Kantonsrat des Kantons St.Gallen
Parlamentsdienste

Parlamentarischer Kommissionsdienst

Protokoll

Sitzung	vorberatende Kommission 40.18.02/36.18.01/36.18.02/36.18.03 «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019–2023»	Aline Tobler Geschäftsführerin Staatskanzlei
Termin	Montag, 13. August 2018 14.30 bis 20.00 Uhr	Regierungsgebäude 9001 St.Gallen
Ort	St.Gallen, Rathaus, Poststrasse 28, Freudenbergsaal	T +41 58 229 aline.tober@sg.ch

St.Gallen, 31. August 2018

Kommissionspräsident
Marcel Dietsche-Oberriet

Teilnehmende
Kommissionsmitglieder

SVP	Erwin Böhi-Wil, Inhaber Beratungsfirma
SVP	Markus Bonderer-Sargans, Abteilungsleiter
SVP	Marcel Dietsche-Oberriet, Polizist, *Kommissionspräsident*
SVP	Hedy Fürer-Rapperswil-Jona, Bäuerin
SVP	Michael Götte-Tübach, Gemeindepräsident
SVP	Benno Koller-Gossau, Fachleiter, stv. Abteilungsleiter
SVP	Linus Thalmann-Kirchberg, Gastrounternehmer
CVP-GLP	Bruno Cozzio-Uzwil, Revierförster
CVP-GLP	Peter Göldi-Gommiswald, Geschäftsführer
CVP-GLP	Michael Schöbi-Altstätten, Rechtsanwalt
CVP-GLP	Andreas Widmer-Mosnang, Geschäftsführer
CVP-GLP	Erich Zoller-Quarten, Gemeindepräsident
SP-GRÜ	Ruedi Blumer-Gossau, Schulleiter
SP-GRÜ	Daniel Gut-Buchs, Stadtpräsident
SP-GRÜ	Josef Kofler-Uznach, Polizist, pensioniert
SP-GRÜ	Andrea Schöb-Thal, Leiterin Finanzen und Dienste
SP-GRÜ	Guido Wick-Wil, Unternehmensberater
FDP	Stefan Britschgi-Diepoldsau, Gemüseproduzent
FDP	Walter Locher-St.Gallen, Rechtsanwalt
FDP	Robert Raths-Thal, Gemeindepräsident
FDP	Andreas W. Widmer-Wil, Betriebswirtschafter

Von Seiten des Baudepartementes
– Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement
– Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement
– Marcel John, Kantonsingenieur, Baudepartement
– Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement

Von Seiten des Volkswirtschaftsdepartementes
– Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement
– Gildo da Ros, Generalsekretär, Volkswirtschaftsdepartement
– Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Volkswirtschaftsdepartement

Geschäftsführung / Protokoll
– Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste
– Matthias Renn, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste

Bemerkung
Die Sitzungsunterlagen (Einladung, Protokoll, Beilagen) sind im geschützten Bereich des Ratsinformationssystems (Extranet)[1] zu finden. Erlasse sind in elektronischer Form der Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen[2] sowie der systematischen Rechtssammlung des Bundes[3] zu entnehmen.

1 Inhaltsverzeichnis

2	**Begrüssung und Information**	**3**
2.1	Einleitung Kommissionspräsident	3
2.2	Protokoll vom 4. Juli 2018	4
3	**«Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019-2023» (36.18.01)**	**4**
3.1	Fortsetzung der Spezialdiskussion: Aufträge	4
4	**Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2018-2023» (36.18.02)**	**10**
4.1	Inhalt gemäss Botschaft	10
4.1.1	16. Strassenbauprogramm 2014-2018 - Rückblick	10
4.1.2	Finanzierung Strassenwesen	13
4.1.3	17. Strassenbauprogramm, Prozess / Priorisierung	17
4.1.4	17. Strassenbauprogramm, Herausforderungen	20
4.1.5	17. Strassenbauprogramm	24
4.1.6	XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	24
4.2	Allgemeine Diskussion	25
5	**Abschluss der Sitzung**	**27**

1 https://www.ratsinfo.sg.ch/home/login.html
2 https://www.gesetzessammlung.sg.ch
3 https://www.admin.ch

2 Begrüssung und Information

2.1 Einleitung Kommissionspräsident

Dietsche-Oberriet, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:
– Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement;
– Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement;
– Marcel John, Kantonsingenieur, Baudepartement;
– Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement;
– Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement;
– Gildo da Ros, Generalsekretär, Volkswirtschaftsdepartement;
– Patrick Ruggli, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Volkswirtschaftsdepartement;
– Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste;
– Matthias Renn, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste.

Göldi-Gommiswald verspätet sich. Ich stelle fest, dass die vorberatende Kommission beratungsfähig ist.

Wir behandeln Bericht sowie Botschaft und Entwürfe der Regierung «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019-2023» vom 1. Mai 2018. Der vorberatenden Kommission wurden keine Unterlagen verteilt bzw. zugestellt.

Ich weise darauf hin, dass die Beratung elektronisch aufgezeichnet wird, was der Geschäftsführung die Fertigstellung des Protokolls erleichtert. Deshalb bitte ich Sie, nur zu sprechen, wenn ich Ihnen mit Ihrem politischen Namen das Wort erteile. Die Geschäftsführung dankt für die Abgabe der Manuskripte insbesondere zur allgemeinen Diskussion. Für das Protokoll gilt das gesprochene Wort. Eine weitere Information, vor allem als Hinweis für die Mitglieder, die zum ersten Mal in einer vorberatenden Kommission mitwirken: Sowohl die Kommissionsberatungen nach Art. 59 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) als auch das Kommissionsprotokoll nach Art. 67 GeschKR sind vertraulich. Erst mit der Rechtsgültigkeit rechtsetzender Erlasse, nach Ablauf der Referendumsfrist, entfällt die Vertraulichkeit.

Wir fahren mit der Spezialdiskussion zum 6. öV-Programm fort, die Gesamtabstimmung ist bereits erfolgt, nun diskutieren wir die Aufträge an die Regierung gemäss Art. 95 GschKR. Hierzu liegen einige Anträge vor.

Anschliessend erfolgt die Beratung des 17. Strassenbauprogramms. Die vorberatende Kommission erhält von Regierungsrat Marc Mächler eine kurze Einführung, danach führt sie eine allgemeine Diskussion anstelle einer Eintretensdiskussion über die Vorlage. Anschliessend führt die vorberatende Kommission die Spezialdiskussion sowie die Gesamtabstimmung durch.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2.2 Protokoll vom 4. Juli 2018

Widmer-Wil: Es ist störend, dass am Tag nach der Kommissionssitzung vom 4. Juli 2018 der Standbericht zum öffentlichen Verkehr publiziert wurde und die Kommission nicht darüber informiert wurde. Der Link funktioniert nicht.

Regierungsrat Damann: Der Zeitpunkt der Publikation war uns nicht bekannt. Es war kein böser Wille, Sie darüber nicht informiert zu haben. Der Bericht 2017 ist viel ausführlicher als derjenige vom Jahr 2018.

Gildo Da Ros: Die Termine der Veröffentlichung wurden bereits diskutiert, als die voKo-Termine noch nicht feststanden. Es handelt sich um einen Zufall, dass die Termine der voKo und der Veröffentlichung so nahe beieinander lagen. Der Bericht 2018 ist die Fortführung des Standberichts 2017, es sind keine wesentlichen neue Themen enthalten, lediglich neue Daten.

Blumer-Gossau: Ich wünsche die PowerPoint-Präsentation von Alma Sartoris vom 17. Mai 2018 als offizielle Beilage.

Kommissionspräsident: Die Präsentation wird der Einladung für die nächste Sitzung beigelegt.

3 «Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019-2023» (36.18.01)

3.1 Fortsetzung der Spezialdiskussion: Aufträge

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich beantrage, die Regierung einzuladen, in einer Versuchsphase, bei in Betriebnahme im Jahre 2021, eine Weiterführung der geplanten Busroute, Benken-Schmerikon bis Jona und ebenfalls von Jona-Schmerikon-Uznach-Benken einzuführen.

Im Faktenblatt welches den Kommissionsmitgliedern zu gestellt wurde, stellt sich die Regierung bereits klar gegen eine Verlängerung der vorgesehenen Ausbaulinie Benken-Uznach-Schmerikon, welche für 2021 geplant wird (vgl. S. 37, Punkt 2.4.4 sowie Diskussion voKo Sitzung vom 4. Juli 2018). An der Strecke Schmerikon-Bollingen-Jona gibt es noch andere Gründe einen Versuchsbetrieb ins Auge zu fassen. Ausserdem liegen die Erhebungen im Faktenblatt 15 Jahre zurück. Folgende Überlegungen wurden durch die Verwaltung nicht einbezogen.

1. Bollingen ist ein Naherholungsgebiet mit öffentlichem Seezugang, welcher vor allem im Sommer sehr rege benutzt wird, sicher intensiver als beim Gübsensee (dort besteht die Möglichkeit «Halt auf Verlangen»). Ältere Leute würden gerne den Strandweg zum Wandern benützen, da er dem See entlang flach verläuft. Für viele ist aber die Strecke von Schmerikon bis Rapperswil zu lange zum Laufen. Eine Verbindung auf halber Strecke wäre ein Vorteil.
2. Jetzt werden die Primarschüler mit einem Schulbus nach Jona transportiert. Der Betrieb des Schulbusses würde sich mit einem öffentlichen Bus erübrigen.
3. An dieser Strecke liegt das grösste Industriegebiet von Rapperswil-Jona mit Hunderten von Arbeitsplätzen, welches mit öffentlichem Verkehr von Osten her nicht und von Westen nur unregelmässig bedient wird. Ein Busangebot könnte allenfalls den Stau Richtung Jona im Abendverkehr entlasten.
4. Eine Berechnung mit Radiussystem kann für Bollingen nicht angewendet werden, da dieser Weiler langgezogen ist. Er reicht vom Kloster Wurmsbach bis nahe an Schmerikon.

5. Ab Uznach verläuft eine Buslinie Uznach-Schmerikon-Eschenbach über die neue Eschenbachstrasse, an dieser Linie ist ab Ende Schmerikon grösstenteils Wald und unbewohntes Gebiet und trotzdem existiert eine Verbindung. Wurde bei der Einführung dieser Linie auch das Radiussystem angewendet?

Es scheint bei der Dichte des Bahnverkehrs logisch, dass keine Bahnhaltestelle aufgenommen werden kann. Eine Buslinie gehörte in diesem Bereich zum Service- Public für die Bevölkerung am oberen Zürichsee.
Für dieses Angebot ist nicht allein Rapperswil-Jona massgebend, da es eine überregionale Linie würde. Die Linie wird im Jahr 2021 bereits von Benken nach Schmerikon vorgesehen, es geht darum diese Linie bis nach Jona zu verlängern, der Bus ist sowieso in Betrieb.

Regierungsrat Damann: Aus rechtlichen Gründen können wir nichts machen. Die einzige Möglichkeit wäre ein Versuchsbetrieb, dieser müsste die Stadt Rapperswil-Jona via Region beantragen. Der Kanton kann gar nichts machen, weil die Zahlen zu tief sind.

Kofler-Uznach: Spannend wäre zu erfahren was Göldi-Gommiswald dazu sagt, wie sie das bereits in der Region behandelt haben. Begrüssen würde ich es grundsätzlich. Es geht nicht nur um die Bewohner sondern auch um den Tourismus. Auf dem Strandweg hat es sehr viele Personen die spazieren und froh wären, wenn sie dort in einen Bus einsteigen könnten. Buech ist gar nicht erschlossen.

Götte-Tübach: Was ist zu diesem Thema kommunal oder regional bereits abgeklärt oder beschlossen worden? Wir wissen, die ganzen Bestellungen laufen auf kommunaler oder regionaler Ebene und sind am Schluss im Kantonsrat.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich habe den Antrag in die Bürgerversammlung eingebracht und versucht unseren Stadtrat auf das Problem aufmerksam zu machen. Das Problem wurde gelöst, indem er den Zugang zum Schulbus sichergestellt hat. Ich verstehe, dass ein Bus nur für Bollingen alleine nicht rentiert. Der Bus wäre für die ganze Strecke am See interessant, insbesondere Buech. Wie funktioniert die Bestellung der Linien?

