



Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission 22.24.15 «VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen)»	Aline Tobler Geschäftsführerin Parlamentsdienste Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 37 05 Aline.Tobler@sg.ch
Termin	Freitag, 7. Februar 2025, 08.30 bis 14.00 Uhr	
Ort	St.Gallen, Oberer Graben 32, Sitzungszimmer 109	

St.Gallen, 17. Februar 2025

Kommissionspräsident

Bruno Dudli-Oberbüren

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Bruno Dudli-Oberbüren, Transportversicherer, <i>Kommissionspräsident</i>
SVP	Marco Gadiant-Flums, Landwirt
SVP	Benno Koller-Gossau, Fachleiter, stv. Abteilungsleiter
SVP	Donat Kuratli-St.Gallen, Bereichsleiter Dienste
SVP	Mirco Rossi-Sevelen, Polymechaniker
SP-GRÜNE-GLP	Susann Helbling-Rapperswil-Jona, Kindergartenlehrperson und Ergo- therapeutin
SP-GRÜNE-GLP	Ruedi Mattle-Altstätten, Stadtpräsident
SP-GRÜNE-GLP	Martin Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann, Betreiber Kleintheater
SP-GRÜNE-GLP	Anita Wyss-Vilters-Wangs, Geschäftsleiterin WWF Glarus
Die Mitte-EVP	Daniel Grünenfelder-Bad Ragaz, Unternehmer
Die Mitte-EVP	Luzia Krempf-Gnädinger-Goldach, Pflegefachfrau
Die Mitte-EVP	Heidi Romer-Jud-Benken, Gemeindepräsidentin
Die Mitte-EVP	Sepp Sennhauser-Wil, Biolandwirt
FDP	Marc Flückiger-Wil, Geschäftsführer, Mitinhaber
FDP	Felix Keller-St.Gallen, Geschäftsführer

Von Seiten des zuständigen Departementes

- Regierungspräsidentin Susanne Hartmann, Vorsteherin Bau- und Umweltdepartement
- Marcel John, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Bau- und Umweltdepartement
- Daniel Litscher, Projektleiter, Tiefbauamt, Bau- und Umweltdepartement

Von Seiten des Volkswirtschaftsdepartementes

- Regierungsrat Beat Tinner, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement

Geschäftsführung / Protokoll

- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste
- Andreas Karrer, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste

Bemerkungen

- Die Kommissionsmitglieder finden die Sitzungsunterlagen in der Sitzungsapp¹.
- Erlasse sind in elektronischer Form der Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen² sowie der systematischen Rechtssammlung des Bundes³ zu entnehmen.

Traktanden

1	Begrüssung und Information	3
1.1	Einführung	3
1.2	Interessenbindungen	3
2	Einführung und Vorstellung der Vorlage: Inhalt gemäss Botschaft	5
3	Allgemeine Diskussion	10
4	Spezialdiskussion	15
4.1	Beratung Botschaft	15
4.2	Beratung Entwurf	21
4.3	Aufträge	25
4.4	Rückkommen	25
5	Gesamtabstimmung	25
6	Abschluss der Sitzung	26
6.1	Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters	26
6.2	Medienorientierung	26
6.3	Verschiedenes	26

¹ <https://sitzungen.sg.ch/kr/committees/2>

² <https://www.gesetzessammlung.sg.ch>

³ <https://www.admin.ch>

1 Begrüssung und Information

1.1 Einführung

Dudli-Oberbüren, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungspräsidentin Susanne Hartmann, Vorsteherin Bau- und Umweltdepartement;
- Marcel John, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Bau- und Umweltdepartement;
- Daniel Litscher, Projektleiter, Tiefbauamt, Bau- und Umweltdepartement;
- Regierungsrat Beat Tinner, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement;
- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste;
- Andreas Karrer, Stv. Geschäftsführer, Parlamentsdienste.

Seit der Kommissionsbestellung in der Wintersession nahm die Kantonsratspräsidentin keine Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor.

Für die heutige Sitzung hat sich niemand entschuldigt. Ich stelle fest, dass die vorberatende Kommission beratungsfähig ist. Wir behandeln Botschaft und Entwurf der Regierung «VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen)» vom 29. Oktober 2024. Der vorberatenden Kommission wurden nach der Zustellung der Einladung zusätzliche Unterlagen verteilt bzw. zugestellt:

- Fragen der FDP-Delegation und Antworten des BUD;
- Antrag der SP-Grüne-GLP-Delegation. Dieser Auftrag wirft komplexe juristische Fragen auf, weshalb David Ott, Jurist im Baudepartement auf Abruf steht, um an der Sitzung teilzunehmen.

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 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.

Zu Beginn wird die vorberatende Kommission eine Einführung in die Vorlage durch die zuständige Regierungspräsidentin Susanne Hartmann und Regierungsrat Beat Tinner erhalten, danach führt sie eine allgemeine Diskussion anstelle einer Eintretensdiskussion. Anschliessend führt die vorberatende Kommission die Spezialdiskussion sowie die Gesamtabstimmung durch.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

1.2 Interessenbindungen

Ich gehe als Kommissionspräsident mit gutem Beispiel voran und lege meine Interessenbindungen offen: Ich bin Mitglied des Rad- und Mountainbike Vereins Uzwil. Deshalb bin ich hin und wieder auf unmotorisierten Zweirädern anzutreffen.

Darf ich die Kommissionsmitglieder nun bitten, die eigenen Interessenbindungen, soweit sie einen Zusammenhang zum Geschäft haben, ebenfalls offenzulegen?

Grünenfelder-Bad Ragaz legt seine Interessen als Mitglied des Vorstands von Wald St.Gallen und Wald Lichtenstein offen.

Krempl-Gnädinger-Goldach legt ihre Interessen als Hobby-Bikerin offen.

Rossi-Sevelen legt seine Interessen als Mitglied des Verwaltungsrats der Ortsgemeinde Sevelen sowie als Revierpächter und Jäger der Ortsgemeinde Sevelen offen.

Helbling-Rapperswil-Jona legt ihre Interessen als Mitglied beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) offen.

Gadient-Flums legt seine Interessen als Präsident der Ortsgemeinde Flums-Grossberg offen und ist entsprechend als Grundeigentümer involviert.

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Ich bin Miturheber dieser Motion und hatte einen Austausch mit dem Bike-Netzwerk. An einem Anlass in den Flumserbergen habe ich mich informiert. Privat bin ich Biker mit Motor.

Wyss-Vilters-Wangs: Ich bin involviert bei Pro Velo Sarganserland. Wir sind eine Regionalgruppe, die auch mit Pro Velo St.Gallen Appenzell zusammenarbeitet.

Sennhauser-Wil legt seine Interessen als Landwirt, Grund- und Waldbesitzer offen. An seinem Hof führt ein Bikeweg vorbei.

2 Einführung und Vorstellung der Vorlage: Inhalt gemäss Botschaft

Regierungspräsidentin Hartmann: Folien 1 – 7 (Beilage 4)

Marcel John: Ausführungen gemäss Folien 8 – 11 (Beilage 4)

Daniel Litscher: Ausführungen gemäss Folien 12 – 30 (Beilage 4)

Regierungsrat Tinner: Ausführungen gemäss Folien 1 – 5 (Beilage 5)

Fragen

Sennhauser-Wil zum minimalen Unterhalt: Dazu sind die Ansichten unterschiedlich. Wenn Wanderer reklamieren und finden, ein Weg müsste z.B. noch schöner sein, wer beurteilt dies? Wie wird definiert, ob z.B. ein Weg mit Kies aufgefüllt werden muss? Ich habe solche Wege, bei denen es teils heisst, ich solle sie etwas aufbessern. Ich finde aber, dass sie so ausreichend sind. Es handelt sich um eine Strasse dritter Klasse. Wir müssen als Anstösser und Bewirtschafter anteilmässig mit der Gemeinde dafür bezahlen.

Regierungspräsidentin Hartmann: Das wird alles im Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) geregelt. Grundsätzlich wird bei Strassen dritter Klasse nach wie vor der Unterhalt von den Grundeigentümern getragen (Art. 55 und 73 StrG). Nach Art. 27 StrG trägt die Gemeinde die Kosten, wenn Wege eine gewisse Funktion von öffentlichem Interesse haben. Bei einem Fusswegnetz ist es klar; dieses dient der Allgemeinheit und nicht der Erschliessung der Betriebe. Es dient nicht ausschliesslich der Land- oder Forstwirtschaft. Die Gemeinde hat die entsprechenden Kosten für den Unterhalt bei solchen Wegen zu tragen. Dieser Grundsatz wurde bis anhin so gelebt. Die neue Gesetzgebung sieht lediglich eine Präzisierung dazu vor.

Daniel Litscher: Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bearbeitet mit Schweiz Mobil den Leitfaden, wie eine Mountainbike-Netzplanung aussehen soll. Dieser sollte im Sommer 2025 veröffentlicht werden. Dazu gehören auch die Schweizer Wanderwege. Grundsätzlich sind die Interessen ähnlich: Was die Wanderer suchen, suchen auch die Mountainbiker. Allenfalls erfolgt eine Unterscheidung im «Style», z.B. geschwungene Wege im Bereich Mountainbike oder in der «Technik», wo auch Wurzeln erwünscht sind. Es handelt sich um eine derart breite Interessensgruppe, dass man es nicht allen recht machen kann. Grundsätzlich suchen die Wanderer und Mountainbiker eher enge Wege, Herausforderungen und Abwechslung. Ich sehe hier kein Problem, dass sich die Anforderungen eines Wanderers völlig von jenen eines Mountainbikers unterscheiden.

Sennhauser-Wil: Bei uns werden die Wege verschieden genutzt. Ich achte darauf, dass die Strasse nicht in einem allzu guten Zustand ist, damit sie möglichst nicht auch noch von Autofahrern genutzt wird.

Sie sagen, dass alles im Gesetz geregelt sei. Wir sind rund 45 Waldbesitzer bzw. Grundeigentümer. Es wäre sehr aufwendig, wenn hier Geld eingefordert werden müsste. Diese Waldbesitzer wollen möglichst nichts tun. Kann jemand bestimmen, dass diese Wege verschönert werden müssen, wenn diese zum Bikenetz gehören?

Regierungsrat Tinner: Als ehemaliger Gemeindepräsident hatte ich diverse Perimeterunternehmen in meiner Gemeinde. Oft kam es zu Diskussionen betreffend Strassen-/Wegunterhalt. Die Hoheit über die Strassen hat in diesem Fall die Gemeinde. Falls es zu einer Diskussion kommt, wäre die Gemeinde die Ansprechpartnerin und Mediationsstelle um zu vermitteln. Dort, wo klar ist, wer den Unterhalt bezahlt – weil z.B. die Gemeinde das bereits freiwillig übernimmt –, wird das in die bestehenden Strukturen eingebettet. Bei Ihnen wird es mit rund 45 Waldbesitzern vermutlich auch eine Perimeterstrasse sein. Somit können Diskussionen stattfinden und Wege

gefunden werden. Wanderwege ohne besondere Anforderungen müssen auch weiterhin möglich sein.

Regierungspräsidentin Hartmann: In der neuen Verordnung kommen wir von den regionalen Wegen weg, weil nie klar war, ob es kommunale, regionale oder kantonale Wege sind. Die meisten regionalen Verbindungen sind auch von kantonaler Bedeutung. Die Abgrenzung zwischen kommunal und kantonal werden wir gemeinsam mit der Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidenten (VSGP) ausarbeiten. Bis dann wird hoffentlich auch der Leitfaden des ASTRA vorliegen, der festhält, was auf diesen Wegen gemacht werden muss. Letztlich wird die Hoheit für die Umsetzung bei den Gemeinden liegen. Neu ist, dass der Kanton für Mountainbike-Wege von kantonaler Bedeutung werkgebundene Beiträge bezahlt. Bisher gab es diese nur für Fuss-, Wander- und Velowege. Das führt zu einer Entlastung. Zielkonflikte bei z.B. 45 Waldbesitzern werden schwierig, waren es aber bereits bisher. Wir hoffen, dass mit dem Leitfaden eine gewisse Klärung stattfindet, auch bezüglich der Qualität des Unterhalts dieser Velowege.

