnahmen heute nicht auf Fruchtfolgeflächen, sondern entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf wenig geeigneten landwirtschaftlichen Böden, wenn möglich aber im Wald selbst realisiert.»

Beim Projekt Umfahrung Wattwil traf diese Aussage jedoch nicht zu. Eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessengruppen fand nicht statt. Dem Kulturlandschutz wurde keine Bedeutung beigemessen. Damit dem Kulturlandschutz genügend Bedeutung zugemessen wird, deponieren wir Interpellanten drei klare Forderungen:

1. Es dürfen künftig keine Ersatzmassnahmen für Rodungen von Waldflächen oder für Feuchtgebiete in der landwirtschaftlichen Nutzfläche oder gar auf Fruchtfolgeflächen vorgenommen werden.
2. Der Schutz des Kulturlandes muss bei Projekten des Hoch- und Tiefbaus dem Schutz der Waldflächen übergeordnet werden.
3. Ersatzmassnahmen und bei der Festlegung ökologischer Ausgleichsmassnahmen müssen die Interessen des Kulturlandes durch eine Fachstelle wahrgenommen werden.

51.13.37 Zuviel Therapie – zu wenig Strafe auch im Kanton St.Gallen?
(dringlich)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 16. September 2013
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 17. September 2013

Götte-Tübach: Die Interpellantin ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Die Thematik war in den letzten Wochen von höchster Brisanz. Als wir diesen Vorstoss planten, war lediglich der Fall mit dem Pseudonym-Namen «Carlos» aus dem Kanton Zürich bekannt, und in den letzten Tagen kam dann leider noch dieser tragische Fall von Genf hinzu, was uns dazu bewogen hat, dringlich eine Antwort darüber zu erhalten, wie es in unserem Kanton aussieht. Ich bedanke mich auch bei den Ratskolleginnen und -kollegen, die dieser Dringlichkeit zugestimmt haben.

Mit dem Inhalt der Antwort sind wir teilweise zufrieden. Warum teilweise? Wir sind zufrieden mit diesem Teil der Antwort, dass wir im Kanton St.Gallen keine vergleichbaren Fälle haben, welche auf halboffiziellen Wegen zu immensen Kosten betreut würden, wie dies beim Fall «Carlos» in Zürich vorgekommen ist. Wir sind aber mit dem zweiten Teil der Antwort nicht richtig zufrieden, was die Kosten der professionellen Betreuung im genannten Beispiel Platanenhof anbelangt. Wir haben in der Antwort die Angabe mit «Von-Kosten» von Fr. 4'000.– je Monat erhalten. Das ist relativ schnell aufgebraucht bei einer professionellen Betreuung. Wenn wir aber die «Bis-Kosten» von Fr. 25'000.– je Monat, die wahrscheinlich auch kein Einzelfall sein werden, in Betracht ziehen, dann muss ich schon feststellen, dass wir da in einem sehr hohen Bereich sind. Im Vergleich zu «Carlos», welcher in der ganzen Schweiz einen Aufruhr verursachte mit Fr. 29'000.–, bewegen wir uns rein monetär in einer vergleichbaren Grössenordnung. Wir werden die Thematik in diesem Kontext auch weiterhin im Auge behalten, uns auch mit dem entsprechenden Departement und den Verantwortlichen in Verbindung setzen und versuchen, Lösungen, die den betroffenen Personen etwas bringen, weiterhin zu pflegen. Dies aber zu Kosten, die auch für eine Mehrheit in diesem Kanton nachvollziehbar und verträglich sind. Ob Fr. 25'000.– diese Höhe nicht überschreitet, ist sicherlich diskutabel.

Schlussabstimmungen

22.12.12 XI. Nachtrag zum Polizeigesetz

Unterlagen: – Ergebnis der zweiten Lesung vom 16. September 2013
– Anträge der Redaktionskommission vom 16. September 2013

Der Kantonsrat erlässt den XI. Nachtrag zum Polizeigesetz mit 104:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.

22.12.13 XII. Nachtrag zum Gesundheitsgesetz

Unterlagen: Ergebnis der zweiten Lesung vom 16. September 2013

Der Kantonsrat erlässt den XII. Nachtrag zum Gesundheitsgesetz mit 79:27 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

22.13.01 XIV. Nachtrag zum Volksschulgesetz

Unterlagen: – Ergebnis der zweiten Lesung vom 16. September 2013
– Anträge der Redaktionskommission vom 16. September 2013

Der Kantonsrat erlässt den XIV. Nachtrag zum Volksschulgesetz mit 107:0 Stimmen.

38.12.04 Kantonsratsbeschluss über den Staatsbeitrag für den Neubau des «Mädchenhauses» der Sprachheilschule St.Gallen

Unterlagen: Ergebnis der zweiten Lesung vom 16. September 2013

Ledergerber-Kirchberg, Ratspräsident: Bei dieser Abstimmung ist nach Art. 132 Abs. 2 Ziff. 2 des Geschäftsreglementes des Kantonsrates die qualifizierte Mehrheit von 61 Stimmen erforderlich.

Der Kantonsrat erlässt den Kantonsratsbeschluss über den Staatsbeitrag für den Neubau des «Mädchenhauses» der Sprachheilschule St.Gallen mit 105:0 Stimmen.