Patrick Ruggli: Alle Bestellungen im regionalen Personenverkehr laufen über das Amt für öffentlichen Verkehr. Für Ihr Anliegen bräuchte es einen Antrag aus der Region. Dieser ist bis jetzt nicht eingegangen. Ich sehe das Problem mit der Erschliessung des Industriegebiets Buech. Der Kanton hat den Kostendeckungsgrad von 40% einzuhalten.

Thalmann-Kirchberg: Im Faktenblatt wird das Industriegebiet Buech nicht erwähnt. Das Anliegen muss von der Region kommen. Grundsätzlich müssen Linien 1/3 selbstfinanziert werden, dies ist nicht der Fall. Somit ist die Diskussion erledigt.

Kommissionspräsident: Göldi-Gommiswald wollte sich an der letzten Sitzung explizit zu diesem Thema nicht äussern.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich werde das Thema mit der Stadtbehörde klären und später einbringen. Ich ziehe den Antrag zurück.

Blumer-Gossau: Ich beantrage, die Regierung einzuladen bis Ende 2018 ein S-Bahn-Konzept für die Agglomeration St.Gallen Bodensee zu erarbeiten, das grundsätzlich den Viertelstundentakt

vorsieht. Das gilt für alle Bahnhöfe ausser Gübsensee auf den Linien Flawil bis Rorschach und Wittenbach bis Herisau. Es soll zudem aufgezeigt werden, was mit der bestehenden Infrastruktur maximal möglich ist und welche Infrastrukturmassnahmen allenfalls notwendig wären.

Ich verweise auf die einfache Anfrage von Scheitlin-St.Gallen und Lüthi-St.Gallen (61.18.28), darin wird die Frage thematisiert, warum in der Agglomeration St.Gallen den Viertelstundentakt nicht endlich umgesetzt wird, wie das mit der S-Bahn 2013 versprochen wurde. Im Gegenteil hat man bei verschiedenen Stadtbahnhöfen sogar einen Abbau Anzahl Halte erfahren, z.B. Bruggen, Winkeln usw. In der Stadt gibt es parteiübergreifend Unmut darüber. Wir brauchen ein besseres ÖV-Angebot, wir sind immerhin das Gebiet mit dem besten Kostendeckungsgrad was den ÖV anbelangt. Wir sind das Gebiet in dem die Nachfrage steigt.
Diesen Antrag befürwortet auch die Regio (Geschäftsführer Rolf Geiger). Sie sind auch der Meinung, man müsse vorwärtsmachen und ein S-Bahn-Konzept sei nötig, und zwar schnell damit man im Hinblick auf Step 2030 bis 2035 rechtzeitig vorstellig werden kann, wenn es im National- und Ständerat beraten wird.
Zu diesem Antrag gibt es aber zwei Korrekturen:

– «Die Regierung wird eingeladen bis Ende 2018~~2020~~ ein S-Bahn Konzept für die Agglomeration St.Gallen-Bodensee …» Sonst ist es zu spät für STEP 2030 bis 2035. Es haben bereits Gespräche für die Ausschreibung eines ÖV-Konzeptes für die Agglomeration St.Gallen zu erarbeiten, stattgefunden, man ist sich seit Mai einig, die Ausschreibung ist noch nicht erfolgt. Patrick Ruggli kann das bestätigen.
– 2. Satz: «Das gilt für alle Bahnhöfe ausser Gübsensee, auf den Linien Flawil bis Rorschach und Wittenbach bis Herisau. Im Vordergrund stehen Taktverdichtungen und Optimierungen der bestehenden Infrastruktur um aufzeigen zu können, was möglich ist um nahe an den Viertelstundentakt heranzukommen.

Locher-St.Gallen: Als Vertreter der Stadt St.Gallen sehe ich es etwas anders. Ein Viertelstundentakt zwischen den Stadtbahnhöfen innerhalb der Stadt St.Gallen wäre ein riesiger Ausbau. Beim öV-Ausbau vergisst man immer die Wirtschaftlichkeit. Ich meine, wir können uns das nicht leisten und deshalb muss es nicht geprüft werden.
Die vorberatende Kommission zum Gesetz für öffentlichen Verkehr (22.15.02) hat klar gesagt, dass die Wirtschaftlichkeit jedes Mal ein Thema sein muss. Wenn so etwas eingeführt werden soll und sich dies dann nicht rentiert, dann haben wir wie bei den Spitälern das Problem, dass man dann nicht wieder abbauen kann. Der Antrag ist abzulehnen.

Götte-Tübach: legt seine Interessen offen: Ich bin Vizepräsident der Region St.Gallen-Bodensee und Mitglied des Lenkungsausschusses des Agglomerationsprogramms.
Die Aglomerationsgemeinden sind klar bezeichnet. Der Bund hat klar bestimmt welche Gemeinden zu einer Agglomeration gehören und welche nicht. Ob es richtig ist, für einen solchen Auftrag die Aglomeration zu nehmen oder ob man präziser sein müsste, ist zu prüfen.
Wir haben nicht nur die S-Bahn sondern auch Buslinien, diese sollten auch beachtet werden. Dieser Auftrag könnte zu Auswirkungen bei den Buslinien führen. Das Thema ist in einem grösseren Kontext zu betrachten. Diese Diskussion ist für das Amt für öffentlichen Verkehr nicht ganz fremd.

Wick-Wil: Wenn man diesem Antrag folgt, soll die Linie bis Uzwil und Wil verlängert werden.
Diese zwei Regionen haben ausserhalb der Stadt St.Gallen am meisten ÖV-Nutzer.

Gut-Buchs: Der Antrag Blumer-Gossau ist zu unterstützen. Das Anliegen von Locher-St.Gallen ist zu berücksichtigen, indem der Antrag mit dem Begriff «Wirtschaftlichkeit» zu erweitern ist.

Blumer-Gossau: Ich bin auch der Meinung, die Wirtschaftlichkeit soll geprüft werden. Ich bin überzeugt, dass der öV in diesem Gebiet wirtschaftlich ist. Vom Grundsatz könnte in Fällen, wo bereits Buslinien bestehen und funktionieren, abgewichen werden.

Locher-St.Gallen: Die einfache Anfrage Scheitlin-St.Gallen/Lüthi-St.Gallen wurde von der Regierung noch nicht beantwortet. Darin wird Bezug genommen auf die Stadtbahnhöfe, ausser «Gübsensee». Bei denen wird eine Prüfung des Viertelstundentakts vorgeschlagen, und dies ist in diesem Bereich auch im Richtplan so vorgesehen. Wir müssen die Frage der Stadtbahnhöfe unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit genauer betrachten. Mit der einfachen Anfrage wird über das Ziel hinausgeschossen.

Widmer-Wil: Je nach Beantwortung der einfachen Anfrage (wohl Septembersession 2018) bleibt wenig Zeit bis Ende Jahr um ein Konzept auszuarbeiten. Hat das Amt überhaupt Kapazitäten um ein fundiertes Papier auszuarbeiten?

Regierungsrat Damann: Es gibt verschiedene Gründe gegen diesen Antrag:
– Es ist nicht möglich, in so kurzer Zeit das Thema sauber und korrekt zu überprüfen.
– Im Sinne des Antrages Tinner-Wartau zur S4 erachten wir es als vernünftig, das gesamte öV-Programm zu überprüfen und neue Ideen einzubringen.
– Jeder Stadtbahnhof hat auch einen Busanschluss, wir haben teilweise bereits den Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten. Wir befinden uns auf einzelnen Strecken grenzwertig an der Rentabilität bzw. grenzwertig bei der Auslastung, die wir erreichen müssen, um das überhaupt so weiterführen zu können. Wenn wir das noch weiter ausbauen würden, dann ist das nicht mehr wirtschaftlich.
– Wir haben im Ausbauprogramm 2030/2035 den Bau eines dritten Gleises zwischen Gossau und St.Gallen beantragt. Dies wurde von Seiten Bund abgelehnt, weil zu wenig Kapazität bzw. zu wenig Passagiere vorhanden sind.

Die einfache Anfrage Scheitlin-St.Gallen/Lüthi-St.Gallen wird Ende August in der Regierung besprochen.
Ich bitte Sie, Kenntnis zu nehmen, dass wir keinen Abbau im öV haben. Wir haben in diesem Gebiet überhaupt nichts abgebaut. Es ist kein schöner Viertelstundentakt, dazu stehen wir, aber den können wir aufgrund des Trassenproblem nicht umsetzen, hierzu benötigen wir ein drittes Gleis. Der Antrag Blumer-Gossau ist abzulehnen, dem Antrag Tinner-Wartau ist zuzustimmen. Wir sind gerne bereit, für das neue öV-Programm ein neues S-Bahn-Konzept zu erarbeiten.

Blumer-Gossau: Dem Antrag Blumer-Gossau ist zuzustimmen. In der Stadt St.Gallen steigt die öV-Nachfrage. Der Kostendeckungsgrad ist nirgends so hoch wie hier. Die Haltezahl an den Bahnhöfen, St.Gallen-Winkeln, St.Gallen-Bruggen, St.Gallen-Haggen, um einige Beispiele zu nennen, ist rückläufig im Hinblick auf den Fahrplan 2019. Also dort besteht ein Abbau. Wenn jemand von St.Gallen-Bruggen nach Wil zur Arbeit muss, dann fährt er natürlich nicht gerne erst mit dem Bus zum Hauptbahnhof zurück und nimmt dann dort den Zug nach Wil, sondern er möchte in St.Gallen-Bruggen in die S-Bahn einsteigen und in Wil wieder aussteigen. Genau solche Konstellationen werden verschlechtert.

Für die Stadt St.Gallen als dicht besiedeltes Gebiet und mit vielen Arbeitsplätzen ist das ein wichtiger Punkt.

Götte-Tübach: Der Antrag Blumer-Gossau ist abzulehnen. Der Antrag ist weder wirtschaftlich noch machbar. Wenn wir den Antrag gutheissen würden, dann sind viel mehr Bahnhöfe eingeschlossen, als gerade von Blumer-Gossau erwähnt, dann verändert sich der Kostendeckungsgrad.
Andere grosse Städte wie London und Paris kennen Hub-Lösungen, dort kann man nicht überall direkt hinfahren. Man steigt ein paar Mal um. Es handelt es sich um andere Systeme, wie die Metro usw.

Regierungsrat Damann: Ich stelle richtig, der Kostendeckungsgrad in der Stadt St.Gallen ist bei der VBSG sehr gut, aber nicht bei der Bahn.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag Blumer-Gossau mit 15:4 Stimmen bei 1 Enthaltung und 1 Abwesenheit ab.

Britschgi-Diepoldsau (im Namen der FDP-Delegation): beantragt, die Regierung einzuladen, mit der Stadt St.Gallen die Möglichkeiten einer Trambahn auf der Basis der Ergebnisse des Monitorings zu prüfen und spätestens mit dem nächsten öV-Programm Bericht zu erstatten und allenfalls konkrete Schritte vorzuschlagen.

Der Antrag Tinner-Wartau vom 4. Juli 2018 lautete: «Ich beantrage, die Regierung einzuladen mit der Stadt St.Gallen die Möglichkeit einer Trambahn auf der Längsachse zu prüfen, mit der die Feinverteilung die Erschliessung der angrenzenden Regionen ab der/den Tramlinie(n) erfolgt.»

Böhi-Wil: Wo liegt der Unterschied der Fassung vom 4. Juli und der vorliegenden?

Locher-St.Gallen: Bei der Fassung vom 4. Juli 2018 ging es nur darum ein Tram auf einer Längsachse zu prüfen, und im vorliegenden flächendeckend. Bis im Jahr 1958/1959 fuhr das Tram auch den Hügel hinauf, offensichtlich hat man jetzt eine Variante der Längsachse (Bruggen, Winkeln oder Neudorf).