Helbling-Rapperswil-Jona: Gibt es bei «5. Generation des Agglomerationsprogramms» Beiträge, die eingeholt werden? Ich finde in der Vorlage keinen Querverweis zu den Agglomerationsprogrammen.

Marcel John: Beim Agglomerationsprogramm handelt es sich um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Das bezieht sich vorwiegend auch auf den täglichen Verkehr, weniger auf den Freizeitverkehr. Wir sind dabei, diese Thematiken beim Bund kontinuierlich auszuweiten. Wie weit sich die fünf Agglomerationsprogramme im Kanton schon auf die Freizeitrouten stützen und das beim Bund entsprechend einbringen wollen, ist mir nicht bekannt. Aktuell ist das noch kein grosses Thema. Es könnte aber sein, dass in künftigen Generationen auch solche Routen im Agglomerationsprogramm beantragt werden.

Helbling-Rapperswil-Jona: Es wäre sinnvoll, das dort einzubringen.

Marcel John: Das ist sicher sinnvoll. Ich bin mir nicht sicher, wie weit der Bund das aufgrund der gesetzlichen Grundlage der Agglomerationsprogramme mitfinanziert. Es würde aber in Abstimmung mit anderen Wegen usw. Sinn machen.

Regierungsrat Tinner: Es handelt sich meistens um bereits bestehende Wege. Aus finanzieller Sicht müssen wir darauf achten, dass wir die Agglomerationsprogramme nicht dermassen ausbauen, dass am Schluss gar nichts mehr geht. Die Agglomerationsprogramme müssen zuerst den Pendlerverkehr lösen. Wir müssen die Relationen im Blickfeld behalten. Wir können nicht die ganze Finanzierung dem Agglomerationsprogramm zuweisen. Dann sind wir jahrelang am Planen und haben am Schluss kein Geld sowie nichts realisiert. Letztlich muss man sich auf Stufe Gemeinden an diese Planung machen, sich regional abstimmen und dann die Sache umsetzen.

Kuratli-St.Gallen: Es wurde erwähnt, dass der juristische Weg auch mit anderen Kantonen abgeklärt wurde. Auch intern wurde geprüft, wer noch mehr Informationen auf juristischer Ebene einbringen kann. Wir haben gehört, dass es auf einem Weg Wurzeln haben darf. Die Nutzergruppe hat sich in den letzten 50 Jahren verändert. Heute sind es eher auch Biker. Gibt es Erfahrungswerte anderer Kantone zu Rechtsprechungen aufgrund von Klagen von Bikern, die sich nicht auf diesen Wegen hätten bewegen sollen? Nicht, dass man am Schluss als Besitzer für etwas verantwortlich ist, z.B. für eine Wurzel, die zu einem Sturz führte.

Daniel Litscher: Unseres Wissens gab es dazu noch kein Gerichtsurteil bis zur höchsten Instanz, bei dem es darum ging, dass jemand gestürzt ist und sich eine Verletzung zugezogen

hat. Im Kanton Zürich gab es die Diskussion beim Üetlibergtrail, ob man überhaupt auf Strassen und Wegen fahren darf. Dort war die klare Haltung, dass der Grundsatz nach Art. 43 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01, abgekürzt SVG), dass auf allen Strassen und Wegen gefahren werden darf, nicht mehr gilt. Die Juristen legen das so aus, dass sich die Sicherungspflicht auf die Entschärfung von atypischen und fallenartigen Gefahren bezieht. Man bewegt sich sowohl als Wanderer als auch als Mountainbiker in der Natur, wo es Steine und Wurzeln gibt. Wenn z.B. ein Geländer nicht mehr hält, dann muss das sofort behoben werden, ansonsten macht man sich strafbar. Es dürfen keine Schnüre provisorisch gespannt werden.

Kuratli-St.Gallen: Gelten Kuhdrähte nicht als Schnur?

Daniel Litscher: Dazu hat vor rund vier Jahren der Verein St.Galler Wanderwege mit dem Landwirtschafts- und Bauernverband die Zaunwimpel erstellt. Dünne Drähte sollen mit Wimpeln gekennzeichnet werden, die der Verein St.Galler Wege damals finanzierte. Solche Zäune sollten gesichert sein.

Koller-Gossau: Es wurde erläutert, dass die regionalen Routen zu kantonalen Routen werden. Ich gehe davon aus, dass die kantonalen Routen mit den Nachbarkantonen abgesprochen werden. Ist es möglich, dass dadurch regionale Routen wegfallen?

Daniel Litscher: Wir erhoffen uns regionale Planungen. In der Stadt St.Gallen und im Umkreis bestehen bereits solche Masterplanungen, bei denen das gemeinsam geprüft wird. Den Mountainbikern ist es egal, auf welchem Gemeindegebiet sie sich bewegen. Es betrifft das gesamte Netz. Im Rheintal befindet man sich nahe am Kanton Appenzell Ausserrhoden. Die Planungen in Altstätten wurden immer mit dem angrenzenden Kanton und den angrenzenden Gemeinden abgestimmt. Meistens handelt es sich um grössere, überregionale Verbindungen. Entsprechend ist die Wahrscheinlichkeit sehr gross, dass sie auch eine kantonale Bedeutung haben werden. Es handelt sich um grössere Routen mit einem gewissen Potenzial.

Grünenfelder-Bad Ragaz: Ich spreche für die Waldbesitzer und als Vorstandsmitglied von Wald St.Gallen und Wald Liechtenstein. Die Haftungsfrage ist für die Mitglieder zentral. Wenn ein Unfall passiert, wer haftet? Liegt die Werkeigentümerhaftung beim Grundbesitzer bzw. wo liegt die Eigenverantwortung des Bikers oder Wanderers, der diese Wege nutzt?

Regierungspräsidentin Hartmann: Die Frage der Haftung des Werkeigentümers wird in Art. 58 des Obligationenrechts (SR 220; abgekürzt OR) und im kantonalen Verantwortlichkeitsgesetz (sGS 161.1; abgekürzt VG) geregelt – was Kanton und Gemeinden betrifft. Die zuständigen Behörden, die für die kommunalen oder kantonalen Velowege verantwortlich sind, tragen diese Verantwortung. In der Praxis werden für Mountainbike- und Velowege tiefe Anforderungen bezüglich Unterhalt und Sicherheit gestellt. Wer sich im Gebirge auf diesen Wegen bewegt, geht ein erhöhtes Risiko ein und muss dieses entsprechend tragen. Deshalb liegt die Selbstverantwortung der Mountainbikerinnen und -biker im Vordergrund. Das ist in der Vorlage so enthalten und wurde intensiv abgeklärt. Wir können das StrG dazu nicht ergänzen.

Rossi-Sevelen: Ist es richtig, dass es sich bei der Feldstrasse um eine Gemeindestrasse dritter Klasse handelt und der Trampelpfad ein Weg dritter Klasse ist, an den ein minimalster Unterhaltsaufwand gestellt wird?

Regierungspräsidentin Hartmann: Wenn Strassen dritter Klasse zu Erschliessung von Weilern oder der Land- und Forstwirtschaft dienen, dienen sie nicht der Allgemeinheit. Somit ist nicht die Gemeinde für den Unterhalt verantwortlich, sondern die jeweiligen Grundeigentümer.

Rossi-Sevelen: Wie sieht das bei Wegen dritter Klasse aus?

Regierungspräsidentin Hartmann: Es hängt davon ab, wem dieser Weg dient. Kann ein Weg auch einer Feinerschliessung dienen? Ein Wiesenweg ist mit einem motorisierten Fahrzeug eigentlich nicht befahrbar.

Daniel Litscher: Über «Wiesen-/Blumenwege» dritter Klasse führen teilweise Wanderwege. Ein minimaler Unterhalt muss geleistet werden, z.B. muss ein Strauch so weit zurückgeschnitten werden, dass man noch durchgehen kann. Die Voraussetzungen sind in allen Rechtsgrundlagen festgehalten. Diese Wege entstehen jährlich neu. Die ersten Wandernden im Jahr legen fest, wo anschliessend während des Jahres gewandert wird. Dabei handelt es sich meistens um Bergwanderwege.

Der Bund erstellt einen Leitfaden für die Haftungsfragen in Bezug auf Mountainbike. Der Kanton Bern hat bereits etwas dazu erarbeitet. Dies dient u.a. auch als Vorlage für den Bund. Diese Dokumentation wird zwischen April und Mai 2025 publiziert. Dort wird diese Thematik vertieft behandelt und mit Beispielen die Bedeutung aufgezeigt.

Romer-Jud-Benken legt ihre Interessen als Gemeindepräsidentin offen.

Es ist mir klar, dass bei den beschilderten Wegen der Unterhalt bei den Gemeinden liegt (Strauchpflege, grössere Löcher aufschütten usw.). Auf S. 20 wird erwähnt, dass 11,5 Mio. Franken auf die Gemeinden zukommen. Können Sie eine Aussage zu dieser grossen Summe machen?

Regierungsrat Tinner: Ich beantworte diese Frage auch als ehemaliger Präsident der VS GP. Die 11,5 Mio. Franken gelten für die nächsten 10 bis 20 Jahre. Teilt man den Betrag durch 75 Gemeinden, handelt es sich um einen bescheidenen Betrag. In der Vorbereitung war uns wichtig, das gesamte Volumen zu definieren. Man muss das aber in Relation setzen.

Es wird immer nur von der Fahrbahn gesprochen. Das Thema betrifft auch einen in den Weg hängenden Ast oder einen umgekippten Baum. Dafür gibt es zu den Kantonsstrassen das Merkblatt «[Sicherheitsholzen entlang Kantonsstrassen](#)». Wir haben mit den Gemeinden ein Merkblatt für die Gemeindestrassen entwickelt. Dieses könnte analog auch für diese Wege umgesetzt werden. Dieses Geschäft ist aber noch hängig, weil sich der Vorstand der VS GP weigert, gemeinsam mit uns dieses Papier abzuschliessen. Denn es besteht die Angst, dass daraus Kosten resultieren. Wenn keine gemeinsame Lösung gefunden wird, werde ich es einseitig als Empfehlung erlassen. Dann können die Gemeinden damit machen, was sie wollen. Merkblätter mögen sehr zielführend sein, aber wenn man erwartet, in der Kooperation dabei zu sein, muss auch die Bereitschaft gezeigt werden, entsprechend zu handeln, ohne sich von allfälligen Kosten ausbremsen zu lassen.

Regierungspräsidentin Hartmann: Ich kenne die Bedenken der Gemeinden, aber diese müssen in Relation gesetzt werden. Es handelt sich um 11,5 Mio. Franken auf 75 Gemeinden verteilt bis ins Jahr 2043. Der Kanton übernimmt 3,5 Mio. Franken. Dem Kanton standen in den letzten 20 Jahren rund 8 Mio. Franken werkgebundene Beiträge zur Verfügung. Seit dem Jahr 2000 – also seit fast 25 Jahren – wurden jährlich durchschnittlich nur 2,3 Mio. Franken beantragt. Hier stehen die Gemeinden in der Pflicht. Wenn 11,5 Mio. Franken während 18 Jahren auf 75 Gemeinden aufgeteilt werden, ist das verhältnismässig.

Koller-Gossau: Die Haftungsfrage ist wichtig. In der Botschaft auf S. 13 wird erwähnt, dass hierzu im Frühling 2025 ein Dokument veröffentlicht wird. Gleichzeitig wird erwähnt, dass die Netzplanung seitens Bund im Sommer finalisiert wird. Hat das Auswirkungen auf das, was wir heute beschliessen? Sind wir mit dieser Botschaft zu früh? Wäre der richtige Zeitpunkt erst nach den Beschlüssen des Bundes?

Regierungspräsidentin Hartmann: Es handelt sich nicht um gesetzliche Grundlagen seitens Bund. Das hat keinen gesetzgeberischen Einfluss. Es handelt sich lediglich um ein Dokument zu den Haftungsfragen für den allgemeinen Gebrauch; für die Nutzerinnen und Nutzer dieser Netze. Wir sind nicht zu früh mit dieser Botschaft. Wir sind aber froh, wenn diese Dokumentation im Frühjahr 2025 vorliegt.

Daniel Litscher: Wir standen von Beginn an mit Schweiz Mobil und dem ASTRA in Kontakt. Sie haben Kenntnis von unserer Strategie. Wir haben an gemeinsamen Sitzungen immer wieder informiert, in welche Richtung es geht. Ein Grossteil wird sehr ähnlich sein und wurde teils sogar übernommen. Als Mitglied einer Kommission spüre ich, wohin es geht. Einzelne Punkte werden etwas weiter gehen, z.B. was für die Mountainbiker selbst gemacht wird. Unsere Planung stimmt mit dem Bundesgesetz und dieser Strategie sowie auch mit dem Bund und dem ASTRA überein.

Wyss-Vilters-Wangs zu den Unterhaltskosten: Ich stelle mir vor, dass der Unterhalt eines Wegs, der von Mountainbikerinnen und -bikern genutzt werden soll, grösser ist als bei einem reinen Wanderweg. Gibt es dazu Erfahrungswerte aus anderen Kantonen?

Daniel Litscher: Es gibt dazu verschiedene Studien. Es hängt davon ab, welche Personen den Weg nutzen. Man kann Situationen baulich entschärfen, damit nicht erst in der Kurve gebremst werden muss. Wir haben bereits jetzt mit den St.Galler Wanderwegen Kurse für Gemeinden angeboten, dass wenn eine Mountainbike- oder Wanderoute geplant wird, diese so gebaut wird, dass sie für Wanderer und Mountainbiker angepasst ist und auch sanierungstechnisch möglichst wenig Bedarf aufweist. Zahlen dazu kann ich Ihnen keine abgeben. Gemäss Berichten werden die Kosten ansteigen. Wir gehen auch davon aus, dass es etwas höher sein wird.

Gadient-Flums zur Unterhaltspflege der Gemeinden: Handelt es sich um die politischen Gemeinden oder um die öffentlichen Körperschaften? Wenn das Bikernetzwerk mit Bau- und Unterhaltfragen kommt, klopfen sie meistens bei den Ortsgemeinden an. An einer letzten Infoveranstaltung hiess es plötzlich, dass die politischen Gemeinden zuständig seien. Unsere beiden politischen Gemeinden Quarten und Flums waren darüber erstaunt, da dies massive Kosten zur Folge hätte.

Regierungspräsidentin Hartmann: Es betrifft die politischen Gemeinden. Die Ortsgemeinden fungieren meistens als Grundeigentümerinnen.

Sennhauser-Wil: Wir haben bei uns in der Region einen historischen Blumenweg. Vor 80 bis 100 Jahren kam der Pöstler von Zuzwil zu uns, deshalb wurde dieser Weg eingetragen. Heute wird dieser aber nicht mehr begangen. Werden solche Wege beim neuen Wegnetz auch überarbeitet? Auf diesem Weg bewegt sich das Wild, es wäre eine Katastrophe, wenn dieser Weg wieder aktiviert wird. Wie bringt man einen solchen Weg aus dem Wegnetz?

Regierungspräsidentin Hartmann: Wir prüfen bestehende Wege. Ein Weg, bei dem man Zäune usw. überqueren müsste, dient sicher nicht als allgemeiner Fuss- und Wanderweg und auch nicht als Mountainbikeweg. Will man diesen Weg angehen, müsste vorab mit der Gemeinde besprochen werden, ob dieser allenfalls in die St.Galler Wanderwege aufgenommen wird. Jetzt wird der Unterhalt der Signalisation durch den Kanton gewährleistet, delegiert an die St.Galler Wanderwege. Es ist nicht angedacht, dass man solche Wege nutzen wird. Im Gegenteil, diese Wege müssen bewahrt werden. Das ist uns sehr wichtig.

Mattle-Altstätten: Ist es richtig, dass alles, was im Fusswegnetzplan enthalten ist, auch von den Gemeinden unterhalten werden muss?

Regierungspräsidentin Hartmann: Für Strassen und Wege dritter Klasse, wenn sie der Allgemeinheit dienen und Teil eines Fusswegnetzes sind, muss die Gemeinde für den Unterhalt finanziell aufkommen.

Mattle-Altstätten: Egal, ob sie im Fusswegnetzplan enthalten sind oder nicht?

Regierungspräsidentin Hartmann: Nein, es muss im Fusswegnetzplan enthalten sein.

Daniel Litscher: Ausschlaggebend ist der Fusswegnetzplan. Deshalb wurde die Unterscheidung von Wegen dritter Klasse gemacht. Von unserer Seite muss nicht jeder Weg unterhalten werden. Wenn Wege einmal nicht mehr gebraucht werden, können diese mit dem Teilstrassenplanverfahren auch ganz gestrichen werden. Dort wo die Kennzeichnung als Wander- oder Veloweg besteht, liegt ein öffentliches Bedürfnis vor. Dort wollen wir künftig die Gewähr, dass der Unterhalt vorgenommen wird. Das schreibt auch das Bundesgesetz so vor.

3 Allgemeine Diskussion

SVP-Delegation

Kuratli-St.Gallen (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die vorliegende Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen ist eine notwendige und sinnvolle Grundlage für die zukünftige Entwicklung dieses Sports in unserem Kanton. Mountainbiken hat sich längst von einer Randerscheinung zu einem Breitensport entwickelt, der sowohl gesundheitliche als auch wirtschaftliche Potenziale mit sich bringt. Es ist erfreulich, dass die Regierung mit dieser Strategie einen geordneten und strukturierten Rahmen schafft, der den Bedürfnissen der Mountainbikerinnen und Mountainbiker Rechnung trägt und gleichzeitig die berechtigten Anliegen des Naturschutzes, der Grundeigentümer sowie anderer Nutzergruppen berücksichtigt.

Die SVP-Delegation steht grundsätzlich hinter dieser Strategie und unterstützt das Anliegen, die Mountainbike-Nutzung auf geordnete Bahnen zu lenken, bestehende Angebote zu verbessern und Interessenkonflikte zu entschärfen. Die Strategie verfolgt dabei das richtige Ziel: Die Schaffung eines attraktiven und nachhaltigen Mountainbike-Angebots im Kanton, ohne dabei die berechtigten Interessen anderer Verkehrsteilnehmer, der Landwirtschaft, der Jagd und des Naturschutzes zu vernachlässigen.

Die Bedeutung des Mountainbike-Sports und die Notwendigkeit der Strategie: Mountainbiken hat sich zu einer wichtigen Freizeitbeschäftigung für breite Bevölkerungsschichten entwickelt. Insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von E-Mountainbikes hat der Sport eine neue Dynamik erhalten. Strecken, die früher nur geübten Sportlerinnen und Sportlern vorbehalten waren, sind heute durch die Motorunterstützung für ein breiteres Publikum zugänglich. Dies führt jedoch auch zu einer stärkeren Nutzung der bestehenden Wege und damit zu neuen Herausforderungen.

Die vorliegende Strategie ist deshalb richtig und wichtig, weil sie eine geordnete Entwicklung ermöglicht, anstatt den Sport ungeregelt wachsen zu lassen. Der Kanton anerkennt die Bedeutung des Mountainbikens für den Tourismus, für die Naherholung und für die Wirtschaft. Gleichzeitig trägt er mit dieser Strategie dazu bei, Interessenkonflikte zu entschärfen, die Infrastruktur gezielt zu verbessern und ein attraktives, aber auch sicheres Angebot zu schaffen.

Positive Ansätze in der Strategie: Die SVP-Delegation begrüsst insbesondere folgende Punkte der Strategie:

- Koexistenz-Prinzip: Die Strategie anerkennt, dass Mountainbike-Wege nicht isoliert geplant werden dürfen, sondern in bestehende Netze für Wanderer und Velofahrer eingebunden sein müssen.
- Lenkung durch Signalisation: Die vorgeschlagene klare Markierung und Kartierung der Strecken kann dazu beitragen, Konflikte mit anderen Nutzergruppen zu minimieren.

- Klare Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden: Die Strategie überlässt die Verantwortung für das Mountainbike-Wegnetz weitgehend den Gemeinden, der Kanton übernimmt jedoch eine koordinierende und unterstützende Rolle.
- Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten: Die Strategie bezieht Sicherheitsüberlegungen mit ein und schlägt Massnahmen vor, um Gefahren durch eine unkontrollierte Nutzung zu minimieren.

Trotz der positiven Ansätze gibt es drei zentrale Punkte, die aus Sicht der SVP-Delegation in der Spezialdiskussion geklärt werden müssen, bevor die Strategie endgültig verabschiedet werden kann:

1. Klärung der Finanzierung: Die Strategie macht keine eindeutigen Angaben zur langfristigen Finanzierung der geplanten Massnahmen. Insbesondere die Frage, wer für den Unterhalt der Wege aufkommt, ist nicht abschliessend geregelt. Es kann nicht sein, dass hier einseitig die Gemeinden oder gar die Grundeigentümer belastet werden, ohne dass sie Einfluss auf die Routenführung oder die Nutzung haben. Deshalb muss in der Spezialdiskussion sichergestellt werden, dass die Finanzierung der Mountainbike-Infrastruktur klar geregelt wird, die Gemeinden und Grundeigentümer nicht ohne ausreichende Mitsprache finanziell belastet werden sowie der Kanton als übergeordnete Instanz eine faire und ausgewogene Finanzierungslösung bietet.
2. Notwendigkeit eines Nachtfahrverbots: Ein wachsendes Problem im Zusammenhang mit dem Mountainbiken ist das Fahren in der Dämmerung und in der Nacht. Gerade durch leistungsstarke LED-Lichter kommt es immer häufiger vor, dass Mountainbiker abseits offizieller Wege nachts im Wald unterwegs sind. Das ist problematisch, weil Wildtiere in ihrer Ruhephase gestört werden, was langfristig zu Verdrängungseffekten führt, die Forstwirtschaft und Jagd beeinträchtigt werden und das Unfallrisiko durch schlechte Sichtverhältnisse steigt. Ein generelles Nachtfahrverbot auf nicht signalisierten Wegen ist deshalb aus Sicht der SVP-Delegation zu klären. Die Strategie muss klar festhalten, dass das Mountainbiken während der Nachtstunden nur auf ausdrücklich dafür vorgesehenen Strecken erlaubt ist.
3. Schutz der Natur und Einhaltung bestehender Wege: Die Strategie erkennt, dass sich Mountainbiker zunehmend auf nicht klassierten Wegen, Trampelpfaden und Wildwechsellern bewegen. Dies führt zu Erosionsproblemen in sensiblen Wald- und Schutzgebieten, Störungen für die Wildtiere – insbesondere während der Setz- und Brutzeit – und Problemen mit Grundeigentümern, die über eine verstärkte Nutzung ihrer Flächen keine Kontrolle haben.

Deshalb ist es aus Sicht der SVP-Delegation zwingend notwendig, dass ein vierter Leitsatz zum Schutz von Flora und Fauna in die Strategie aufgenommen wird, das Befahren von nicht klassierten Wegen konsequent geahndet wird und eine einheitliche Signalisation von Fahrverboten im gesamten Kanton eingeführt wird. Es kann nicht sein, dass private Grundeigentümer und Förster mit den negativen Folgen einer unkontrollierten Nutzung allein gelassen werden. Hier braucht es klare Regeln, Kontrollen und Sanktionen.

Die SVP Kanton St.Gallen steht grundsätzlich hinter der Mountainbike-Strategie und unterstützt das Anliegen, den Sport in geordnete Bahnen zu lenken. Die Strategie enthält viele sinnvolle Ansätze und schafft eine gute Basis für die Weiterentwicklung der Mountainbike-Infrastruktur im Kanton. Jedoch sind noch offene Fragen zu klären, insbesondere in Bezug auf die Finanzierung, den Schutz der Natur und die Problematik des Nachtfahrens. Diese Punkte müssen in der Spezialdiskussion behandelt und entsprechend allfällig angepasst werden, damit die Strategie langfristig tragfähig ist.