Götte-Tübach: Dem Antrag der FDP ist zuzustimmen. Es geht darum, das Ganze ganzheitlich zu betrachten, was in allen Bereichen gemacht wurde. Was daraus resultiert ist offen, ob überhaupt eine Linie zur Diskussion steht. Diese Diskussion dazu führen wir sowieso. Mit diesem Antrag führen wir die Diskussion im Kantonsparlament, sonst führen wir sie parallel über das Agglomerationsprogramm. Man hat zu diesem Thema schon viel dazu gemacht und im Agglomerationsprogramm ist es immer wieder ein Thema.

Widmer-Wil: Der Antrag der FDP ist abzulehnen. Das ist eine Sache der Stadt St.Gallen. Der Stadtrat hat sich in Zusammenarbeit mit der Regierung damit befasst. Sie sind zum Schluss gekommen: «Derzeit besteht für die Realisierung eines Tramsystems aus Sicht des Stadtrats kein dringender Handlungsbedarf.» Wieso muss sich der Kanton in ein städtisches Problem einmischen? Die Stadt macht das gut und soll auch in enger Zusammenarbeit mit der Regierung weitermachen und der Kanton soll sich raushalten. Das Departement hat gesagt, dass sie am Ball bleiben.

Götte-Tübach: Dem Antrag Tinner-Wartau ist zuzustimmen. Es ist nicht so, dass sich nur die Stadt St.Gallen damit auseinandergesetzt hat. Das formelle Gremium war der Stadtrat, das ist richtig. Aber das war ein Thema aus dem Agglomerationsprogramm für die ganze Region. Aus dem Papier geht hervor, dass es nicht nur eine innerstädtische Frage ist. Es hat intensive Auswirkungen und deshalb wird es dann ein kantonales Thema, das auch frühzeitig in das öV-Programm gehört. Wie ich vorhin erwähnt habe, würde z.B. beim Neudorf ein Hub entstehen; alle Busse von Tübach etc. würden dort enden, auf der anderen Seite z.B. in Gaiserwald. Schlussendlich sind es wieder ganz verschiedene Stadt- und Gemeinderäte und schlussendlich auch wieder der Kanton die sich damit auseinandersetzen müssen. Die Abklärung soll formell in Auftrag geben werden, dann hat man zu gegebener Zeit klare Fakten, aufgrund derer man sich dann dafür entscheiden kann.

Koller-Gossau: Der Antrag der FDP ist abzulehnen. Im Papier wird aufgeführt, wer alles involviert ist; Personen aus dem Kanton, Agglomerationsprogramm, Stadtplaner usw. Dieses Papier ist erst eineinhalb Jahre alt.

Regierungsrat Damann: Der Antrag der FDP ist abzulehnen. Wir haben den ursprünglichen Antrag mit Tinner-Wartau besprochen. Er ist mit der Ablehnung des Antrages einverstanden, auch vor dem Hintergrund, dass der zweite Antrag betreffend der S-Bahn kommt. Wir machen jährlich ein Monitoring. Wir wissen, wie viel Vorlaufzeit es benötigt. Es sind alle Player am Tisch.

Britschgi-Diepoldsau (im Namen der FDP-Delegation): zieht den Antrag zurück.

Britschgi-Diepoldsau (im Namen der FDP-Delegation): stellt den Antrag, die Regierung einzuladen, die S-Bahn Kanton St.Gallen einer Erfolgskontrolle (inkl. Nachfrage auf allen Abschnitten) zu unterziehen. Basierend auf dem Nachfragepotential, der daraus abgeleiteten Nachfrageprognose und im Einklang mit den Fernverkehrskonzepten 2025 und 2030/35 ist bis spätestens zum Vorliegen des nächsten öV-Programms eine Neukonzeption für ein zukünftiges, gezielt verdichtetes S-Bahn Angebot zu entwickeln. Eine Etappierung ist aufzuzeigen.

Götte-Tübach: Dem Antrag ist zuzustimmen. Es ist gut, dass man an die verschiedenen Abklärungen anknüpft.

Regierungsrat Damann: Dem Antrag der FDP-Fraktion ist zuzustimmen. Der obere Teil des Antrags wurde mit uns erarbeitet, denn wir waren uns einig, wenn man etwas macht, dann wollen wir das gesamte S-Bahnsystem betrachten, nicht ausschliesslich die S4. Mit diesem Antrag wollen wir das ganze S-Bahnprogramm im Kanton St.Gallen bis zum nächsten öV-Programm gesamthaft betrachten. Es ist in unserem Auftrag, dass man solche Sachen immer wieder anschaut.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag der FDP-Fraktion mit 20:0 Stimmen bei 1 Abwesenheit zu.

Zoller-Quarten: Die Begründung im Faktenblatt zur Haltestelle Spital Linth ist nachvollziehbar. Auf einen Antrag wird verzichtet.

4 Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2018-2023» (36.18.02)

4.1 Inhalt gemäss Botschaft

4.1.1 16. Strassenbauprogramm 2014-2018 - Rückblick

Marcel John erläutert anhand der Folien 3-17 den Rückblick zum noch laufenden 16. Strassenbauprogramm.

Zu Folie 5
Widmer-Mosnang: Es werden 38 Strassenkorrektionen mit Priorität A aufgeführt. Diese Zahl korrespondiert nicht mit der Zielerfüllung, da hat man viel mehr Projekte.

Marcel John: Die Summe stimmt nicht. Wahrscheinlich sind die restlichen in den Prioritäten B und C aufgeführt als weitere Vorhaben. Ich verifiziere das noch anhand der Liste.

Gut-Buchs: Was bedeutet «abgetauscht»?

Marcel John: Es kann ein Geschäft sein, das nicht erwähnt ist und nun je nach Entscheid der Gemeinden als dringlich eingestuft wird. Dieser Entscheid läuft über eine Projektgenehmigung durch die Regierung. Bei grossen Projekten mit Investitionen über 6 Mio. Franken muss der Kantonsrat über die Umsetzung entscheiden. Dafür legt der Regierungsrat dem Kantornsat eine Botschaft vor.

Raths-Thal: Wenn ein Projekt im 16. und 17. SBP drin ist, ist es gesetzt oder besteht die Gefahr, dass es rausfallen könnte?

Marcel John: Bei den Projekten in den Prioritäten B oder C erfolgt im nächsten Strassenbauprogramm eine erneute Prüfung unter Berücksichtigung der aktuellen finanziellen Möglichkeiten und den weiteren beantragten Massnahmen. So gibt es eine rollende Priorisierung und Bearbeitung im nächsten Programm.

Thalmann-Kirchberg: Beim Kantonsratsbeschluss über das 16. SBP für die Jahre 2014 bis 2018 (36.13.02) gab es den Antrag Schweizer-Degersheim, Hegelbach-Jonschwil, Kühne-Flawil, Dobler-Oberuzwil zur «Verschiebung des Bauvorhabens «C / 27 / Degersheim / Strassen-korrektion des Abschnittes Degersheim – Bleimoos bis Kantonsgrenze AR» vom Anhang C in den Anhang B. » Im Rat wurde der Antrag mit einer knappen Mehrheit von 51:49 Stimmen bei 20 Abwesenheiten angenommen. Im 17. SBP ist das Bauvorhaben ohne Kommentar wieder in der Priorität C. Hat denn der Kantonsrat oder diese Kommission überhaupt einen Einfluss auf das SBP?

Marcel John: Wir haben rund 1100 Begehren, die eingestuft wurden, wir können nicht alle im Detail ausweisen.
Das angesprochene konkrete Projekt wurde im Detail analysiert. Wir haben die Wirtschaftlichkeitsstudie gemacht und gesehen, dass der Ausbau im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen das wir haben, völlig widersprüchlich ist. Der Ausbau würde zwischen 11 und 15 Mio. Franken kosten.
Wir haben uns mit der Gemeinde Degersheim ausgetauscht und geeinigt, einen Teil zu entschärfen. Das gehört noch zum 16. SBP, ist noch in der Projektierung und das wird nächstens aufgelegt. Man hat gemeinsam dieses Vorgehen abgesprochen. Leider ist dies in der Botschaft nicht im Detail ersichtlich.

Thalmann-Kirchberg: Welchen Einfluss hat diese Kommission und der Kantonsrat im Allgemeinen zum SBP? Wie geht man mit Anträgen um, denn diese passen wohl nicht immer in die Planung? Hat das wirklich Chancen, wenn etwas vom B ins A oder vom C ins B verschoben wird. Wird das aufgenommen und auch entsprechend umgesetzt und wie ist der Ablauf?

Regierungsrat Mächler: Wenn der Kantonsrat einen Entscheid trifft für ein Projekt von Priorität B zu A ist es beschlossen und das TBA hat das umsetzen. Entscheidend sind vor allem die Projekte in der Priorität A. Das erwähnte Projekt kam von Priorität C zu B, das ist nicht so entscheidend.

Marcel John: Ein Projekt in der Priorität A wird ins nächste SBP so übernommen. Projekte mit Priorität B und C sind in rollender Planungen und werden im nächsten SBP wieder neu priorisiert.

Regierungsrat Mächler: Es kann auch sein, dass der Kantonsrat die Priorität A beschliesst. Bei gewissen Projekte läuft eine Zusammenarbeit mit dem Bund oder anderen Kantonen. Wenn diese Partner nicht mitmachen beim Projekt, ist es schwierig. Zum Beispiel bei der Kreuzung Augarten in Uzwil sind wir und die Bevölkerung unzufrieden, denn gewisse Elemente sind in einem bedenklichen Zustand, es sind Sofortmassnahmen nötig. Aber wenn der Bund nicht gewillt ist mit zu machen, sind uns die Hände gebunden. Der Bund richtet sich nach seinen eigenen Kriterien.

Wick-Wil: Beim öV sprach man von dem Kosten-Nutzen-Verhältnis, dies soll auch für die Strassen gelten. Eine kleine Strasse mit 2000 durchschnittlicher Tagesdurchschnitt auf der Strasse (dTV) produziert hohe Kosten und müsste somit hinten anstehen.

Locher-St.Gallen: Ich verweise auf Art. 36 Strassengesetz (sGS 732.1), er legt die Grundsätze fest: «[1] Der Kantonsrat lehnt die Grundsätze der Verkehrspolitik fest.
[2] Er erlässt ein mehrjähriges Strassebauprogramm. Dieses gibt Auskunft über die geplanten Bauvorhaben den dafür erforderlichen Rahmenkredit und dessen Finanzierung.»

Bei den Einzelkrediten bzw. der Entscheid pro Projekt ist nach Massgabe der Finanzordnung entweder Sache der Regierung bzw. Sache vom Kantonsrat. Wenn es bei der Planung Änderungen gibt, dann kann man abweichen, Beschlüsse sind grundsätzlich verbindlich.

Folie 13 Lärmschutzwand
Thalmann-Kirchberg: Warum sind bei der Strasse beim Möbelhaus Gamma in Wil die Hälfte der Scheiben der Lärmschutzwand kaputt?

Marcel John: Sie werden von Unbekannten mit bisher unbekannten Schusswaffen beschossen. Wir haben Strafanzeige eingereicht. Die Versicherung ist in den Fall involviert.

Marcel John fährt mit der Präsentation fort.

Fragen am Ende der Präsentation:
Blumer-Gossau: Im Baudepartement spricht man logischerweise und korrekterweise seit längerem von Fuss- und Veloverkehr (FVV). Dieser Begriff trifft es viel besser als «Langsamverkehr». In der ganzen Präsentation spricht man aber nun wieder von Langsamverkehr, warum?

Marcel John: Im 16. SBP hat man diesen Begriff formell so verwendet, weshalb wir das auch im Rückblick gemacht haben. Die Bezeichnung hat offiziell geändert: Es heisst nun Fuss- und Veloverkehr. Im 17. SBP wird diese Bezeichnung konsequent verwendet.

Widmer-Mosnang: Der Minderaufwand bei der Finanzierung von 143 Mio. Franken ist ein riesiger

Betrag. Rund ein Drittel der Mittel, die ursprünglich geplant waren, wurden nicht eingesetzt. Gemäss der Botschaft hat sich der Zustand der Strassen gegenüber vor fünf Jahren verschlechtert. Das kann einmal in einem Strassenbauprogramm passieren, aber es ist zu vermuten, dass man auch künftig Mühe haben wird diese Projekte überhaupt zu realisieren, weil wir heute in einem System sind, welches uns sehr, sehr viel Mühe bereitet. Wie schätzt das Baudepartement die weitere Entwicklung ein?

Regierungsrat Mächler: Wir hinken bei den 1. Prioritäten wegen der Umfahrung Wattwil hinterher. Eine Einsprache bei einem Grossprojekt hat finanziell eine riesige Auswirkung. Dieser Fall ging bis vor Bundesgericht. Wenn man das Projekt hätte realisieren können, würde es 50 - 60 Mio. Franken besser aussehen.
Wir haben beim Bauen generell das Problem, dass die Toleranz bedeutend geringer ist, und viel eher Einsprachen eingehen. Das ist ein gesellschaftliches Phänomen. Damit kann vor allem oft der Baustart verzögert werden. Mich stimmt diese Entwicklung auch nachdenklich. Ich habe aber keine Lösung, wie wir dies ändern können. Ich habe sogar die Vermutung, dass dies niemand verbessern kann. Ich bin da ein wenig pessimistisch.

Thalmann-Kirchberg: Man konnte bereits im 15. SBP nicht alles erfüllen, jetzt auch im 16. SBP nicht. Man ist prozentual weiter ins Hintertreffen geraten. Darum müsste man eigentlich mehr ins 17. SBP aufnehmen werden, damit wir nicht noch mehr ins Hintertreffen kommen.

Regierungsrat Mächler: Für den Unterhalt will man im 17. SBP neu 50 Mio. Franken mehr investieren, weil der Zustand schlechter geworden ist.
Man könnte mehr Projekte planen, mit der Annahme, dass man nicht alles umsetzt. Dann haben wir aber ein Ressourcenproblem, dann bräuchte es im Tiefbauamt mehr Personal. Eine weitere Externalisierung ist nicht möglich. Wir machen durchschnittlich nur noch 5-10% der Projekte im Tiefbauamt vollständig selber. Die Hauptaufgabe im TBA liegt heute in der Oberaufsicht und Bauherrenvertretung.

Marcel John: Das hat jedoch auch negative Konsequenzen, langfristig fehlt uns Know-how. Wie können wir das Knowhow erhalten, wenn wir selber nichts mehr an den Projekten selber machen? Wir mussten eine Lehrlingsstelle abbauen, weil wir einfach zu wenig interne Projekte selbst vollständig bearbeiten. Das Projektportfolio des Tiefbauamtes beinhaltet momentan über 400 Projekte, die aktiv bearbeitet werden. Um diese zu bearbeiten haben wir aktuell nur rund 20 Projektleiter. Das sind für diese beauftragten Projekte zu knapp und für allenfalls weitere Projekte klar zu wenig Ressourcen.

Wick-Wil: Der Kanton Bern hatte sich vor 25 Jahren schon mit dieser Problematik auseinandersetzen, wie der Kanton St.Gallen jetzt. Der Kanton Bern hat einen anderen Weg beschritten und hat mit diesem Erfolg gehabt. Sie haben in einem sehr frühen Stadium die kritischen Stakeholder oder alle Stakeholder an einen Tisch geholt.
Im Kanton St.Gallen meinen die Leute von den Gemeinden, man werde zu früh involviert. Ich meine, der Aufwand ist zwar zu Beginn grösser, aber anschliessend spart man sehr viel Zeit ein.
Diese Handhabung vom Kanton Bern wird vom Kanton St.Gallen viel zu wenig beschritten. Ich möchte Ihnen empfehlen, dies so zu handhaben.
Es gibt zwei grosse Gruppen; die einen bekämpfen Strassenbauprojekte, die anderen bekämpfen Projekte für Velo und Fussgänger. Ich lege Ihnen nahe, die Köpfe zusammenzustecken und zu schauen was es für gemeinsame Interessen gibt und ob es der Sache dienen würde, wenn man gemeinsam vorgehen würde. Hier könnte der Kanton durchaus federführend sein in den Bemühungen diese zwei Gruppen zusammenzubringen. Es gibt in der Stadt mehrere Projekte wo mit prominenter Vertretung Versuche rechtlich torpediert werden. Das sind dann aber dieselben Leute,

die jammern, wenn Strassenbauprojekte nicht fundamental bekämpft werden, sondern vielleicht sogar noch mit guten Argumenten.

Locher-St.Gallen: Es gibt m.E. drei Gründe warum bei diesen vielen Vorhaben, nur so viel realisiert wurden:
– Der Unterhaltszustand hat sich erheblich verschlechtert. Darum wird nun der Unterhaltanteil erhöht. Man hat sich früher wohl zu stark auf Neubau- oder Korrekturprojekte fokussiert.
– Es gibt diverse und laufend neue Normen für den Strassenbau. Es wird komplexer.
– Die juristischen Stellen beim Kanton müssen entsprechend dotiert sein. Manchmal dauern die Verfahren viel länger, weil die Verwaltung nicht über die Ressourcen verfügt diese zu bearbeiten. Es ist legitim, dass jemand von seinem Rechtsmittel Gebrauch macht, wenn er das Gefühl hat, er sei beeinträchtig. Es ist auch legitim, dass die Fragen innert nützlicher Frist zu einem Entscheid zu bringen. Dieser Aspekt ist auch zu berücksichtigen.

Wir müssen wirklich schauen, dass die Unterhaltsprojekte realisiert werden. Wenn ein Projekt bereit ist, dann nehmen wir dies in Angriff, auch wenn es allenfalls von tieferer Priorität ist.

Regierungsrat Mächler: Man hat zwar das Gefühl es gehe nur um einen Fussgängerstreifen und der finanzielle Aufwand ist eher gering. Aber der Projektierungsaufwand und der Aufwand mit allfälligen Rechtsmitteln ist erheblich. Wenn ein so grosses Projekt wie Wattwil verzögert wird, holt man dies frankenmässig nicht mehr auf. Die Kleinprojekte belasten extrem.

Kommissionspräsident: Für das 18. SBP soll in der Liste mit Ampelfarben gearbeitet werden.

4.1.2 Finanzierung Strassenwesen

Marcel John erläutert anhand Folien 18-23 die Finanzierung Strassenwesen.

Zu Folie 23
Regierungsrat Mächler: Wenn man nur die oberen Balken betrachtet, ist es etwas irreführend, man könnte meinen, es sei ewig Geld vorhanden und dass es bis zum Schluss immer 23,7 Mio. Franken bleiben. Unseres Erachtens werden diese Grossprojekte irgendwann kommen, Marcel John hat einige erwähnt, da kommen sicher noch einige dazu.
Wir müssen uns irgendwann darüber Gedanken machen, dass der Fonds bis zu minus 300 bis 400 Mio. Franken laufen kann. Das wird sicher ein Politikum, weil man sich bisher daran gewöhnt hat, dass sich ein Fonds bis auf minus 50 Mio. Franken beläuft, das war bisher die Verschuldungsgrenze. Mit Blick auf diese Grossprojekte, wird das nicht ausreichen, ausser wir verzögern diese. Diese Diskussion werden wir zu gegebener Zeit führen müssen, nicht beim 17. SBP, aber vielleicht beim 18. SBP.

Thalmann-Kirchberg: Eine grundsätzliche Frage zum Strassenunterhalt: Es wurde angetönt, dass im Strassenunterhalt Handlungsbedarf besteht. Die Regierung schlägt von sich aus vor um 50 Mio. Franken zu erhöhen. Es wurden vorhin die personellen Ressourcen erwähnt. Wie viel mehr könnten Sie denn umsetzen?

Marcel John: Diese 50 Mio. Franken für den Unterhalt sind nicht aus der Luft gegriffen. Es wurden dazu diverse Berechnungen erstellt, wie hoch der Unterhaltsaufwand in etwa sein müsste,

auch in Abhängigkeit des Neubeschaffungswert. Man hat im Jahr 2012 Studien ausarbeiten lassen, die dann aber auf das 16. SBP nicht umgesetzt wurden. Dabei hat man ausgewiesen, wie viel in den Unterhalt investiert werden müssten, um diese Werterhaltung sicherstellen zu können. Man darf nicht unterschätzen, dass wir beim Unterhalt auch immer mehr Probleme haben. Bei einer reinen Unterhaltsmassnahme schreibt uns das Gesetz vor, dass es eine Ersatzmassnahme 1:1 ist. Der Strassenkreis kündigt bei uns einen solchen Unterhaltsabschnitt an und bei der Ausarbeitung der Unterhaltsmassnahme spielen diverse Zusatzwünsche hinein, die dann aber keine reinen Unterhaltsmassnahmen sind, sondern in Richtung Hauptprojekte laufen. Dann müssen wir ein anderes Verfahren wählen bzw. wir haben dann diese unglückliche Situation, die vorher bereits angetönt wurde, dass wir wieder mit Verzögerungen usw. rechnen müssen, weil es eine Auflage benötigt, mehr Vorleistungen erbracht werden müssen und durch ein allfälliges Rechtsmittelverfahren noch Verzögerungen entstehen können.
Wir haben bereits aufgegleist, dass man eine Unterhaltsmassnahme nicht ein Jahr zuvor in ein Budget aufnimmt, sondern dass beim Vorspann eines Projekts (4-5 Jahre) der Strassenkreis abklärt, ob es eine reine Unterhaltsmassnahme ist oder andere Wünsche auf uns zukommen.
Wenn es eine reine Unterhaltsmassnahme ist, kann man das Projekt abschliessen und festhalten, dass diese Massnahme im Budget umgesetzt werden kann. Wenn es eine Massnahme ist, bei der ein Geh- oder Radweg ergänzt werden muss oder ein Radstreifen erneuert werden muss, dann müssen wir diese Zeit nutzen, um dies effektiv aufzugleisen und als Projekt auszuarbeiten, damit wir zum Zeitpunkt, in der diese Strasse diese Unterhaltsmassnahme nötig hat, auch parat sind für die Umsetzung.

Regierungsrat Mächler: Die 50 Mio. Franken entsprechen 20 Prozent mehr gegenüber dem 16. SBP. Wir passen nicht nur 2 oder 3 Prozent an, sondern wir stellen 20 Prozent mehr ein. Wir machen nicht nur eine kleine Adjustierung, sondern nehmen eine substantielle Anpassung vor, die wir technisch auch so umsetzen mussten. Man könnte immer noch mehr machen.

Blumer-Gossau: Ich bin dankbar für den Hinweis, dass Grossprojekte immer schwieriger zu finanzieren werden. Es ist aber auch ein guter Anstoss für uns. Wir alle wissen, dass diese Grossprojekte jeweils auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind, da ist ein Umdenken nötig, und es gibt uns den Anreiz, das endlich umzusetzen.
Beim roten Balken sind wir bei 199 Mio. Franken und fahren anschliessend zurück auf 140 Mio. Franken. In diesen 199 Mio. Franken sind Agglomerationsangelegenheiten, Fussgänger- und Fahrradwegbelange und Kleinprojekte enthalten. Bei diesen kann man mit bescheideneren finanziellen Mittel grosse Wirkung erzielen, verkehrstechnisch und auch verwaltungsmässig. Deshalb interessiert es mich, welche Konsequenzen die Reduktion von 199,6 auf 140 Mio. Franken auf welchen Bereich hat.