Die Mitte-EVP-Delegation

Grünenfelder-Bad Ragaz (im Namen der Die Mitte-EVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Seit dem Einreichen der Motion [42.20.17](#) «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» sind einige Jahre vergangen. In der Zwischenzeit ist am 1. Januar 2023 auch das Bundesgesetz

über Velowege (SR 705) in Kraft getreten. Wir konnten einige Erfahrungen mit der rasant wachsenden Anzahl von E-Bike- und Mountainbikefahrerinnen und -fahrern sammeln. Vieles kann inzwischen relativiert werden, und die Koexistenz der verschiedenen Teilnehmer im Langsamverkehr etabliert sich langsam. Einzig der Umstand, dass Fahrräder immer schneller sowie leiser werden und ein Annähern von hinten kaum mehr gehört wird, führt zum Erschrecken vieler Fussgänger. Dennoch funktioniert das Nebeneinander immer besser.

Es ist für uns in diesem Geschäft wichtig, dass die Nutzer der Kategorien E-Mountainbike «Leicht-Motorfahrräder bis 25 km/h» und «Motorfahrräder» mit höherer Geschwindigkeit unterschieden werden, auch zur Förderung der Sicherheit ist diese Ausschliessung notwendig. Für die Delegation sind im gesamten Geschäft die Fragen der Haftung, der Entschädigungen, der finanziellen Auswirkungen und das Vermeiden einer Umsetzung der Strategie über die Köpfe der Grundeigentümer hinweg von zentraler Bedeutung. Die Fragen zur Haftung und Unterhaltungspflicht sind nicht abschliessend geklärt. Es hat sich jedoch vorab nun einiges geklärt. Wir haben noch gewisse Punkte offen, um die Unsicherheiten für Grundeigentümer und Gemeinden aus der Welt zu schaffen. Wir versprechen uns davon, dass die Haftungsfragen (Sicherheitsholzerei usw.) geklärt werden können.

Die Mitte-EVP unterstützt die nachhaltige Weiterentwicklung des Mountainbike-Angebots, die Strategie und die umfassende Abbildung in der Strategie. Wir begrüssen eine gute Signalisation, die für mehr Klarheit sorgt. Die praktische Lösung der Werkeigentümerhaftung nach OR nehmen wir zur Kenntnis und vertrauen darauf, dass es in der Umsetzung auch so sein wird, wie es erwähnt wurde.

Wege der dritten Klasse erfordern keinen Unterhalt und sind nach der heutigen Definition nicht vereinbar mit Velowegen.

Die Mitte-EVP nimmt zur Kenntnis, dass der Kanton an der bestehenden Regelung im StrG festhält und keine finanziellen Ressourcen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Veloverkehr bereitstellt. Ausnahme sind werkgebundene Beiträge an Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler Bedeutung. Die entsprechenden Kosten bleiben bei den Gemeinden und Grundeigentümern. Für die Erstellung eines angemessenen Mountainbike-Netzes sollen bis ins Jahr 2043 jedoch 15 Mio. Franken an Umsetzungskosten (Kanton 3,5 Mio. Franken und Gemeinden 11,5 Mio. Franken) bereitgestellt werden. Das wurde stark relativiert und aufgezeigt, dass diese Last auf dieser Zeitachse tragbar sein wird.

Die Strategie bietet die Möglichkeit, mit geeigneten Sensibilisierungsmassnahmen die Interessen der Natur und Umwelt zu berücksichtigen. Flächen mit hoher Sensibilität sollen klar definiert werden, was für die Eigentümer, Biker und Fussgänger Klarheit schafft.

SP-GRÜNE-GLP-Delegation

Sailer-Wildhaus Alt St.Johann (im Namen der SP-GRÜNE-GLP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Ich lege meine Interessen offen: Ich habe schon im Jahr 2018 eine Interpellation [51.18.52](#) «Wanderer/-innen und Biker/-innen im Einklang» mit 28 Mitunterzeichnenden eingereicht. Anschliessend waren wir zu viert aus jeder Fraktion. Ich war Erstunterzeichner der Interpellation [51.19.106](#) «Welche Strategie verfolgt der Kanton SG beim Mountainbiken» mit über 60 Mitunterzeichnenden und der Motion [42.20.17](#) «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» mit 87 Mitunterzeichnenden. Die Motion wurde im Rat mit sagenhaften 100:3 Stimmen bei 6 Enthaltungen angenommen. Warum ich die vielen Zahlen zitiere, hat nur einen Grund: Mountainbiken bewegt. Es interessiert fast alle und wir brauchen Verbesserungen, Lösungen und Lenkungen. Nun haben wir die Strategie, wofür wir uns bedanken.

Der Mountainbike-Sport ist im Trend und es werden immer mehr. Warum wir eine Strategie brauchen, kann man in diversen Voten der Motionsdiskussion im RIS nachhören. Hier trotzdem die wichtigsten Punkte:

- Es sind viele Menschen, die biken, die wir bei uns behalten wollen. Ich bin im Toggenburg zu Hause, das leider noch nicht über ein sehr gutes Bikenetz verfügt. Ich habe viele Kollegen, die –wenn es das Wetter zulässt – jedes Wochenende ins Bündnerland (Arosa, Lenzerheide

usw.) reisen oder wenn wir noch Glück haben in die Flumserberge, die als einzige Region in St.Gallen früh erkannt hat, welches Potenzial die Bikerinnen und Biker haben. In Arosa gibt es rund fünf Bikehotels, die voll darauf setzen. Sie haben Bikeschulen eröffnet. Im Hotel erhält jede Person im Keller ein Fach mit Steckdose für den teuren Akku und Putzstationen sind vorhanden. Viele haben vor uns verstanden, um was es hier geht.

- Es entsteht eine grosse Wertschöpfung. Es handelt sich hier nicht um eine touristische Strategie, sondern wir wollen für unsere Bevölkerung etwas machen. Das ist löblich und das möchte ich auch. Trotzdem, wenn man in einer Tourismusregion wohnt, erhofft man sich auch hier einen Schub, so, dass auch Leute aus anderen Kantonen vielleicht wieder eher bei uns ihre Ferien verbringen, weil sie wissen, dass man hier auch biken kann. Vor allem bei den Genussbikern entsteht eine Wertschöpfung, weil es ihnen bereits nach einer Stunde reicht und sie dann gerne ein Restaurant besuchen. Wenn diese noch bei uns übernachten, entsteht eine weitere Wertschöpfung.
- Das Wichtigste ist die Koexistenz von Bikern und Wandernden. Diese muss möglich sein; und sie ist möglich. Ich habe im Bündnerland ein Bikewochenende verbracht. Wenn man freundlich ist, miteinander spricht und dem Fussgänger Vortritt lässt, dann entstehen wunderbare Gespräche. Diese Sensibilisierungskampagne des Kantons ist deshalb sehr wichtig.
- Wir begrüßen, dass alle Interessensgruppen abgeholt wurden, wie die breite Vernehmlassung und die vielen Rückmeldungen zeigen.
- Ein gutes Routennetz löst die Probleme besser als Verbote. Eine gute Lenkung mit guten Trails und Wegen macht Sinn, dass kein Wildwuchs mehr entsteht.
- Wir müssen daran glauben, dass sich ein grosser Teil der Mountainbikerinnen und -biker eine intakte Natur wünscht und dieser auch Sorge trägt. Selbstverständlich wird es auch hier schwarze Schafe geben, die einen Weg kaputt machen. Der vorliegende Entwurf und die Botschaft genügen aus unserer Sicht und sind eine sorgfältige Abwägung von Freizeit, Nebeneinander und Naturschutz. Zudem kommen sie auch den Forderungen des neuen Bundesgesetzes nach, das ein Velowegnetz für die Freizeit ausdrücklich verlangt und dem wir auch zugestimmt haben.

Klären wollen wir heute einige Punkte, die wir aber erst in der Spezialdiskussion genauer ansprechen, z.B. Folgekosten wie Unterhalt der Velowege, wofür wir einen Antrag einreichen werden, und Haftungsfragen, obwohl sie nicht Thema dieser Vorlage sind. Und was genau kommt auf die Gemeinden zu? Es gibt diesbezüglich sicherlich auch gewisse Ängste auf Seiten der Gemeinden. Wenn man den Betrag von 11,5 Mio. Franken auf die Gemeinden verteilt, sind das durchschnittlich lediglich 15'000 Franken je Jahr.

Alles in allem stellen wir fest, dass die Strategie ausgewogen ist und den Interessen von Bikenden, Wald- und Grundeigentümern, Forst, Jagd sowie Gemeinden Rechnung trägt und in dieser Form unsere Unterstützung verdient. Wenn man künftig auf allen klassierten Wegen fahren darf, begrüßen wir das sehr.

Die Bikerinnen und Biker sind sowieso da. Jetzt müssen wir ihnen gute Rahmenbedingungen geben und im besten Fall ein super Bikenetz bieten. Anschliessend müssen wir die Bevölkerung dafür sensibilisieren, damit eine Koexistenz mit Fussgängervortritt auch bei uns möglich wird.

Vergessen wir nicht: So eine Strategie zu entwickeln und zu gestalten und alle Stakeholder einzubeziehen ist eine Herkulesaufgabe. Diese wurde sehr gut gelöst. Nutzen wir jetzt diese grosse Chance, als einer der ersten Kantone nach Graubünden und Wallis in diesem Thema richtig Gas zu geben.

FDP-Delegation

Keller-St.Gallen (im Namen der FDP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir sind froh, dass die Vorlage sehr umfassend ist, wobei eine Strategie von 30 Seiten vielleicht auch zu umfassend sein kann. Wir hoffen, dass mit den Massnahmenblättern in kompakter und genügender Form an die Bevölkerung kommuniziert werden kann.

Wir sind auch froh, dass in Bezug auf die Gemeinden das Subsidiaritätsprinzip weiterhin vorgenommen wird. Wir haben angeregt, dass nicht noch etwas in einer Verordnung in der Vernehmlassung geregelt wird. Jetzt gibt es eine Verordnung, insbesondere zu den Kriterien. Hier hätten wir uns gewünscht, dass diese Kriterien bereits im Gesetz festgehalten wären.

Die Strategie ist sehr umfassend. Wir hoffen, sie wird konsumentenfreundlich kommuniziert. Wir hätten die Einführung eines Verhaltenskodexes, wie in der Zentralschweiz, begrüsst. In einem Massnahmenblatt wird das grundsätzlich vorgesehen. Wir hoffen, dass es das gibt und sich alle Nutzer daran halten werden. Das ist wichtig für die Sensibilisierung der Bevölkerung. Ich danke dem Bau- und Umweltsdepartement für die Beantwortung unserer beiden eingereichten Fragen. Eine Frage wurde zur kantonsübergreifenden Arbeit gestellt. Wir sind davon überzeugt, dass der Velofahrer und der Wanderer nicht wissen, ob er den Kanton St.Gallen auf seiner Tour verlässt. Hier ist es wichtig, dass man zusammenarbeitet. Insbesondere an der Grenze zu den Kantonen Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden. Die Antwort dazu hat uns zufriedengestellt.

Die Haftungsthematik wurde von allen Delegationen angesprochen. Das ist etwas, was bewegt. Ich danke für die ergänzenden Ausführungen des Bau- und Umweltsdepartementes dazu. Ich bin überzeugt, dass wir dies nicht im Gesetz und in dieser Runde lösen können. Hier gilt es abzuwarten, bis das ASTRA diese in Aussicht gestellten Weisungen bzw. Empfehlungen im April oder Mai 2025 zur Verfügung stellt. Diese sollten auch kommuniziert werden, denn das ist ein Thema, das bewegt. Hier muss man klar aufzeigen können, wer haften wird. Ansonsten wird der Widerstand enorm gross sein.