Marcel John: Grundsätzlich handelt es sich um eine Annahme. Wir haben mit den uns bestehenden Ressourcen, auch mit diesen 199,6 Mio. Franken, ein relativ herausforderndes Programm geschrieben.
Eine Aussage aus diesem Programm ist, dass man diese vielen bestehenden Kleinprojekte entsprechend reduzieren müsste, damit zukünftig etwas für ein Grossprojekt zur Verfügung gestellt wird im zukünftigen Programm.

Blumer-Gossau: Bedeutet das, dass auf Velowege verzichtet wird auf Kosten eines Autobahnanschlusses?

Schöbi-Altstätten: Ich frage mich wo das Problem liegt bei diesen 50 Mio. Franken. Handelt es sich eher um eine quantitative Erhöhung, die man machen möchte, oder ist das qualitativ auch

verbunden bzw. wer setzt den eigentlich dieses Niveau fest? Wird das durch den Ingenieur festgesetzt, ist das «the state of the art», wie man heute zu bauen hat? Im Vergleich zu anderen Ländern wie Frankreich und Italien funktioniert die Verkehrsinfrastruktur auch. Bei uns wird das Fahren kompliziert, es wird länger und aufwändiger, das sehen wir bei kleinen Dingen wie Fussgängerstreifen und Velowege. Auch diverse Normen haben jedes Mal wieder höhere Ansätze. Wird das überprüft? Schlussendlich sind das irgendwelche Vereinigungen oder Verbände, die etwas herausgeben. Gibt es einen Weg, den VSS-Normen nicht zu folgen?

Marcel John: Die Basis dieser 50 Mio. Franken Aufstockung ist die Entwicklung des Strassenzustandes in den letzten zwei bis drei Jahren. Wir machen alle fünf Jahre eine Überprüfung des Zustands, das ist eine Grobüberprüfung mit fünf Qualitätsstufen. Dort kann man in Prozentzahlen sagen, ob der Strassenzustand sehr gut, gut, genügend oder schlecht ist. So kann man vergleichen und sehen, wie die Entwicklung war. Es wurde effektiv schlechter, wir hatten eine alarmierende Grösse, und zwar vor allem in den tiefen Bereichen. Deshalb ist auch der Bedarf ausgewiesen, dass wir etwas investieren müssen.
Zum Beispiel bei der Augarten-Kreuzung hat man einfach gewartet, weil man hoffte, man könne das mit dem Projekt machen. Dann schiebt man den Unterhalt so weit wie möglich hinaus bzw. macht nur das Notdürftigste, damit man dann auch möglichst wirtschaftlich dann beides miteinander machen kann. Die Strassenumgestaltung in Gossau war auch ein solches Thema. Man hat etwa sieben oder acht Jahre gewartet, bis das Projekt kam. Wir haben die Problematik, dass man prozentual viele Projekte hat, die man nicht umsetzen kann, wo man einfach zuwarten muss. Das ist ein Teil, der eine gewisse Verschlechterung mit sich bringt.
In der Fünfjahresplanung wird festgelegt, bei welchem Strassenteil welche Abschnitt zu welchem Zeitpunkt saniert werden soll. Wenn die neuen Zahlen feststehen, werden wir sehen, dass der Strassenkreis gewisse Abschnitte retour nehmen muss, weil man zu wenig Mittel hat, um alle zu machen, die beantragt wurden.

Die Kantonsingenieurkonferenz Schweiz hat immer mehr Mühe mit dem VSS, der Verein hat glücklicherweise einen neuen Präsidenten. Der Verein hat ein bisschen eigenmächtig Sachen herausgegeben. Wir sind mit den Regelungen zu den Fussgängerstreifen überhaupt nicht einverstanden. Wir haben eine neue Norm erhalten über die geometrischen Normalprofile, die können wir so nicht akzeptieren. Wir haben einen Prozess am Laufen, wir weichen bewusst von dieser Norm ab. Es braucht eine Argumentation bzw. eine Begründung, warum wir von der Norm abweichen, denn sonst wird es auch rechtlich kritisch.
Bei den Standards ist es so, Garantieleistungen usw. können nur geltend gemacht werden, wenn wir uns auf einer Norm abstützen können. Wir weichen zum Teil ab, dort wo wir die Erfahrungen haben, das ist aber auch ein Risiko für uns. In einem grossen Bereich, wie z.B. bei einer Fahrbahn, bei einem Achsaufbau, dort würde ich mich nicht trauen abzuweichen, da es mit zu viel Risiko verbunden ist. Hier besteht natürlich eine gewisse Abhängigkeit.

Locher-St.Gallen: Wir bewegen uns in der Problematik, dass wir Normen von privaten Vereinigungen wie ein Gesetz behandeln.
Die gleiche Diskussion wird man beim Feuerschutzgesetz haben. Es ist sehr gefährlich, wenn man das einfach übernimmt, dann bewegen wir uns rechtlich in einem Graubreich. Man müsste das auch einmal diskutieren.
Wir werden der Strasse Sorge halten. Der nicht schienengebundene öV ist der grösste Teil des öV, der wickelt sich auch auf der Strasse ab. Die ganze Güterversorgung, E-Mobilität und das autonome Fahren wickelt sich auf der Strasse ab, das ist Fakt. Deshalb sind wir aufgerufen, dafür

zu sorgen, dass das auch weiterhin funktioniert, auch im Sinne der Wirtschaft. Wir leben nicht nur in einer Velo- und Fussgängerwelt.

Kommissionspräsident: Beim Tiefbau ist es anscheinend gleich wie beim Hochbau, dort haben wir auch unsere Normen, es ist auch jedes Mal in jeder Diskussion die Frage, wer gibt eigentlich vor, was man wie bauen soll. Wir hören dazu von Seiten Departement auch jedes Mal das gleiche.

Wick-Wil: In dieser Zusammensetzung ist die Chance relativ klein, dass wir einen Velo- und Fussgängerkanton werden.
In Holland machen sie einen Modelsplitt, davon können wir nur träumen. Die Kosteneffizienz ist dort massiv besser.
Von den Beiträgen die an die Gemeinden ausbezahlt werden, wie viel Prozent der Gesamtkosten, welche die Gemeinden gesamthaft für die Gemeindestrassen aufwenden, decken diese Beiträge ab? Gibt es grobe Zahlen?

Marcel John: Diese Frage kann ich nicht beantworten. Dazu müssten wir eine Umfrage bei allen Gemeinden machen. Das Gesetz macht den umgekehrten Schluss, es setzt fest, wie viel Prozent der gebundenen oder der zweckmässigen Einnahmen an die Gemeinden weitergeleitet wird. Das ist eine fixe Grösse. Der Kantonsrat hat bestimmt, diese Mittel bei den Gemeinden sind nicht zweckgebunden. Sie fliessen in den allgemeinen Haushalt bei den Gemeinden.

Wir könnten Ansätze über die Teilstrassenpläne und über die Gesamtbeschaffungswerte machen. Aber wie alt diese sind und wie viele Jahre diese bereits im Einsatz sind, das ist extrem schwierig zu erörtern. Die Unterhaltsausgaben der Gemeinden kennen wir nicht.

Regierungsrat Mächler: Das ist im Rahmen des neuen Finanzplans auch nicht mehr so neu. Aber früher konnte man das noch eher machen, dort hat man die Objekte der Gemeinde auch mitfinanziert. Heute sind diese Mittel völlig frei. Sie können Strassen damit bauen, aber auch etwas Anderes machen.

Fürer-Rapperswil-Jona: Im Jahr 2033 sind in diesem Fonds 23,7 Mio. Franken. Diese Projektierungen und Planungen haben ja schon x-Beträge gekostet. Ist es realistisch, dass die Projekte in Rapperswil-Jona durchgeführt werden?

Regierungsrat Mächler: Wir müssen uns aufgrund von Grossprojekten in Zukunft die Frage stellen, ob wir bereit sein einen Verschuldungsgrad von bis zu 500 Mio. Franken einzugehen.
Dem Verschuldungsgrad muss am Schluss der Kantonsrat im entsprechenden Programm zustimmen. Für dieses Mal reicht es.
Rapperswil-Jona wird zwischen 700 und 900 Mio. Franken kosten, der grösste Teil bleibt beim Kanton. Wenn wir dieses Projekt in ein entsprechendes Programm aufnehmen müssen, müssen wir ernsthaft über Verschuldungsobergrenzen sprechen. Ende August wird die technische Bestvariante vorgestellt. Wir als Kanton sind weiterhin gewillt, zu investieren.

Kommissionspräsident: Die Finanzierung wird sicher nochmals thematisiert. Die Entlastungsmassnahmen von E-Autos oder schadstoffarmen Fahrzeugen wurden bereits thematisiert. Es wird irgendwann sicher auch ein Thema werden, wie die Finanzierung für unsere Strassen überhaupt funktionieren wird im Kanton St.Gallen.

4.1.3 17. Strassenbauprogramm, Prozess / Priorisierung

Sascha Bundi erläutert anhand der Folien 24-29 den Prozess und die Priorisierung beim 17. SBP

Folie 26
Blumer-Gossau: Müssen alle drei Kriterien erfüllt sein? Können auch 2 von 3 erfüllt sein?

Sascha Bundi: Nein, sind drei Ausschlusskriterien, die zu erfüllen sind.

Fragen am Ende zur Präsentation
Koller-Gossau: Im Anhang ist gekennzeichnet, welche Projekte im Agglomerationsprogramm sind. Hat das intern bei der Priorisierung einen Einfluss? Beim Agglomerationsprogrammen sind Bundesgelder dabei. Diese müssen in einer gewissen Zeit realisiert werden müssen.

Sascha Bundi: Die Bezeichnung A1 / A2 / A3 bezeichnet, dass die Massnahme, ist eine Agglomerationsmassnahme ist und bezeichnet zudem die Generation des Programms. Wir haben mit dem 17. SBP die Eigenart, dass eine Agglomerationsmassnehme entweder als Einzelmassnahme, welche in der A-Priorität enthalten ist, oder Agglomerationsmassnahmen in der Sammelposition «Gesamtverkehr» enthalten ist.

Marcel John: Projekte welche aufgegleist sind, werden im Strassenbauprogramm als Einzelmassnahmen aufgenommen, weil sie schon bezeichnet sind.

Böhi-Wil: Sie haben ungefähr 1300 Vorschläge bzw. Projekte erhalten. Wer steht hinter diesen Vorschlägen? Sind das immer Gemeinden oder können auch Verbände oder kann auch ich einen Vorschlag machen? Wie läuft das genau? Können wir nicht davon ausgehen, das diejenigen die eingeben wissen müssen, was man einreichen kann und was nicht? Oder können Sie die Leute dort besser aufklären? Gibt es ein Merkblatt für die Gemeinden?

Sascha Bundi: Wir haben die Städte, politische Gemeinden, die Regionen und kantonale Stellen eingeladen ihre Begehren für das 17. SBP einzugeben. Wir haben gehofft, dass eine Koordination von Begehrlichkeiten in den Regionen stattfindet, so dass die Eingaben von den Gemeinden abgesprochen sind. Wir haben ja ein Agglomerationsprogramm in diesen Regionen und haben deshalb gehofft, dass dadurch die Vereinfachung der Eingaben aufgrund einer Abstimmung vorher passiert. Deshalb haben wir zu Beginn des Prozesses die Regionen erstmals zum 17. SBP eingeladen. Private haben wir nicht angeschrieben.
Diejenigen Projekte, die die Kriterien nicht erfüllen, werden ausgeschieden.

Wir arbeiten gut mit den Regionen zusammen. Für das nächste Strassenbauprogramm werden wir versuchen sie noch früher abholen, besser zu informieren und allenfalls so Synergien zu schaffen. Es ist zu bedenken, dass eine Eingabe in das Strassenbauprogramm nur alle fünf Jahre in einer Gemeinde gemacht wird. Da werden Personen konfrontiert, welche die Eingabe zum ersten Mal machen. So kann es natürlich passieren, dass man etwas eingibt, obwohl man nicht weiss, welche Rahmenbedingungen gelten und im letzten Programm bewertet und priorisiert wurde.