Regierungspräsidentin Hartmann: Vielen Dank für Ihre sehr wohlwollende Aufnahme unserer Strategie und den entsprechenden Anpassungen im Gesetz. Vor allem die nachhaltige Entwicklung auf dem bestehenden Netz wird von Ihnen sehr geschätzt. Die Koexistenz wird von allen als richtig empfunden wie auch ein gutes, durchgehendes gemeinde- und kantonsübergreifendes Netz, das zu einer guten Lenkung führt, was entsprechend unsere Natur schützt. Es handelt sich um eine ausgewogene Strategie, vielleicht etwas zu detailliert. Wir werden darauf achten, kompakt zu bleiben, dass sie auch entsprechend umgesetzt und befolgt werden kann. Zur Haftungsfrage der SVP-Delegation habe ich bereits ausreichende Ausführungen gemacht. Das wird im Bundeszivilrecht geregelt (Art. 58 OR). Aber wie es Keller-St.Gallen erwähnt hat, warten wir auf die Ausführungen, was ein angemessener, adäquater Unterhalt bedeutet, dass der Grundeigentümer und vor allem die Gemeinden sowie der Kanton nicht haftbar sind. Es ist uns wichtig, das den Gemeinden dann zu kommunizieren.

Das Nachtfahrverbot, das die SVP-Delegation angeregt hat, werden wir noch diskutieren. Zu einem zusätzlichen Leitsatz, der den Schutz der Natur betrifft: Meines Erachtens ist das bereits im Leitsatz 2 verankert. Selbstverständlich können wir darüber aber noch diskutieren.

Regierungsrat Tinner: Zu einem Nachtfahrverbot werden wir sicher eine klare Haltung einnehmen. Wir finden das nicht sehr sinnvoll.

Zu den eingebrachten touristischen Aspekten von Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Es kann durchaus dazu führen, dass bei der einen oder anderen Bergbahn die Verteilung des Sommer- oder Wintergeschäfts zu Gunsten des Sommergeschäfts einen positiven Trend haben könnte. Man muss sich aber bewusst sein: Wir haben noch heute in den Flumserbergen 60 Prozent Winter- und maximal 40 Prozent Sommerauslastung. Im Pizol liegt das Verhältnis knapp bei 50:50. Wenn man z.B. ein Bikehotel erstellen möchte, muss in diesem Gebiet endlich ein gemeinsames Bergbahnticket angeboten werden. Wir sind immer wieder bilateral mit beiden Bahnen im Gespräch und versuchen zu motivieren. Wenn man eine Region in einer anderen Liga spielen lassen möchte, muss alles andere rundherum stimmen. Ansonsten ist das gut gemeint, aber es führt nirgendwo hin. Dazu kommt auch der Aspekt der Natur, der seitens SVP-Delegation eingebracht wurde. Die Koexistenz bei der Ausschaffung wird auch die eine oder andere Güterabwägung zur Folge haben, und das wird zu Diskussionen führen. Als Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes stelle ich fest, dass meistens ich derjenige bin, der die Natur

etwas hinten anstellen muss, weil man noch andere Interessen berücksichtigen will. Hierzu haben wir tagtäglich Auseinandersetzungen. Ich bin froh, wenn man sagt, dass die Natur auch einen entsprechenden Wert hat und berücksichtigt werden muss.

4 Spezialdiskussion

4.1 Beratung Botschaft

Abschnitt 3.2 (Wege für Mountainbikes)

Sennhauser-Wil zum letzten Satz betreffend die Bewilligung: Wer bewilligt derzeit solche Trails?

Regierungspräsidentin Hartmann: Das hängt davon ab, wo sich diese Mountainbike-Anlagen befinden. Ich bin mir nicht sicher, ob dies ausserhalb der Bauzone überhaupt möglich ist. Wenn sich der Trail innerhalb der Bauzone einer einzigen Gemeinde befindet, bewilligt ihn jene Gemeinde. Wenn er sich über mehrere Gemeinden erstreckt, bewilligen ihn alle betroffenen Gemeinden. Wir haben meines Wissens noch nie eine Mountainbike-Anlage bewilligt. Jene in den Flumserbergen war vor meiner Zeit. Nach dem Bundesgesetz über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) ist das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation zuständig.

Marcel John: Es handelt sich um eine raumplanerische Fragestellung. Es ist eine Anlage, die sich allenfalls innerhalb der Bauzone befindet und dementsprechend je nach Verantwortlichkeit von der Gemeinde oder dem Kanton zu bewilligen ist. Beim Kanton ist das AREG zuständig.

Regierungsrat Tinner: Im Buchserberg gibt es auf einem Grundstück der Ortsgemeinde Buchs ein solches Vorhaben. Es ist aber eher etwas für Velos und Kinder geplant. Dabei handelt es sich um ein Baubewilligungsverfahren für Bauten ausserhalb der Bauzone (BaB). Dazu fand die amtsinterne Mitberichterstattung statt. In diesem Fall mussten wir darauf achten, ob irgendwelche Schongebiete der Jagd betroffen sind. Man hat versucht, mit der Ortsgemeinde Buchs den ganzen Weg zu optimieren bzw. es wurde eine Verkürzung des Vorhabens erzielt. So konnte nach äusserer Optik ein genehmigungsfähiges Projekt ausgearbeitet werden. Die Beurteilung und letztlich der Gesamtentscheid liegt dann beim AREG.

Abschnitt 3.3 (Haftungsfragen)

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Im letzten Satz heisst es, dass das ASTRA im Frühling 2025 ein Dokument zu Haftungsfragen veröffentlicht. Wäre es möglich, dass dieses den Kommissionsmitgliedern zugestellt wird?

Regierungspräsidentin Hartmann: Daniel Litscher wird den Mitgliedern der vorberatenden Kommission im Frühling 2025 diese Richtlinien bzw. den Link darauf zusenden.

Abschnitt 7 (Finanzielle und personelle Auswirkungen)

Wyss-Vilters-Wangs: Es gibt die Empfehlung für die Umsetzung des Veloweggesetzes, worin steht, dass der Kanton die Bau- und Unterhaltskosten auf kantonalen Routen übernimmt. Es wurde erläutert, dass aufgrund der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer am Status quo festgehalten wird. Haben Sie sich noch weiter damit auseinandergesetzt? Z.B. im Kanton Schwyz trägt der Kanton die Kosten.

Regierungspräsidentin Hartmann: Das StrG sieht für Fuss- und Wanderwege die gleiche Finanzierung vor. Wir sehen keinen Grund, warum dies für Velowege anders sein soll. Andere Kantone haben andere Gesetze und andere Ausgangslagen. Im Finanzausgleich muss der Aspekt «Weite» mitberücksichtigt werden, bei dem jene Gemeinden unterstützt werden, die über ein sehr grosses Strassen-, Velo-, Wander- oder Fusswegnetz verfügen. Entsprechend gibt es für

die Regierung keinen Grundsatz, von dieser bewährten Lösung abzuweichen und werkgebundene Baukostenbeiträge zu bezahlen. Wir müssen das Subsidiaritätsprinzip einhalten. Das ist der Regierung wichtig. Aus diesem Grund lehnen wir den Antrag der SP-GRÜNE-GLP-Delegation ab.

Abschnitt 9.2 (Naturschutz, Wald und sensible Gebiete)

Rossi-Sevelen zum Nachtfahrverbot: Ich habe im Vorfeld zur heutigen Sitzung über die Geschäftsführerin abklären lassen, was opportun wäre. Es geht in erster Linie darum, den Schutz der Wildtiere in der Nacht zu gewährleisten. Mittlerweile gibt es die Unsitte, mit starken LED-Lichtern querwaldein zu fahren. Besteht hier die Möglichkeit, den Gemeinden und betroffenen Grundeigentümern ein Werkzeug in die Hand zu geben, um Nachtfahrten rigoros ahnden zu können?

Regierungsrat Tinner: Es besteht die Frage der Umsetzung eines Nachtfahrverbots. Es sind nachts nicht nur Velofahrer unterwegs. Es gibt auch andere Störungen wie landwirtschaftliche Fahrzeuge oder ein Jäger. Wir erhalten auch Anfragen für Nachtsichtgeräte für die Jagd. Wir würden mit einem Verbot keine Gleichbehandlung aller Nutzergruppen erhalten, sondern damit nur auf eine Gruppe abzielen. Mit den Merkblättern und der damit verbundenen Prävention und Sensibilisierung erreichen wir mehr als mit einem Verbot. Als ich Gemeindepräsident war, gab es vor 27 Jahren in der Umsetzung dieser Bikenetzwege Diskussionen, vor allem aus Alp- und Jagdkreisen, die bei gewissen Wegen kein Befahren gefordert haben. Man kann auch bei Perimeterstrassen ein Fahrverbot erteilen. Aber wer kontrolliert das im Sevelerberg oben oder im Grenzgebiet zu Wartau? Die Kantonspolizei wird diese Kapazitäten nicht haben. Hier werden wir auf die Eigenverantwortung setzen müssen, auch wenn das gut gemeint ist. Das ist ein Thema, das am Schluss im Vollzug nicht umsetzbar ist.

Sennhauser-Wil: Ich unterstütze die Ausführungen von Regierungsrat Tinner. Das Problem des Wildwuchses besteht, weil die Routen noch nicht kanalisiert wurden, und das regeln wir hier. Wir können den Vollzug eines Nachtfahrverbots vergessen. Ich bin nachts mit dem Traktor unterwegs, hier müssen wir realistisch bleiben. Ein solches Verbot wird man in der Bevölkerung nicht verstehen.

Kuratli-St.Gallen: Manchmal muss man etwas provozieren, damit am Schluss etwas Gutes daraus resultiert. Wir haben auch einen vierten Leitsatz zum Schutz von Flora und Fauna gefordert. In diesem Leitsatz muss dies aufgenommen werden. Damit wäre einiges bereits abgehandelt. Wir sind uns alle einig: Wir können das nicht mit Bussen usw. verhindern. Aber es muss angedacht werden. Es muss darauf geachtet werden, wie man die Flora und Fauna schützen kann. Da müssen wir ansetzen.

Keller-St.Gallen: Ein Nachtfahrverbot wäre nicht umsetzbar. Eine Möglichkeit wäre eine Sensibilisierung der Bevölkerung durch die Massnahmenblätter. Diese sollten sich nicht nur die Velofahrer, sondern auch die Wanderer beherzigen. Es gibt verschiedene Strecken, wo man um 22 Uhr vom Restaurant zurückläuft, dadurch werden Flora und Fauna genauso belastet.

Wyss-Vilters-Wangs: Wir haben das Nachtfahrverbot ebenfalls in die Vernehmlassung eingebracht. Wir fordern auch einen vierten Leitsatz bezüglich Naturschutz bzw. Schutz von Flora und Fauna. Ich begrüsse daher diese Diskussion sehr. Dieses Thema ist eminent wichtig. Es gibt einen markanten Unterschied, ob eine Wanderin oder ein Wanderer mit einer Stirnlampe unterwegs ist oder jemand mit dem Bike. Der Biker ist überall unterwegs und fährt mit einem viel höheren Tempo, deshalb ist erwiesenermassen die Störung der Wildtiere deutlich grösser. Ich bin froh, dass wir darüber diskutieren, wie wir das sinnvoll aufnehmen werden. Ein allgemeines Verbot ist nicht in unserem Sinn, da dieses schwer umsetzbar wäre. Der Nutzungsdruck des Menschen auf alle Lebensräume ist gross. Im Winter werden Wildruhezonen mehr oder

weniger respektiert. Ich bin überzeugt, dass auch im Sommer eine Sensibilisierung nötig ist, dass gewisse Räume, insbesondere in der Dämmerung, von den Nutzern geschont werden.

Regierungspräsidentin Hartmann: Es sind wenige Personen, die nachts mit einer Stirnlampe durch den Wald fahren. Wir machen Gesetze grundsätzlich dafür, dass sich eine Mehrheit entsprechend verhalten kann. Hier handelt es sich um eine Minderheitsstörung. Aber ein Gesetz, das man nicht vollziehen kann, ist ein totes Gesetz. Als liberaler Mensch möchte ich so wenige Gesetze wie möglich. Wichtig ist, dass man eine Sensibilisierungskampagne macht, aber ein Nachtfahrverbot wäre hier nicht adäquat. Zudem bringt es uns nicht dorthin, wo wir wollen, dass möglichst Flora und Fauna während der Nacht nicht gestört werden. Auch die Flora muss sich erholen können. Mit einer Sensibilisierung kann man dieser Thematik besser gerecht werden.