Es wurde ein zwölfseitiger Brief im Namen von Regierungsrat Mächler an die Gemeinden gesandt worden, welcher sehr detailliert geschrieben wurde. Wir lernen jedoch auch daraus, wir können dies sicherlich für das nächste Mal komplettieren.

Widmer-Wil: Sie haben schon einmal grundsätzlich dargestellt, wie die Projekte bewertet wurden. Die Grundlage der Bewertung ist jedoch ein System von Indikatoren, welche gewichtet werden. Je nachdem wie man gewichtet, fällt auch die Bewertung anders aus. Mich interessiert grundsätzlich, wer hat die Gewichtigkeit der Indikatoren festgelegt? Z.B. Unfallreduktion von einem Projekt wird mit 8 Prozent gewichtet, das könnte auch mehr oder weniger sein.

Sascha Bundi: Vom Grundsatz her haben wir dies sehr breit diskutiert auch in unserem Fachexpertenkreis. Wir haben versucht zwischen den Oberzielen der GVS «Erreichbar, Solidarisch und sicher, Ökologisch, Finanzierbar und wirtschaftlich» einen Ausgleich zu machen. Sie sehen mit 28, 34 und 38 Prozent sollen sich die einzelnen Ziele annähern.
Aufgrund von Zweckmässigkeitsbeurteilung, welche zur Nachhaltigkeit genormt ist, haben wir versucht uns einem schweizerischen Standard anzugleichen.
Der dritte Teil ist der Blick auf das 16. SBP und wie dort die Beurteilung vorgenommen wurde, damit wir nicht komplett umkehren. Wir haben nicht grundsätzlich alles neu gemacht.

Widmer-Wil: Das ist eine Gewichtung, welche Sie als Fachleute von dem Departement vorgenommen haben. Dies ist nicht abgestützt auf eine schweizerische Norm oder auf andere Kantone?

Sascha Bundi: Doch, es ist abgestützt auf die schweizerische Norm. Wir haben diese übernommen und die drei enthaltenen Nachhaltigkeitsbereiche mit Indikatoren ergänzt welche der Gesamtverkehrsstrategie entspricht.

Gut-Buchs: Als Stadtpräsident von Buchs war ich involviert in diesen Prozess für die Eingaben in das 17. SBP. Man kennt die Gewichtung und die Indikatoren ungefähr, wobei das durch die Gesamtverkehrsstrategie noch ergänzt wurde oder anders gewichtet.
Die Eingaben der Gemeinden werden zuerst in der Region konsolidiert bevor diese im Anschluss an das Tiefbauamt eingereicht werden. Wenn wir also bereits selbst die einzelnen Vorhaben versuchen anhand von diesem Set zu priorisieren, dann bin trotzdem der Meinung, dass man mehr eingibt z.B. mit dem Hintergrund, dass man vermutet diese schneiden schlecht ab. Wir haben einleitend gehört, dass gewisse Chancen bestehen, wenn Projekte mit A-Projekte wegfallen / nicht realisiert werden können, dann die B und C Prioritäten wieder ins Spiel kommen würden. Wir haben bei der Region Werdenberg-Sarganserland nicht jedes Vorhaben schon versucht in diese Indikatoren zu setzen. Ich würde auch kontrollieren, dass man dies auch in Zukunft nicht so macht. Aber ich glaube, es ist einigermassen nachvollziehbar mit diesem System wie das läuft. Als beurteilende Person hat man einen gewissen Spielraum. Es ist gut zu wissen, welche Indikatoren wichtig sind, jedoch wird man als eingebende Gemeinde nicht das gesamte Spiel schon mal durchspielen und versuchen das Projekt noch so zu formulieren, dass es noch ein bisschen besser herauskommt. Es ist komplex.

Kommissionspräsident: Das ist mein 3. SBP bei dem ich dabei bin, seit ich im Rat bin. Die Priorisierung ist jedes Mal ein Thema. Ich meine, die Gemeinden geben alles einfach mal ein und schauen was rauskommt.

Schöbi-Altstätten: Hat man sich schon einmal Gedanken gemacht ein demokratisches Element einzubauen? Schliesslich bauen Menschen für Menschen. In anderen Bereiche wie Gesundheitspolitik hört man ja immer wieder, dass man mit der Bevölkerung Kontakt aufnehmen soll.

Regierungsrat Mächler: Die Kriterien werden auf fachtechnischer Ebene bewertet. Da hat die Regierung keinen Einfluss.

Sascha Bundi: Von der Fachseite besteht die Idee, die Zweckmässigkeit aus Sicht einer Nachhaltigkeitsbeurteilung zu ermitteln, die Priorisierung wiedergibt diese Fachsicht. Dieses Vorgehen ist «state of the art» in der Schweiz. Die politische Abwägung geschieht üblicherweise nach der Bewertung und Priorisierung durch die Fachexperten. Sie als Kantonsrat können die Bewertung nun zur Kenntnis nehmen und diese mit einer politischen Gewichtung ergänzen. Wir hoffen natürlich, dass wir die Bewertung und Priorisierung es so gut wie möglich und nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen zu haben

Kofler-Uznach: Ich finde in der Botschaft einfach nicht, was mir das Wichtigste ist. Wo wird auf die Menschen eingegangen, die an einer Strasse wohnen, und sich unwohl fühlen?

Sascha Bundi: Es gibt z.B. bei einer Umfahrung mehre Indikatoren welche diese «Anspruchsgruppe» berücksichtigt. Wir haben zum Beispiel die Funktionsfähigkeit der Strasse im Strassennetz, die eine Entlastung / Überlastung bewertet und bei einer Umfahrung bessergestellt ist. Diese Besserstellung betrifft zwar nicht alle einzelnen Bewohner aber der Indikator zeigt die Vorteile für alle Benutzer auf. Mit einer Umfahrung hätten wir auch eine vorhandene Trennwirkung von bestehenden Strassen reduziert, d.h. wenn man den Verkehr an einer Ortsdurchfahrt nach aussen legen kann, wird dadurch weniger Verkehr durch den Ort fliessen, was wiederum führt dazu, dass die Trennwirkung im Ort kleiner ausfällt. Dies führt wiederum dazu, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zudem verbessern sich die Kosten der Verkehrsteilnehmer meistens bei einer Umfahrung nicht, da Umfahrungen generell länger ausfallen als die vorhandene Ortsdurchfahrt ist. Jedoch wird die Luftqualität im Ort verbessert, die Lärmbelastung wird gesenkt, das Landschafts-, Ortsbild, der Siedlungsraum wird erhalten und aufwertet. Dem gegenüber haben wir bei einer Umfahrung oft negative wie positive Auswirken, wie z.B. einen Verlust von Lebensraum auf der anderen Seite einen Gewinn im städtischen Lebensraum auf der anderen Seite. Das sind ungefähr diese Elemente die bei einer Umfahrung aus Sicht eines Bewohners an einer bestehenden stark befahrenen Strasse wirken. Damit wird eben diese besprochene Nachhaltigkeit nachgewiesen. Am Schluss muss mit einem Indikatorenset im einer umfassenden Betrachtung die Ziele «erreichbar», «solidarisch und sicher», «ökologisch», «finanzierbar und wirtschaftlich» analysiert und bewertet werden, wie diese Oberziele, am zweckmässigsten erreicht wird und, welche damit als beste Lösung für den Kanton gilt.

Wick-Wil: Wie werden politische Entscheide von den Gemeinden berücksichtigt? Wenn es bei einem Projekt übergeordnete Planungen gibt, in wie weit schaut man darauf, wie sie aufeinander abgestimmt sind und wie weit wird berücksichtigt, das mit einem Projekt bereits einmal Geld in den Sand gesetzt geworden ist, weil es die Bevölkerung abgelehnt hat. z.B. Städte Rapperswil-Jona, St.Gallen, Wil hat man bereits bis zur Baureife projektiert und das Volk lehnte das Projekt ab.

Sascha Bundi: Die Kompatibilität mit dem Raumkonzept in dem auch der Richtplan hinterlegt ist und mit der Gesamtverkehrsstrategie, ist klar gegeben. Eine Stadt oder eine Gemeinde kann eine

Massnahme nicht einfordern, wenn der Richtplan, die GVS bzw. das Agglomerationsprogramm in eine andere Richtung geht.

Wick-Wil: Es gibt Städte, die eine behördenverbindliche Ortsplanung haben und dann ein Strassenprojekt eingeben das nicht kompatibel ist mit der eigenen Ortsplanung. Merken Sie das?

Marcel John: Wir merken es.

4.1.4 17. Strassenbauprogramm, Herausforderungen

Sascha Bundi erläutert anhand Folien 31 – 33 die Herausforderungen der Agglomerationsprogramme im 17. SBP

Folie 32
Blumer-Gossau: Die 3. Generation geht eigentlich von 2019-2022, da steht jedoch «AP3: 6 Jahre»

Marcel John: Die 3. Generation geht bis am 31.12.2024.

Fragen am Ende der Präsentation
Widmer-Wil: Eine grundsätzliche Frage; wie verbindlich sind unsere Beschlüsse, auch in der Priorisierung. Wir stellen fest, aufgrund dieser übergeordneten Agglomerationsprogramme könnte die ganze Finanzierung massiv aus dem Lot geraten. Das würde erheblichen Einfluss auf die Priorisierung oder die Realisierung von den vorliegenden Projekten haben.
Wie geht die Regierung mit dieser Problematik um? Wie sieht ein Plan B aus, wenn es nicht so läuft mit den Finanzflüssen, wie es von Ihnen projektiert wurde? Was passiert, wenn diese Programme nicht vollumfänglich bewilligt werden und die Städte oder die Agglomerationen trotzdem etwas realisieren wollen.

Regierungsrat Mächler: Es ist schwierig den Ansprüchen aus den Agglomerationsprogrammen sowie den Ansprüchen bei den Strassen gerecht zu werden.
In der Agglomeration spricht man nie über die Sammelpositionen des Strassenfonds. Es ist eine Herausforderung, dass am Schluss alles aufgeht. Das haben wir auch dargelegt, insbesondere auf Folie 51 der Präsentation. Wir konnten lediglich 54 Prozent der Agglomerationsmassnahmen in das Strassenbauprogramm aufnehmen. Wir haben in der Vergangenheit festgestellt, dass gewisse Projekte, die wir zwar in der Agglomeration der Behörden als gut befunden haben, vor den Stimmbürgern schlussendlich keine Zustimmung fanden. Wir gehen davon aus, dass schlussendlich auch nicht alles kommen wird. Die Finanzierungsströme sind kompliziert, die kommen teilweise auch erst ins 18. SBP.

Wir rennen in der Realisierung relativ weiter hinten her, das ist ein schweizweites Phänomen der 2. AP Generation. Der ARE hat sich diesbezüglich Gedanken gemacht, dass es nicht Gelder reserviert werden, die schlussendlich gar nicht benötigt werden. Deshalb hat das ARE auf die 3. und 4. Generation verschärfte Massnahmen entwickelt, dass man diese Gelder schneller holen muss. Wie Sascha Bundi es antönte, bedeutet es faktisch, dass man in Zukunft vermehrt in die Agglomerationsprogramme nur noch Projekte eingibt, die mehr oder weniger fast baureif sind. Aber ob das die Antwort auf dieses Problem ist, da bin ich mir auch noch nicht ganz sicher.

Sascha Bundi: Wir hatten bereits im März 2018 ein Prüfgespräch mit dem Bund, bei dem wir die verschiedenen Agglomerationsprogramme besprochen haben, dabei wurde die erste Fachmeinung von der Priorisierung und von der Beurteilung dieser ersten Massnahmen aufgezeigt. Deshalb haben wir aufgrund dieser Prüfgespräche die Ergebnisse berücksichtigt. Wir glauben nicht, dass die dritte Generation vom Bundesrat komplett anders aussehen wird, als das was von der fachlichen Expertise und vom ARE vorgelegt wurde. Das was jetzt hier aufgeführt ist entspricht dem Vorprüfungsbericht vom März/April 2018. Es sind ziemlich genau die gleichen Indikatoren, die wir auch anwenden.