Sennhauser-Wil: Ich bin nachts öfters mit dem Traktor unterwegs. Die Rehe gewöhnen sich daran. Unser Ziel ist es, die Wegstrecken zu kanalisieren. Das Wild merkt sich, dass auf gewissen Wegen nachts jemand mit Licht kommt. Das Wild hat sich gut an die Menschen gewöhnt, das wird oft unterschätzt. Ich kann bis auf 20 m zu den Rehen hin und sie gehen nicht weg, auch wenn der Traktor läuft. Das Querfeldein ist ein Problem. Die Tiere suchen sich die Gebiete, wo sie ihre Ruhe haben.

Wyss-Vilters-Wangs zu Sennhauser-Wil: Damit haben Sie recht. Der Gewöhnungseffekt besteht, aber das Problem ist, dass die Tiere gewisse Lebensräume aufgeben. Diesen Lebensräumen müssen wir Sorge tragen.

Gadient-Flums: Die Flumserberge wurde genannt. Sie sind vermutlich auch ein Vorzeigebispiel dazu, wie man damit umgegangen ist. Im oberen Teil des Gebiets befinden sich drei Grundeigentümer. Dort konnte man ein Wegnetz aufzeichnen. Es wurde befürchtet, dass 90 Prozent irgendwo mit dem Velo herunterfahren. Mit der Kanalisierung hat man festgestellt, dass 95 Prozent auf den markierten Wegen fahren. Im unteren Teil des Gebiets betraf es Privateigentümer. Dort war der Widerstand im Vorfeld massiv. Mit den Erfahrungen im oberen Teil des Gebiets haben wir vorgeschlagen, dass gewisse Wege bei der Kanalisierung ausgeschieden werden, um das Problem zu minimieren. Das hat sich als positiv erwiesen. Bevor die Vegetation beginnt und die ersten Zäune erstellt werden, fahren 80 Prozent auf den Wegen und im Anschluss sind es praktisch 100 Prozent, welche die kanalisierten Wege benutzen. Wenn man das nicht macht, entsteht Wildwuchs. Der Biker fährt den Berg hoch und irgendwie wieder herunter. Wenn der Weg kanalisiert wurde, werden diese Wege genutzt und sonst fährt er irgendwo herunter. Unsere Erfahrungen sind sehr positiv.

Rossi-Sevelen: Ich begrüße die Ausführungen von Regierungspräsidentin Hartmann, dass man auf die Sensibilisierung hinarbeitet. Ich habe die Hoffnung, dass wenn am Buchserberg der Bikepark kommt, man mit den Erfahrungen der Kanalisierung und der Steuerung eine Beruhigung erzielt, vor allem auf der Seveler Seite.

Regierungsrat Tinner: Ich bin dankbar für die praktischen Ausführungen, die ich nur unterstützen kann. Uns bereiten im Vollzug auch die wilden Campierer Sorge, die sich im Naturschutzgebiet (Stauberen, Buchserberg, Alvier) bewegen. Die Gemeinden sind für den Vollzug der Schutzverordnungen zuständig. Wir stehen diesbezüglich auch mit ihnen in Kontakt. Es handelt sich nicht nur um Biker, die allenfalls einmal ein Fehlverhalten an den Tag legen. Diese Sensibilisierungsmassnahmen werden in ein Merkblatt aufgenommen. Wir werden das Amt für Natur, Jagd und Fischerei und Kantonsforstamt entsprechend einbringen.

Anhang 1: Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen

Abschnitt 1.3 (Übergeordnete Leitsätze)

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Ich wäre froh, wenn wir eine Diskussion über einen Leitsatz 4 führen.

Kuratli-St.Gallen: Ich mache beliebt, dass wir entweder einen neuen Leitsatz dazu erstellen oder dies in den Leitsatz 2 integrieren, in dem es heisst: «Mountainbike ist Teil der Landschaft und basierend auf Koexistenz.»

Regierungspräsidentin Hartmann: Das ist der Entwurf der Strategie, hierzu findet keine Diskussion statt. Man kann Empfehlungen abgeben, die wir alle aufnehmen könnten. Die Entscheidung liegt aber letztlich nicht bei der Kommission. Es geht nicht darum, dass wir Ihnen diese nicht geben wollen, sondern es ist formell korrekt, dass man das zur Kenntnis nimmt. Daher sollte das eigentlich nicht diskutiert werden. Aber wir können es gerne später aufnehmen.

Kuratli-St.Gallen: Ist die Regierung gewillt, hier etwas einfließen zu lassen?

Regierungspräsidentin Hartmann: Dafür bräuchten wir einen genaueren Wortlaut.

Kuratli-St.Gallen: Ich habe schnell etwas geschrieben. Zum bestehenden Text hätte ich gerne folgende Ergänzung: «Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass Flora und Fauna bestmöglich geschützt werden. Ökologisch wertvolle Zonen werden umfahren, Erosionen minimiert und Störungen für Wildtiere reduziert.»

Regierungspräsidentin Hartmann: Gewisse Teile davon können wir sicherlich aufnehmen. Ich glaube nicht, dass wir eine inhaltliche Diskrepanz haben. Wir klären noch, wie wir das im Leitsatz 2 allenfalls ergänzen können.

Grünenfelder-Bad Ragaz: Ich weiss nicht, wie kreativ wir hier sein können, aber das Grundeigentum zu schützen, fände ich auch einen wichtigen Grund- bzw. Leitsatz.

Regierungsrat Tinner: Ich habe befürchtet, dass nun verschiedene Forderungen kommen und wir am Ende zehn Leitsätze haben, von denen viele schon durch die Kantons- und Bundesverfassung, besonders im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums, abgedeckt sind. Ich wäre froh, falls man etwas aufnehmen möchte, dass dies im Rahmen eines Auftrags erfolgt. Dann könnte der Rat festhalten: Wir haben eine Empfehlung abgegeben und der Regierung wird geraten, noch diese und jene Überlegungen zu berücksichtigen. Es ist heikel, zu sagen, man fügt noch etwas hinzu, denn ein nächster Schritt könnte noch etwas anderes bringen. Am Ende haben wir vielleicht ein oder zwei Leitsätze in der vorberatenden Kommission und im Kantonsrat kommen noch z.B. drei weitere hinzu. Dann haben wir am Schluss ein grosses Durcheinander. Ich möchte das vermeiden, deshalb habe ich das angesprochen. Zur Güterabwägung: Was kommt zuerst? Der Bikeweg oder der Naturschutz? Ich erlebe oft den Druck, zu sagen «weniger ist mehr». Aber am Ende gibt es den Druck, dass man trotzdem etwas hinzufügen sollte. Es sind dann immer schöne, ehrgeizige Ziele, aber wenn es an die Umsetzung geht, muss irgendwann entschieden und eine Interessensabwägung vorgenommen werden. Dann gibt es leider oft Frustration bei den betroffenen Parteien, die sich an uns wenden und sagen: «Könntest du nicht noch einmal nachschauen?» Ich kenne dieses Spiel. Wie Regierungspräsidentin Hartmann bereits erwähnt hat, kann man das prüfen. Ich will mich dagegen nicht verwehren. Aber ich würde es bevorzugen, wenn wir zumindest einen entsprechenden Auftrag formulieren. Dann kann darüber abgestimmt werden.

Kommissionspräsident: Wir müssen uns bewusst sein, dass die vorberatende Kommission den Anhang bzw. die Mountainbike-Strategie nicht ändern kann. Man kann Anträge oder Aufträge formulieren, über die letztlich der Kantonsrat abstimmen muss, aber wir müssen uns bewusst sein, dass unsere Handlungsmöglichkeiten beschränkt sind.

Krempf-Gnädinger-Goldach: Für mich ist der Grundsatz des Schutzes von Flora und Fauna bereits im letzten Satz von Leitsatz 2 abgedeckt: «[...] um damit sensible Lebensräume zu schonen». Wenn wir einen neuen Leitsatz wollen und einen Auftrag erteilen, erzeugen wir einen enormen Aufwand. Am Ende bleibt ein Papier bzw. eine Strategie, und ich weiss nicht, wer das alles liest. Ich glaube, der Aufwand ist zu gross im Verhältnis zu dem, was wir letztlich damit erreichen.

Kuratli-St.Gallen: Wie bereits gesagt, wir haben es der Regierung mitgegeben und für uns ist das Thema so erledigt.

Kommissionspräsident: Es ist positiv, dass ein gewisser Konsens besteht. Abgesehen davon ist es protokolliert, und wir haben seitens der Regierung gehört, dass es in diesem Sinne auch ein Einlenken gegeben hat.

Abschnitt 3.1 (Heutiger Bestand)

Kommissionspräsident: Die Abbildung zeigt die signalisierten Mountainbike-Routen von regionaler und kantonaler Bedeutung. Auffällig ist, dass im Kreis Wil, St.Gallen und Rorschach fast keine signalisierten Mountainbike-Routen existieren. Hoffentlich wird sich das in Zukunft ändern.

Daniel Litscher: Auf jeden Fall. Ich halte fest, dass das aktuelle Netz über zehn Jahre alt ist und nicht mehr richtig gepflegt wurde. Es entstand zu einer Zeit, in der verschiedene Regionen und Tourismusverbände eigenständig ihre Signalisationen aufgestellt haben. Dieses Netz ist mittlerweile völlig veraltet und ein Grossteil besteht aus 4 m breiten Kieswegen, für die heute keine Nachfrage mehr besteht. Unser Ziel ist es, zukünftig ein flächendeckendes Netz zu schaffen, das auch die umliegenden Gebiete abdeckt, um den aktuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Es soll deutlich verbessert und auf den neuesten Stand gebracht werden.

Abschnitt 4.2 (Bedarfsgerechte Angebote schaffen)

Sennhauser-Wil: Ich bin mir nicht sicher, ob es richtig ist, diese Mountainbike-Trails oder -Routen hier aufzunehmen. Aber ich finde, dass man dieses Thema auf jeden Fall weiterverfolgen sollte. Es ist wichtig, weil man so denjenigen, die möglicherweise Probleme verursachen, ein passendes Angebot bieten kann. Ich möchte jedoch nicht, dass man diese Sache selbst organisiert; das sollten die Betroffenen schon selbst tun. Aber wir müssen in diese Richtung arbeiten, weil genau diese «schwarzen Schafe» uns und sich selbst Probleme bereiten. Daher denke ich, dass man hier aktiv werden und nicht einfach sagen sollte, dass es sich um Raumplanung handelt und uns nichts angeht. Diese Gedanken sind mir durch den Kopf gegangen, und ich denke, es würde viel helfen, wenn man den Clubs oder anderen Organisationen Unterstützung bieten könnte, sei es durch Informationen, wie man sich organisiert oder vorgeht. Das wäre ein sinnvoller Lösungsansatz. Das ist mir wichtig. In diese Richtung sollten wir etwas tun.

Daniel Litscher: Das ist so. Wir haben zwei Situationen: Zum einen das Strassennetz, und Sie haben recht: Es gibt bereits Pfade, bei denen vor Ort nicht ersichtlich ist, dass sie nicht klassifiziert sind. Wenn man nun eine Netzplanung erstellt und die Jäger sowie Förster zum Schluss kommen, dass dieser Weg eigentlich schon gut befahrbar ist, sollte er selbstverständlich in die Planung einfließen. In diesem Fall müsste man den Weg dann auch offiziell in den Strassenplan aufnehmen, da sich die Tiere ja bereits daran gewöhnt haben usw.