Gut-Buchs: Zum Votum Widmer-Wil, sie haben «übergeordnete Entscheide» erwähnt, damit haben Sie suggeriert, dass Agglomerationsprogramm-Entscheide übergeordnet sind. Es ist aber auch der Fall denkbar, dass ein Projekt in einer Region sowohl fürs Agglomerationsprogramm als auch für das 17. SBP eingegeben wurde.
Wenn das Amt damit rechnet, dass Agglomerationsgelder von 30 bis 40 Prozent einfliessen, die aber nicht kommen, wird das Projekt trotzdem mit einer A-Priorität weiterverfolgt und übernimmt dann der Kanton den Anteil, den man vom Bund erhofft hat?

Sascha Bundi: Die Kosten tragen wir immer gemeinsam, weil bei den Agglomerationsmassnahmen im Gesamtverkehr meistens Bus- und Veloverkehrsmassnahmen betroffen sind, und nach Strassengesetz die Gemeinden mit 35 Prozent an den Massnahmen beteiligt sind.
Wir sitzen gemeinsam im Boot. Bereits bei der zweiten Generation stehen wir vor der grossen Herausforderung, obwohl die Finanzierung durch des Bundes sichergestellt ist, die Gemeindebehörden plötzlich sagen, dass diese Massnahme ihnen gar nicht mehr wichtig ist.

Gut-Buchs: Der Kantonsrat gibt seine A-Prioritäten bevor er den definitiven Bundesentscheid kennt. Wenn der Bundesanteil für ein A-Priorität Projekt wegfällt finanzieren der Kanton und die Gemeinden es selber finanzieren oder fällt es automatisch von Priorität A in B zurück?

Regierungsrat Mächler: Ich glaube, diese Frage hängt stark davon ab, wie gross das Projekt ist. Nehmen wir das Beispiel Autobahnanschluss PLUS in Rorschach. Eine recht grosse Investition ist im Agglomerationsprogramm als A enthalten. Würde der Bund, entgegen dem was wir in den Gesprächen erfahren haben, das Projekt in Priorität B sehen, glaube ich persönlich nicht, dass der Kanton bzw. die Region einspringen würde und diese 30 Prozent finanzieren, weil es um relativ viel Geld geht. Sind wir aber ehrlich, wenn es um ein kleineres Projekt gehen würde, bei dem wir trotzdem entscheiden würden, dass es sehr wichtig ist und es sich um einen Betrag zwischen 3 bis 5 Mio. Franken handelt, dann könnte ich mir vorstellen, dass wir einspringen.

Widmer-Wil: Ich kann meinem Vorredner sehr gut folgen. Es ist vielleicht etwas unglücklich formuliert. Nochmals zur Präzisierung: Wenn die Entscheide über die Agglomerationsprogramme vorliegen, wird dann die Finanzplanung vom Kanton neu erstellt für dieses Strassenbauprogramm?

Regierungsrat Mächler: Wenn es entgegen dem ist, von dem wir ausgehen, dann gibt es gewisse Veränderungen im Strassenbauprogramm.

Widmer-Wil: Und das kommt nochmals vor den Kantonsrat? Wie wird das abgesegnet?

Regierungsrat Mächler: Bei Grossprojekte müssen wir teilweise einen Kantonsratsbeschluss haben. Kleineren Radwegsanierung sind für diesen Topf nicht von grosser Bedeutung. Aber wenn der Bund entgegen dem was wir erwarten entscheidet, hat dies gewisse Konsequenzen zur Folge. Beim Bund liegt ein Kostenanteil zwischen 30 und 35 Prozent – das ist erheblich bei grösseren Projekten.

Wick-Wil: Was hält die Regierung von einem Beschluss, wenn ein Projekt im Strassenbauprogramm enthalten ist, im Agglomerationsprogramm rausfällt, es ab einer bestimmten Summe, z.B. 4 Mio. Franken, automatisch auch aus dem Strassenbauprogramm fällt? Wir haben gehört, Gelder haben wir nicht in Hülle und Fülle. Wenn wir ein Projekt zurückstellen müssen, bei dem wir Bundesgelder gesprochen hätten, aber wir setzen es nicht um, andere jedoch schon, dann wird es schwierig.

Regierungsrat Mächler: Also eine generelle Aussage kann ich nicht machen, z.B. dass bei 4 Mio. Franken die Grenze liegt und anschliessend fliegt das Projekt automatisch aus dem Strassenbauprogramm. Wir müssten das situationsbedingt betrachten.
Man muss auch aufpassen, es wird bei den Agglomerationsprogrammen teilweise falsch verstanden, wenn der Bund ein B gibt, sagt er nicht, dass er das grundsätzlich schlechter bewertet, sondern er sagt einfach, zu diesem Zeitpunkt sehen wir das noch nicht. Ganz konkret im Fall Wil, die Netzergänzung steht in der Priorität B. Wir finden diese Beurteilung des Bundes falsch. Wir haben entschieden, dass dieses Projekt in die Priorität A gehört, weil das mit dem Autobahnanschluss verhängt ist.

Wick-Wil: Es wäre unklug, wenn wir etwas realisieren bevor der Bund keine Kostengutschrift erstellt.

Regierungsrat Mächler: Das würden wir nicht finanzieren.

Blumer-Gossau: Eigentlich ist das Timing verkehrt. Wir sind zu früh oder der Bund ist zu spät mit dem Verabschieden vom 3. AP. Wäre es denkbar, dass wir das 17. SBP aussetzen und warten bis der Bund klar Stellung bezogen hat, was er finanziert im 3. AP. Dann wissen wir woran wir sind und setzen dies im Strassenbauprogramm um.

Regierungsrat Mächler: Aus Sicht der Regierung ist das undenkbar. Wir haben Unterhaltsmassnahmen usw. die man in einem Strassenbauprogramm abdeckt. Agglomerationsprogramme sind ein Teil von vielen.
Das Problem ist die zeitliche Abstimmung der Agglomerationsprogramme mit unseren öV- und Strassenbauprogrammen. Alles optimal unter einen Hut zu bringen, geht gar nicht, weil der Bund teilweise andere Fahrpläne als wir. Wir erachten es als wichtig, dass wir das öV- und das Strassenbauprogramm koordinieren und zeitlich gleich in das Parlament bringen. Wir haben nach unseren Kriterien diesen Fahrplan aufgestellt, weil wir davon überzeugt sind, dass der so Sinn macht. Wenn Sie das nur noch auf die Agglomerationsprogramme abstimmen würden, müssten wir unsere Programme allenfalls wieder strecken usw. Das werden wir ganz sicher nicht machen. Zudem weise ich darauf hin, es gibt Regionen die haben gar kein Agglomerationsprogramm, z.B. das Rheintal. Wir sind bemüht, dass wir eines bekommen. Auch das Toggenburg hat keins. Einen solchen Antrag auf Unterbrechung würde ich massiv bekämpfen.

Widmer-Wil: Die Frage ist, wann passt man es an, wenn es finanziell Korrekturmassnahmen braucht. Für das AP 4 müsste man möglichst bereit sein mit den Projekten, damit diese dann bereitsind.

Kommissionspräsident: Die AP laufen in den Regionen, sie sind in der Pflicht.

Regierungsrat Mächler: Es gibt AP's, die sich ernsthaft überlegen, überhaupt eine vierte Generation zu stellen. Die Planung ist ein extrem aufwändiger Prozess und viele Leute sind gefordert. In der Theorie hat Widmer-Wil recht, man müsste bereits schon gedanklich AP 4-Projekte baureif machen. Da würden wir uns verstricken, wir haben nicht einmal in der dritten alles realisiert.

Gut-Buchs: Die Verantwortlichkeit beim Kanton liegt. Es gibt aber ganz viele Projekte die bei den Gemeinden liegen. Die Vorbereitung auf die AP 4 ist aufgrund der geschilderten Ressourcensituation schwierig.

Kommissionspräsident: Wie würde das Agglomerations- und Strassenbauprogramm funktionieren, wenn kein Geld vom Bund kommt?

Schöbi-Altstätten: Verkehrsplanung und Verkehrsbau ist originelle Staatsaufgaben. Die Gesamtverkehrsstrategie hat der Kanton aufgestellt, diese ist zu erfüllen und wenn es vom Agglomerationsprogramm noch Geld gibt, dann ist das eine willkommene Unterstützung. Es kann sein, dass bei der eigenen Planung im Detail noch vor- und nachgegeben werden muss.

Götte-Tübach: Die Projekte in den Agglomerationsprogrammen sind sehr unterschiedlich gross, es kann ein Wegweiser für einen Radweg sein, im gleichen Programm ist ein Autobahnanschluss drin. In unserer Region haben wir noch Projekte aus dem AP 2 pendent.
Das Agglomerationsprogramm gibt auch die Möglichkeit für Visionen. Die Kommission bzw. das Parlament muss auf dem Wissensstand sein, wo wir stehen. Was kommt wann und wo? Könnte man in der nächsten Sitzung eine Liste auflegen oder als Beilage mitschicken, mit einer Übersicht, was in welchem AP enthalten war und was nicht. In der vorhandenen Beilage sieht man nicht, welche wo stehen.

Gut-Buchs: Nun sind wir bei der Eingabe vom Agglomerationsprogramm der dritten Generation. Und dort ist der Katalog in Arbeit. Im März wurde das diskutiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden dem National- und Ständerat zur Genehmigung für das Budget im Dezember dieses Jahres vorgelegt.
Sie haben Kenntnis, was das ARE dem Bund vorschlägt, was für die 3. Generation mit A priorisiert werden soll. Sind diese Massnahmen gemäss Beilage 1 mit der Priorisierung A kompatibel?

Sascha Bundi: Die Grundlagen von diesen Prüfberichten die vom ARE kommt, sind so berücksichtigt. Es sind vier oder fünf Massnahmen die wir beim ARE Bund beantragt haben im Bundesrat in einer anderen Priorisierung.

Göldi-Gommiswald: Als erstes habe ich beim Strassenbauprogramm geschaut, ob es korrespondiert mit dem Agglomerationsprogramm. Ich gehe davon aus, dass haben die anderen Agglomerationen auch gemacht. Ich kann Sie in dem Fall beruhigen, selbstverständlich korrespondiert das und es korrespondiert nicht per Zufall, sondern weil man in der Erarbeitung von diesen Agglomerationsprogrammen intensiv zusammenarbeitet.

Wir müssen definitiv kein Jahr aussetzen beim Strassenbauprogramm auch wenn man den Radweg auslassen würde, weil die nächste Bewilligungsperiode vom AP 4 ist im Jahr 2024 bis 2027. Unser SBP läuft im 2023 aus, es passt also. Es ist aufeinander abgestimmt.

Blumer-Gossau: Wenn das AP 4 von 2024 bis 2027 läuft, wäre ein Jahr nichts.

Göldi-Gommiswald: Das ist so, das ist speziell und neu.

4.1.5 17. Strassenbauprogramm

Regierungsrat Mächler fasst anhand der Folien 35-40 das 17. SBP zusammen.

Blumer-Gossau: Was beinhaltet der Topf «Gesamtverkehr»?

Marcel John: Gemäss Abschnitt 2.6 auf S. 89 der Botschaft sind das Sanierungen von Fussgängerübergängen, alle Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen die wir beim letzten Mal als pauschal darin gehabt haben plus die öV-Bevorzugungen.

4.1.6 XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Fürer-Rapperswil-Jona: Ein Teil der A53 ist im Kanton Schwyz. Es wird diskutiert, dass diese auf vier Spuren ausbaut wird. Bekommt der Bund bereits einen Auftrag dies zu machen, hat der Kanton hierfür bereits etwas vorbereitet?

Marcel John: Wir können den Bund nicht beauftragen. Da müsste man die National- und Ständeräten herbeiziehen. Wir haben beim Bund prägnant platziert, dass der Kanton St.Gallen nicht akzeptiert, dass die Zürich-Oberland Autobahn auf vier Spuren ausgebaut wird und dann auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen dann zweispurigen Abschnitte aufweist.
Wir haben hierzu die fachliche Einschätzung vom Bund und die Rückversicherung erhalten, dass es nicht funktioniert und es so nicht gemacht wird. Eine rechtliche Handhabung gibt es nicht, das müsste über die politische Diskussion gemacht werden.

Widmer-Wil: Könnten wir für die Detailberatung Informationen haben, wie sich die 27,7 Mio. Franken Kostenerhöhung an die Verkehrspolizei zusammensetzen? Meines Erachtens hat man bei der Erhöhung des Korpsbestands der Kantonspolizei dies unter dem Titel Sicherheitspolizei gemacht und nicht Verkehrspolizei. 27,7 Mio. Franken sind sehr viel, die man von den zweckgebundenen Mitteln in die andere Kasse verschiebt.

Regierungsrat Mächler: Wir fragen beim Sicherheits- und Justizdepartement nach.

Kommissionspräsident: Das BD wird beauftragt, diese Abklärung zu machen, damit wir die Informationen an der nächsten Kommissionssitzung haben.

Blumer-Gossau: Im Anhang ist unter der ersten Spalte ein A für «Agglo» enthalten, interessant wäre zu wissen, aus welcher Agglomerationsprogramm-Generation das Projekt stammt. Mir spielt

es keine Rolle ob es AP 1 oder AP 2 ist. Man müsste wissen, welches ist aus dem AP 3. Die Diskussion hat gezeigt, was AP 3 angeht sind wir eigentlich zu früh um jetzt entscheiden zu können was wirklich Sache ist.

Wick-Wil: In dieser ersten Kolonne hat es überall ein A. Das ist die vom Kanton, das ist nicht abgesegnet vom Bund.

Regierungsrat Mächler: Das ist das, was wir beim Bund deponiert haben. Wir gehen stark davon aus, dass dies so bleibt.
Zu Blumer-Gossau: Wir meinen nicht, dass wir sehr viel zu früh sind, weil wir haben Indikationen vom Bund wie er die Einschätzung macht. Wir hatten Gespräche geführt, alle vier Agglomerationen waren beim Bund. Die wissen wie das ist, wir haben Feedback ausgetauscht. Ich gebe Blumer-Gossau recht, dass evtl. noch eine Unschärfe von fünf bis zehn Prozent besteht.

Blumer-Gossau: Ich hätte gerne mehr Transparenz.

Sascha Bundi: Den Verweis auf den ersten 16 Seiten (A Priorität), welche Projekte im AP3 ist machbar auf die nächste Sitzung.

Kommissionspräsident: Die Zusammenstellung wird an der nächsten Sitzung verteilt.

4.2 Allgemeine Diskussion

Britschigi-Diepoldsau (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Es wurden bereits viele Fragen schon beantwortet. Die Präsentationen der BD-Vertretung zeigen, dass es aus unserer Sicht in die richtige Richtung geht.
Für die Zukunft, ist die Erhöhung und Speisung des Strassenfonds eindeutig neu zu überdenken und dafür die gesetzliche Grundlage zu schaffen. Wir haben noch vier bis fünf Jahr Zeit bis es umgesetzt und beschlossen sein muss. Wir sehen bei anderen Kantonen wie Thurgau, Graubünden, Zürich, dass das fehlende Geld vom Kantonsrat beschlossen werden kann. Wir gehen davon aus, dass jeder Strassenverkehrsteilnehmer seinen Anteil beitragen muss. Jeder Lastwagen in der Schweiz bezahlt im Durchschnitt ungefähr 65'000 Franken LSVA und dieses Geld genügt für Bund, Kanton und Gemeinden. Das Thema wurde heute noch nicht behandelt; Die Verkehrsteilnehmer auf Velo- und Fusswegen bezahlen nach dem heutigen System nichts. Das ist nicht schlimm aber unter diesem Titel muss man sich Gedanken für die Zukunft machen, ob man aus dem allgemeinen Haushalt Geld einspeisen muss.
Uns freut besonders, dass der Kantonsingenieur sich getraut die VSS-Normen zu Hinterfragen. Diese sind Empfehlungen von einem privaten Verein, sie haben keinen verbindlichen Charakter.

An der Kommissionssitzung vom 4. Juli 2018 haben wir E-Mobilität angesprochen und ob das Anreizsystem geändert werden soll. Diese Fahrzeuge sollen auch einen Beitrag bezahlen müssen. Unsere Fraktion ist der Meinung, Strassen, Wege, Netze, ob Wasser, Strom sind entscheidende Erfolgsfaktoren auch für die St.Galler Wirtschaft. Wir müssen schauen, dass wir hier den Anschluss nicht verpassen.

Schöb-Thal (im Namen der SP-GRÜ-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir stellen fest, dass Agglomerationsprogramme sowie das Strassenbauprogramm gewisse Intransparenzen aufweisen. Es ist nicht klar ersichtlich, wie gross die Wirkung für den FVV im SBP ist. Damit der FVV optimiert werden kann, müssen die jeweiligen Strassensanierungen miteinbezogen werden.

Unserer Fraktion ist es wichtig, den CO2-Ausstoss zu verringern. So sind wir für eine primäre Umsetzung der A-Prioritäten des Agglomerationsprogramms und vor allem zugunsten des FVV.

Ebenso gilt es ein Augenmerk auf jene Projekte zu richten, die nicht im AP vermerkt sind, z.B. wichtige Projekte aus Gemeinden und Städten. Solche Projekte sollen möglich sein.
Unsere Delegation ist mehrheitlich für die Umsetzung der GVS.

Die Vorlage der Regierung entspricht der Mehrheit des Kantonsrates und trägt nicht den Herausforderungen der Gesellschaft bezüglich Umweltschutz Rechnung.

Bonderer-Sargans (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir haben gesehen, dass im Jahr 2016 im Strassenbauprogramm vieles ausgeführt worden ist aber auch vieles nicht und hierfür sind diese Erläuterungen sicher wichtig gewesen, dass man ungefähr gesehen hat wo die Probleme sind. Es ist gut beschrieben worden. Eine tabellarische Darstellung aller Projekte wäre gut für einen einfachen Überblick, welches Projekt wo steht.
Ein Projekt aus diesem Strassenbauprogramm möchte ich speziell erwähnen: die Taminabrücke. Das ist ein Zeichen, wo wirklich gute Arbeit im Tiefbauamt geleistet wird. Es handelte sich um ein sehr komplexes und grosses Bauvorhaben, das sensationell ausgeführt worden. Da sieht man , man ist auch für kommenden Herausforderungen von Grossprojekten gerüstet. Bei der Finanzierung finden wir Wege. Das Hinausschieben von Grossprojekten kann nicht die Lösung sein, irgendwann gibt es einen Anstau und dann muss man noch viel mehr Geld in die Hand nehmen. Es ist wichtig, dass man vor allem diese Grossprojekte vorantreibt. In unserem System ist es wichtig, dass man zu jeder Zeit alle Ansprechgruppen am Tisch hat. Es soll niemand diskriminiert werden, der motorisierte Verkehr hat den grössten Anteil und ist der Wichtigste, weil er die Hauptschlagader vom täglichen Leben und der Wirtschaft ist, das muss ihm zugestanden werden.
Die Priorisierungen sind klar gemacht und nachvollziehbar. Wir haben das Anliegen, das Projekte möglichst als Gesamtes mit diesen Anspruchsgruppen durchführt, dass dann auch die Belastungen für alle Teilnehmer möglichst tief gehalten werden können und nicht stetige und langwierige Prozesse daraus werden.

Zoller-Quarten (im Namen der CVP-GLP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir haben immer noch das Gefühl, dass man gewisse Projekte, die unsere Fraktion als zusammenhängende Projekte anschauen, etappiert werden. Man müsste mehr einen grossen Abschnitt machen und diesen durchziehen. Auch in der Koordination von verschiedenen Projekten und Projektträgern ist gewisses Optimierungspotential vorhanden. Grundsätzlich meinen wir, wir sind auf dem richtigen Weg.

Blumer-Gossau (im Namen das VCS): Im Limmattal möchte man eine zweistöckige Autobahn bauen. Das ist der falsche Ansatz. Aus dem Limmattal gibt es aber auch etwas ganz interessantes nämlich eine Kosten-Nutzen-Analyse über eine Veloschnellroute durch das Limmatthal. Das ist eine gute Anregung für die nächste Sitzung. Ich verteile Ihnen eine Ausgabe. Ein Fazit aus diesen Analysen ist: «Die Veloschnellstrasse Limmattal ist volkswirtschaftlich empfehlenswert.»

Wick-Wil: Es wurde erwähnt, dass der nicht motorisierte Verkehr nicht anteilig die Kosten übernimmt. Die neusten Zahlen vom ARE vom Jahr 2015 besagen, die nicht gedeckte Kosten im motorisierten Verkehr betragen 9,2 Milliarden. Franken.

Britschgi-Diepoldsau: Es gibt Gruppen die die Strassen benutzen, die nichts direkt bezahlen und die Kosten werden über die Allgemeinheit abgegolten. Das finde ich grundsätzlich nicht schlimm, man muss aber den Mut haben, aus diesem Topf etwas rüber zu nehmen.

5 Abschluss der Sitzung

Kommissionspräsident: Für die beiden Sitzungen am 20. Und 22. August wird eine gemeinsame Einladung verschickt. Die Sitzung vom 20. August 2018 findet von 13:30 – 18:00 im BLD statt. Die Sitzung vom 22. August 2018 vom 8:30 – 19:00 an der Moosbruggstrasse. Die Protokolle dieser und der nächsten Sitzungen erhalten Sie bis spätestens zu den Fraktionssitzungen.
Ich bitte Sie, vorgesehen Anträge den Parlamentsdiensten zuzustellen, damit diese das nächste Mal eingeblendet werden können. Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 20:00 Uhr.

Ort, Datum

Der Kommissionspräsident:

Marcel Dietsche
Mitglied des Kantonsrates

Die Geschäftsführerin:

Aline Tobler
Parlamentsdienste

Beilagen

1. 40.18.02 / 36.18.01 / 36.18.02 / 36.18.03 «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019–2023» (Bericht sowie Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 1. Mai 2018); *bereits mit dem Kantonsratsversand zugestellt*
2. Präsentation Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019-2023, Regierungsrat Mächler und Damann; *bereits an der Sitzung verteilt*

3. Präsentation Gesamtverkehrsstrategie, Regierungsrat Mächler und Sascha Bundi; *bereits an der Sitzung verteilt*
4. Präsentation zum 6. öV-Programm, Regierungsrat Damann; *bereits an der Sitzung verteilt*
5. Protokoll FiKo Subko VD und BD – Wirtschaftliche Aspekte der Agglomerationsprogramme vom 6. April 2017; *mit dem Protokoll zugestellt*
6. Starke Stadt-Achsen: Abschätzung der Wirtschaftlichkeit eines Trams in St.Gallen, 1. Mai 2017; *mit dem Protokoll zugestellt*
7. Regierungsratsbeschluss «St.Galler Tram» vom 12. September 2012; *mit dem Protokoll zugestellt*
8. Stadtratsbeschluss «St.Galler Tram» vom 12. September 2012; *mit dem Protokoll zugestellt*
9. Präsentation zum 17. Strassenbauprogramm, Regierungsrat Mächler; *bereits zugestellt*
10. Faktenblatt Haltestelle Uznach Spital; *bereits zugestellt*
11. Faktenblatt Erschliessung Bolligen mit dem öffentlichen Verkehr; *bereits zugestellt*

Geht (mit Beilagen) **an**
– Kommissionsmitglieder (15)
– Geschäftsführung der Kommission (2)
– VD (GS: 3)
– BD VD (GS: 2 / TBA: 2)

Geht (ohne Beilagen) **an**
– Fraktionspräsidenten (4)
– Parlamentsdienste (L PARLD / GSMat / re)