Bei einer Netzplanung müssen wir das bestehende Netz anschauen, darauf aufbauen und dort, wo bereits Wege genutzt werden, auch berücksichtigen. Dann müssen wir entscheiden, ob wir den Weg komplett sperren, weil er nicht funktioniert, oder ihn ganz offiziell als öffentlichen Weg klassieren. Was die Bauten und Anlagen betrifft, gibt es bereits Merkblätter für Parks vom BFU,

die in ähnlichen Situationen anwendbar sind. Wir müssen das Rad also nicht neu erfinden, da es nicht im StrG geregelt ist, sondern beim Bauen ausserhalb der Bauzone. Es gibt bereits gute Merkblätter, falls wir feststellen, dass diese für den Kanton St.Gallen noch ein wenig oder umfassender angepasst werden müssen, könnte man auch prüfen, ob ein zusätzliches Merkblatt erforderlich ist. Ich gehe jedoch davon aus, dass die bestehenden Dokumente bereits ausreichend sind.

Koller-Gossau: Daniel Litscher hat es richtig gesagt: Auf der Webseite des ASTRA sind viele nützliche Informationen zur Planung zu finden, darunter auch ein Merkblatt für Wandern und Mountainbiken. Die Bevölkerung und die Gemeinden haben also bereits jetzt eine gute Unterstützung.

Kommissionspräsident: In der Planung sind bestehende Fahrverbote zu beachten, diese können durch ein dreiteiliges Fahrverbot ersetzt werden. Was versteht man unter dem dreiteiligen Fahrverbot?

Marcel John: Das sind die in drei Bereiche unterteilte Fahrverbotschilder: Auto, Motorrad und Motorfahrrad.

Abschnitt 6.1 (Übersicht)

Helbling-Rapperswil-Jona: Der erste Zeithorizont der Planung, der bis Ende 2026 aufgelistet ist, wurde bereits angesprochen. Es gibt schon viele Merkblätter und wir müssen das Rad nicht neu erfinden. Wir sind uns einig, dass wir vorwärtsmachen sollten. Wäre es möglich, den Zeithorizont auf Ende 2025 vorzulegen?

Daniel Litscher: Der Grund, warum wir bewusst «bis» geschrieben haben, liegt darin, dass wir zu dem Zeitpunkt, als wir das formuliert haben, nicht genau wussten, wann der Bund das Dokument herausbringt. Wenn es im Herbst 2024 gewesen wäre, hätten wir es nicht geschafft, bis Ende 2025 etwas in die Wege zu leiten. Jetzt wissen wir jedoch, dass es im Sommer 2025 kommt und die Arbeitshilfe für die Wegnetzplanung wird das A und O sein. Diese müssen wir den Gemeinden liefern. Sofort im ersten Entwurf müssen wir abschätzen, ob es noch Änderungen speziell für den Kanton St.Gallen benötigt. Sobald das vom Bund verfügbar ist, wird es verbreitet. Das wird die massgebliche Orientierung für die Gemeinden, um das Netz anzugehen. Deshalb werden wir nicht unnötig bis 2026 warten, sondern sofort mit der Arbeit beginnen.

Helbling-Rapperswil-Jona: Kann man hoffen, dass dies früher sein wird?

Daniel Litscher: Ja, absolut.

Abschnitt 6.2 (Massnahmenblätter Planung)

M 1.3 Negativ-/Positivplanung

Mattle-Altstätten zur negativen und positiven Planung: Die negative Planung ist klar, aber mir ist nicht ganz ersichtlich, was mit der positiven Planung gemeint ist. Es gibt noch eine dritte Kategorie, die sich aus der positiven Planung ergibt und neutral ist. Können Sie bitte etwas mehr dazu sagen? Einerseits würde ich gerne wissen, was mit der positiven Planung passiert und was es mit diesen zwei neuen Kategorien auf sich hat, die daraus entstehen. Ausserdem steht im Moment nur, dass vielleicht auch eine positive Planung gemacht wird. Wovon hängt das ab?

Daniel Litscher: Anfangs dachten wir, dass die Planung relativ einfach wäre, indem wir klar festlegen, was erlaubt ist und was nicht (Positivplanung). Nach intensiven Diskussionen mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) sind wir zum Schluss gekommen, dass es ausreichend ist, wenn wir nur eine Negativplanung machen. Ziel ist es, den Planern eine klare Grundlage zu bieten, die ihnen hilft, zu erkennen, wo Planungen nicht durchgeführt werden dürfen,

etwa in Schutzgebieten wie Gewässerschutzgebieten, die ein No-Go darstellen. Wir wollen eine digitale Planungsgrundlage schaffen, bei der man mit einem Klick sofort sehen kann, welche Gebiete absolut tabu sind. Ob es sinnvoll ist, zusätzlich den Rest positiv zu planen oder den Bereich neutral zu halten, ist unklar. Wir wollen zuerst mit der Negativplanung starten, eng zusammen mit dem ANJF, und danach entscheiden, ob es auch noch eine Positivplanung braucht oder ob der verbleibende Raum einfach als planbar angesehen werden kann. Grundsätzlich gelten jedoch weiterhin die bestehenden Zonenplanungen und Verordnungen, die bei jeder Planung berücksichtigt werden müssen.

Wyss-Vilters-Wangs: Ich denke, die Negativplanungen sind aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes entscheidend. Gleichzeitig sehe ich aber auch viele positive Aspekte einer Positivplanung, insbesondere im Hinblick auf eine strategische Entscheidung, in welche Richtung man sich entwickeln möchte. Ich kann mir vorstellen, dass es den Gemeinden hilft, das Mountainbike-Wegnetz besser zu planen und auszubauen, wenn man strategisch überlegt, in welchen Gebieten man das Netzwerk fördern möchte. Vielleicht könnte man auch überlegen, an bestimmten Stellen zusätzliche Wege zu bauen oder auf dem bestehenden Netz zu bleiben. Daher plädiere ich dafür, eine Positivplanung in Betracht zu ziehen.

Regierungsrat Tinner: Ich kann die Zielsetzung grundsätzlich unterstützen, möchte jedoch einen Vorbehalt anbringen. In der nächsten Regierungssitzung werden wir uns mit dem Sparpaket auseinandersetzen müssen, und dann kann es sein, dass aufgrund der finanziellen Einsparungen von 180 Mio. Franken, die von der Finanzkommission gefordert werden, einige Planungsaufträge möglicherweise nicht vergeben oder sistiert werden müssen. Das wird Auswirkungen auf die Leistungen haben, und es könnte zu Verzögerungen kommen. Ich möchte damit nicht sagen, dass es eine Arbeitsverweigerung ist, aber wir müssen uns bewusst sein, dass dadurch zusätzliche Aufgaben auf uns zukommen könnten. Es ist wichtig, bei solchen Projekten wie den Trails, mit den zuständigen Ämtern frühzeitig zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass keine wichtigen Aspekte übersehen werden. Ich habe manchmal den Eindruck, dass die Verwaltung und andere Stellen nicht immer gut koordiniert arbeiten. Das führt dazu, dass man nachträglich feststellt, dass etwas übersehen wurde. Ich denke jedoch, dass wir hier gemeinsam einen vernünftigen Weg finden können, um gute Arbeitsgrundlagen zu schaffen.

4.2 Beratung Entwurf

Art. 9

Wyss-Vilters-Wangs: In der Botschaft steht, dass die Wege meistens in der ersten oder zweiten Klasse eingeteilt werden müssen. Weshalb gibt es noch Wege der dritten Klasse? Wo ist die Abgrenzung? Welche Wege kommen in die Wegklasse drei, wenn es grundsätzlich nötig ist, dass sie in die Wegklassen eins und zwei eingeteilt werden?

Marcel John: Wenn ich es richtig interpretiere, ist es eine Eigentums- und Unterhaltsthematik, welche Wege welche Klasse erhalten. Die übergeordneten Wege, auf denen auch ein starkes öffentliches Interesse besteht, sind in den hohen Klassen zu klassieren. Die Wege mit beschränkter Nutzung, wie z.B. bei Wegen mit Benutzung durch Anstösser, werden in tieferen Klassen bzw. in der Klasse drei eingeteilt. Das ist eine Abgrenzung, die mit dem Teilstrassenplanverfahren unter der Federführung der Gemeinde durchgeführt wird – einschliesslich einer öffentlichen Auflage –, welche die öffentliche Legitimation für eine solche Wegklasse macht.

Regierungsrat Tinner: Die Gemeinde hat einen massgeblichen Entscheid für die Beurteilung der Wegklassen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten. Man muss sich bewusst sein: Es kann nicht das Lehrbuch hervorgenommen werden. Es gibt ein paar Kriterien, die man anwenden kann. Aber es hängt stark von den lokalen Gegebenheiten ab und in Abstimmung zu den Grenzgebieten – zu einem anderen Kanton oder zu einer anderen Gemeinde. Es macht

keinen Sinn, wenn z.B. in Wartau ein Weg in die dritte Klasse und in Sargans in die zweite Klasse eingeteilt ist. Lokal wie auch interkommunal oder interkantonal gibt es bestimmte Abstimmungen und das ist aufwendig. Zum Hinweis von Helbling-Rapperswil-Jona von heute Morgen: Das wird nicht von heute auf morgen gehen. Es braucht in Einzelfällen einen längeren Zeitraum für alle Abklärungen und Planungen. Jeder Erlass, der angepasst wird, untersteht dem Mitwirkungsverfahren und im Rahmen des Planaufgabeverfahrens dem Einspracheverfahren. Es sind nachgelagerte Schritte, die stattfinden und es ist ein umfassender Prozess.

Regierungspräsidentin Hartmann: In Art. 8 ff. sind die Strassenklassierungen, Wegklassen, Fuss- und Wanderwege aufgeführt. Wie bereits gesagt wurde, sind die Gemeinden zuständig und die Anhörung erfolgt durch den Kanton, um alle Bedürfnisse abholen zu können. Im Mitwirkungsverfahren, der Auflage, ist die Bevölkerung mitbeteiligt.

Art. 10bis (neu)

Sennhauser-Wil: Welche Rekursmöglichkeit besteht, wenn man nicht einverstanden ist? Gilt das gleiche Verfahren wie vorhin gesagt? Wenn das Departement etwas bestimmt hat, gelten die gleichen Möglichkeiten wie oben genannt?

Regierungspräsidentin Hartmann: Ja.

Anhang 2: Entwurf Änderung der Strassenverordnung Art. 3bis (neu)

Kommissionspräsident zu Abs. 2: Weshalb werden dort nicht auch Velo- und Wanderwegnetze erwähnt? Man spricht nur von Fusswegnetzen.

Daniel Litscher: Der Fussverkehr ist ein Alltagsbedürfnis. Mountainbikfahren und Wandern bedeutet Freizeit (in den Bergen). Beim Fussverkehr geht es um das Potenzial, wie z.B. eine Verbindung von einem Bahnhof zu einer Kantonsschule. Das ist keine grossräumige, abgeschlossene Route, sondern es sind kurze Distanzen. Das Potenzial muss nachgewiesen werden und ein kantonales Bedürfnis vorhanden sein, wie für die Kantonsschüler vom Bahnhof Heerbrugg an die Kantonsschule Heerbrugg. Das StrG sieht vor, dass Fusswege auch von werkgebundenen Beiträgen profitieren können. Wir wollten Klarheit schaffen oder präzisieren, wie es im Fussverkehr aussieht. Es ist nicht das Gleiche wie eine Mountainbike-Route, ein Wanderweg oder die Erschliessung eines Industriegebiets mit vielen Arbeitnehmern. Dort ist es auch dem Kanton ein Anliegen, eine Verlagerung auf den öV zu erreichen. Vielleicht braucht es eine Überführung in das Industriegebiet. Wenn dort ein grosses Potenzial besteht, kann dieser Abschnitt als kantonaler Fussweg betitelt werden. Diese sind viel kleiner als die kantonalen Wanderwege.

Art. 17

Kommissionspräsident: Bei der Beantwortung der Interpellation [51.22.18](#) hat die Regierung festgehalten, dass in der Amts- und Rechtssprache auf das Gendern verzichtet wird. Hier setzt man es doch um und es zieht sich durch den ganzen Gesetzestext.

Regierungspräsidentin Hartmann: Dies ist nicht gendern, im Gegenteil: Es ist die weibliche und die männliche Form und nicht zusätzlich noch «es» oder gar nichts. Die Redaktionskommission wird dies sicherlich noch prüfen; «Verkehrsteilnehmende» wäre der richtige Ausdruck. Wir be-rechtigen beide Geschlechter gleich. Meine persönliche Meinung ist, dass so alles inkludiert ist.

Krempl-Gnädinger-Goldach: Es war ein Beschluss der Redaktionskommission, der vom Kantonsrat verabschiedet wurde ([82.22.06](#)): Alle Gesetze, die bearbeitet werden, werden mit beiden Geschlechtern geführt.

Regierungspräsidentin Hartmann: Gibt es keinen neutralen Begriff?

Krempf-Gnädinger-Goldach: Es können auch neutrale Begriffe genommen werden. Man ist kreativ und versucht meistens, männlich und weiblich zu erwähnen. Die andere Variante wird weniger gerne gesehen.

Kommissionspräsident: Im Geschäft 82.22.06 «Berichterstattung der Redaktionskommission» steht in Ziff. 3.3 (Verwendung von Paarformen): «Bezüglich der Verwendung von Paarformen erkennt die Redaktionskommission keinen Anpassungsbedarf.»

Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann: Ich bitte darum, diese Diskussion zu beenden. Es ist in jeder Kommission so, dass die Gesetze auf die männliche und weibliche oder die neutrale Form angepasst werden. Diese Artikel können wir in globo besprechen. Auf dieser Seite sind es z.B. nur wenige Anpassungen. Wir können gerne die Artikel besprechen, bei denen es um Änderungen geht und nicht nur um die weibliche und männliche Form.

Art. 54

Koller-Gossau: In den Erläuterungen steht, dass der Unterhalt «auswandern» darf – betrifft das auch Velowege? Und was genau fällt unter die Formulierung «sobald keine anderweitige Unterhaltungspflicht besteht»? Welche Fälle sind darin eingeschlossen oder was könnte darunter fallen?

Marcel John: Wir haben zuvor über die Strassen bzw. Wege der dritten Klasse gesprochen, die sich in Privateigentum befinden. Dort wird die Unterhaltungspflicht häufig durch ein Perimeterverfahren geregelt. In diesem Bereich spielt auch eine Abstimmung eine Rolle. Genau das wollten wir in die Diskussion einbringen – insbesondere die Frage, wie mit einem solchen Weg oder einer solchen Widmung umzugehen ist. Für den Weg besteht ein gewisses öffentliches Interesse und es muss ausgehandelt werden, wer welchen Anteil am Unterhalt übernimmt.

Romer-Jud-Benken: Art. 9 regelt die Wegklassen, während Art. 54 sich auf die Strassen bezieht. Interpretiere ich richtig, dass der Unterhalt bei klassierten oder beschilderten Mountainbike-Wege nur für typische, durch Befahren entstehende Hindernisse gilt? Und dass diese Regelung nicht nur für Art. 9, sondern auch für die Strassen gemäss Art. 54 zutrifft? Der Unterhalt für die Strassen dritter Klasse liegt eigentlich nicht bei der Gemeinde.

Marcel John: Ich kann bestätigen, dass der Unterhalt von Strassen der dritten Klasse in der Regel nicht bei der Gemeinde liegt, aber gemäss StrG auf die Gemeinde übertragen werden kann. Daher habe ich zuvor von Verhandlungen gesprochen. Es geht darum, zu klären, wer für den Unterhalt dieser niedrig klassifizierten Strassen und Wege zuständig ist. Das Einzige, was wir hier ändern, ist die Einführung einer zusätzlichen Kategorie für Mountainbike-Wege, ähnlich wie bei Wanderwegen. Diese sind bereits heute geregelt, und es handelt sich im Grunde um eine sachgemässe Anwendung der bestehenden Regelungen für Wanderwege.

Ich bin mir nicht sicher, ob das klar ausgedrückt ist, deshalb ein Beispiel: Bei einer Strasse der dritten Klasse, über die ein Wanderweg verläuft, geht man automatisch davon aus, dass der Hauptnutzen dieser Strasse nicht unbedingt der Wanderweg ist, sondern die Nutzung der Strasse selbst. Das ist die übliche Situation. Wenn jedoch ein Wanderweg darüber führt, entsteht ein gewisses öffentliches Interesse und in diesem Fall könnten die Gemeinden theoretisch verpflichtet werden, etwas an den Unterhalt beizutragen. In der Praxis ist das jedoch kaum ein Thema, da die Volumina für solche Infrastrukturen extrem klein sind. Der Verschleiss von Wegen, die von Fussgängern oder Radfahrern genutzt werden, ist so gering, dass es wahrscheinlich nie sinnvoll wäre, überhaupt eine Diskussion über die Aufteilung des Unterhalts zu führen.

Art. 95

Mattle-Altstätten beantragt (im Namen der SP-GRÜNE-GLP-Delegation) Art. 95 Abs. 1 und Abs. 2 (neu) wie folgt zu formulieren (vgl. Beilage 3):

Art. 95 Abs. 1: Der Kanton leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten, Sanierungs- und Unterhaltskosten von Fuss-, Wander- und ~~Radwegen~~ Velowegen kantonaler Bedeutung.

Art. 95 Abs. 2 (neu): Die Beiträge an die Unterhaltskosten können als periodische Pauschalbeiträge abgegolten werden.

Auch wenn es jetzt etwas anders tönt – einerseits in den Dokumenten, andererseits haben wir vorhin gehört, wie wenig Unterhalt das auslösen wird –, sind wir überzeugt, dass der Unterhalt für Mountainbike-Strecken deutlich höher sein wird. Altstätten hat in den letzten drei Jahren Mountainbike-Strecken geplant. Es wurde jetzt der Kredit über 490'000 Franken für drei Strecken gesprochen. Dabei handelt es sich um bestehende Wege, die wir jetzt zu Mountainbike-Strecken umbauen. Ich gehe nicht davon aus, dass wir die nächsten 20 Jahre nichts mehr damit zu tun haben werden, wenn wir bereits jetzt für den Umbau bestehender Wege so viel Geld ausgeben müssen. Wir sind der Meinung, dass sich bei kantonalen Mountainbike-Strecken der Kanton auch am Unterhalt beteiligen müsste. Das wird einen massgeblichen Kostenanteil ausmachen.

Wir haben im Antrag auch noch die Sanierungen eingeschlossen. Wir haben heute Morgen gehört, dass die Baukosten auch wesentliche Verbesserungen beinhalten. Ich weiss nicht, ob darunter auch Sanierungen zu verstehen sind. Wenn die Strecken kantonal sind, sollten aus unserer Sicht an den Bau, die Sanierung und den Unterhalt Beiträge geleistet werden.

Regierungspräsidentin Hartmann: Der Antrag der SP-GRÜNE-GLP-Delegation ist abzulehnen. Unter Art. 95 haben wir ein Prinzip, bei dem wir aktuell bereits an Fuss-, Wander- und Velowege von kantonaler Bedeutung Beiträge leisten. Wir bauen das Prinzip auf die Mountainbike-Wege aus. Bis anhin war das nicht der Fall, aber nur in Bezug auf die Baukosten, nicht auf die Sanierungs- und Unterhaltskosten. Im Wissen darum, dass wir ein bestehendes Netz haben. Es wird wenige Ergänzungen geben. Wir werden diesbezüglich das Subsidiaritätsprinzip weiterverfolgen. Wir haben damit bisher sehr gute Erfahrungen gemacht. Man weiss, dass Velowege im Unterhalt intensiver sind als Fuss- und Wanderwege. Das ist unseres Erachtens die richtige Lösung, auch im Hinblick auf die Finanzen des Kantons und auch aus grundsätzlichen Gründen.

Marcel John: Wir haben bereits ein Finanzierungssystem für Gemeindestrassen und -wege installiert. Das läuft über den Sonderlastenausgleich Weite im Finanzausgleichsgesetz des Kantons St.Gallen ([sGS 813.1](#); abgekürzt FAG). Darin werden Pauschalen aufgrund der Lasten der Gemeindestrassen und -wege bestimmt. Die Wege zweiter und dritter Klasse sind dort ausgenommen und werden nicht bemessen. Damals wurde das vom Gesetzgeber so interpretiert, dass es sich dabei vorwiegend um eine lokale Thematik handelt und dementsprechend nicht in das typische Finanzierungsgewicht fällt. Im FAG haben wir im letzten Jahr rund 40 Mio. Franken an diese Lasten der Gemeinden weitergeleitet. Unglücklich wäre, wenn man jetzt im StrG parallel zur Finanzierungssystematik, die wir im Sonderlastenausgleich Weite haben, noch einen zweiten Kanal für die Finanzierung definiert.

Koller-Gossau: Der Antrag ist abzulehnen.

In diesen Artikel fallen auch kantonale Wege. Würde das bedeuten, dass diese 680 km regionale Wege, die zu kantonalen Wegen aufklassiert werden, auch in die zusätzlichen Kilometer fallen?

Regierungspräsidentin Hartmann: Diese Abgrenzung muss noch vollzogen werden. Es gibt eine Übergangsbestimmung für die Wege von regionaler Bedeutung. Es werden sicherlich nicht alle Wege übernommen. Aber ein grosser Teil der heutigen Wege von regionaler Bedeutung werden anschliessend Wege von kantonaler Bedeutung sein.

Keller-St.Gallen (im Namen der FDP-Delegation): Der Antrag ist abzulehnen. Das Subsidiaritätsprinzip soll hochgehalten werden. Regierungspräsidentin Hartmann hat erwähnt, dass nach dieser Anpassung auch der Unterhalt der Wanderwege usw. neu geregelt wird. Das sollte nicht geändert werden.

Grünenfelder-Bad Ragaz (im Namen der Mitte-EVP-Delegation): Der Antrag ist abzulehnen.

Art. 95

Antrag

Mattle-Altstätten: beantragt (im Namen der SP-GRÜNE-GLP-Delegation) Art. 95 Abs. 1 und Abs. 2 (neu) wie folgt zu formulieren:

«*Art. 95 Abs. 1:* Der Kanton leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Bau-~~kosten~~, Sanierungs- und Unterhaltskosten von Fuss-, Wander- und ~~Radwegen~~ Velowegen kantonaler Bedeutung.

Art. 95 Abs. 2 (neu): Die Beiträge an die Unterhaltskosten können als periodische Pauschalbeiträge abgegolten werden. »

Beschluss

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Mattle-Altstätten mit 11:3 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

4.3 Aufträge

Kommissionspräsident: Es werden keine Aufträge nach Art. 95 GeschKR gestellt.

4.4 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

5 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf den «VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen)» beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 15:0 Stimmen, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

6 Abschluss der Sitzung

6.1 Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters

Der Kommissionspräsident stellt sich als Berichterstatter zur Verfügung. Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

6.2 Medienorientierung

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten und die Geschäftsführerin, eine Medienmitteilung zu veröffentlichen und über das Ergebnis der Beratung zu informieren.

Der Kommissionspräsident weist nochmals auf das Kommissionsgeheimnis hin, das auch nach der Publikation der Medienmitteilung Geltung hat.

6.3 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 11:55 Uhr.

Der Kommissionspräsident:

Die Geschäftsführerin:

Bruno Dudli
Mitglied des Kantonsrates

Aline Tobler
Parlamentsdienste

Beilagen

1. 22.24.15 «VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen)» (Botschaft und Entwurf der Regierung vom 29. Oktober 2024); *mit dem Kantonsratsversand zugestellt*
2. Fragen der FDP-Delegation und Antworten BUD;
3. Antrag der SP-Grüne-GLP-Delegation zu Art. 95 StrG;
4. Präsentation BUD;
5. Präsentation VD;
6. Antragsformular vom 7. Februar 2025;
7. Medienmitteilung vom 14. Februar 2025.

Geht (mit Beilagen) an

- Kommissionsmitglieder
- Geschäftsführung der Kommission
- Bau- und Umweltdepartement (wie Seite 1)
- weitere Teilnehmende

Kopie (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidenten
- Parlamentsdienste (Gs KR)