



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 Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 aline.tober@sg.ch
Termin	Mittwoch, 4. Juli 2018 08.30 bis 17.00 Uhr	
Ort	Berufsschule Buchs, Hanflandstrasse 17, Buchs, Forum	

St.Gallen, 24. Juli 2018

Kommissionspräsident

Marcel Dietsche-Oberriet

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Erwin Böhi-Wil, Inhaber Beratungsfirma
SVP	Markus Bonderer-Sargans, Abteilungsleiter
SVP	Marcel Dietsche-Oberriet, Polizist, <i>Kommissionspräsident</i>
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	Robert Raths-Thal, Gemeindepräsident
FDP	Beat Tinner-Wartau, Gemeindepräsident
FDP	Andreas W. Widmer-Wil, Betriebswirtschaftler

Von Seiten des Baudepartementes

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement
- Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement
- Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Tiefbauamt, 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.Gallen² sowie der systematischen Rechtssammlung des Bundes³ zu entnehmen.

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Information	4
2	Einführung und Vorstellung der Vorlage	5
2.1	Inhalt gemäss Botschaft Volkswirtschaftsdepartement	5
2.2	Inhalt gemäss Botschaft Baudepartement	5
3	Allgemeine Diskussion	7
4	Spezialdiskussion Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen (40.18.02)	14
4.1	Einführung und Vorstellung der Vorlage	14
4.2	Beratung Bericht	18
4.3	Aufträge	28
4.4	Gesamtabstimmung	28
5	Spezialdiskussion «Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019-2023»	28
5.1	Einführung und Vorstellung der Vorlage	28
5.2	Allgemeine Diskussion	29
5.3	Beratung Botschaft	32

¹ <https://www.ratsinfo.sg.ch/home/login.html>

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

³ <https://www.admin.ch>

5.4	Beratung Beschlussentwurf	45
5.5	Rückkommen	45
5.6	Gesamtabstimmung	45
5.7	Aufträge	45
6	Verschiedenes	48

1 Begrüssung und Information

Dietsche-Oberriet, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement;
- Kurt Signer, Generalsekretär, 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.

Seit der Kommissionsbestellung in der Junisession nahm die Kantonsratspräsidentin keine Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor. 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 bitte Sie Ihre Interessenbindungen offen zu legen. 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.

Zu Beginn wird die vorberatende Kommission eine Einführung in die Vorlage durch einleitende Bemerkungen der beiden zuständigen Regierungsräte Bruno Damann und Marc Mächler erhalten. Danach führt die vorberatende Kommission eine allgemeine Diskussion anstelle einer Eintretensdiskussion über die gesamte Vorlage «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019-2023». Anschliessend führt die vorberatende Kommission die Spezialdiskussion über die einzelnen Geschäfte. Hierbei erhalten die Delegationen die Möglichkeit ein Eintretensvotum konkret auf die Vorlage zu machen. Heute starten wir mit der Spezialberatung der «Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen (40.18.02)», dies beinhaltet die Botschaft S. 5 – 18 inkl. die Publikation Gesamtverkehrsstrategie. Dazu wird Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement einleitende Bemerkungen anbringen. Die weitere Beratung erfolgt gemäss der an der Session verteilten Voranzeige. Wir fahren nahtlos mit der Beratung eines Geschäfts weiter, wenn das vorhergehende abgeschlossen ist. Es ist wichtig, dass die Botschaft im September 2018 im Kantonsrat beraten werden kann.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2 Einführung und Vorstellung der Vorlage

2.1 Inhalt gemäss Botschaft Volkswirtschaftsdepartement

Regierungsrat Damann: zu Folien 1-4

Die Regierung hat erstmalig ein Gesamtpaket gemacht, weil die einzelnen Themen nicht mehr voneinander getrennt gelöst werden können. Alle Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sollen berücksichtigt werden. Die Abstimmung der Verkehrsträger und -mittel ist besonders wichtig, weil diese sich ergänzen und nicht entgegenstehen sollten.

Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) dient als Leitplanke, wie sich der Verkehr im Kanton St.Gallen aber auch über die Kantons- und Landesgrenze hinweg entwickeln soll. Gerade wegen der geographischen Grenzlage des Kantons St.Gallen bewegen wir uns immer über die Grenzen hinaus.

2.2 Inhalt gemäss Botschaft Baudepartement

Regierungsrat Mächler: Folie 5

Das von der Regierung genehmigte kantonale Raumkonzept als Teil des kantonalen Richtplans bildet den zentralen Rahmen für die neue Gesamtverkehrsstrategie.

Die GVS selbst ist die Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal – also verkehrsträgerübergreifend – und vertikal – also zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen – verknüpft.

Die Strategie ist die gemeinsame Grundlage für das Kapitel Verkehr des Richtplans und für zukünftige Strassenbauprogramme und öV-Programme. Für die aktuell anstehenden Programme dient die GVS als Grundlage, um die in den Strassenbau- und öV-Programmen enthaltenen Massnahmen zu bewerten. Die GVS enthält keine Massnahmen. Weiter gibt es Abhängigkeiten zu den Agglomerationsprogrammen (AP).

Folie 6

Der Richtplan gibt vor, dass der Kanton sein Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung auszurichten hat. Die GVS hält dazu fünf Grundsätze fest:

- Der Verkehr dient nicht sich selbst und findet nicht in einer Blase statt. Unser Verkehr ist untrennbar mit der Siedlungsentwicklung, der Wirtschaft und der Gesellschaft verbunden.
- Es braucht Konzepte für unsere räumliche Entwicklung, um den Verkehr über alle Verkehrsträger hinweg zu planen und die Herausforderungen zu bewältigen.
- Wir alle überschreiten in unserem Alltag fast täglich politische Grenzen. Den Verkehr grenzüberschreitend zu betrachten, ist unumgänglich.
- Der Fuss- und Veloverkehr hat noch viel Potenzial. Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr bestmöglich mit diesen Verkehrsträgern aufzufangen.
- Schliesslich soll der knappe Raum möglichst effizient genutzt werden.

Folie 7

Das Gesamtvolumen des neuen Strassenbauprogramms beträgt 1'154,2 Mio. Franken. Gelb hinterlegt sehen Sie, aus welchen «Töpfen» die Investitionen finanziert werden. Grün hinterlegt sehen Sie die Aufteilung des Gesamtvolumens:

- Die Nettoinvestitionen des Kantons für den Kantonsstrassenbau betragen 338,5 Mio. Franken. Wichtig ist zu erwähnen, dass es sich hierbei um den Nettoanteil handelt. D.h., in diesen Topf fliessen zusätzliche Beiträge von Bund und Gemeinden.
- Die Kantonsbeiträge an politische Gemeinden betragen 306 Mio. Franken.
- Für die Verkehrspolizei schlagen 205,7 Mio. Franken zu Buche.
- Für den Kantonsstrassenunterhalt sind 303,5 Mio. Franken.
- Für die Passivzinsen verbleiben eine halbe Mio. Franken.

Folie 8

Der Nettoanteil des Kantons an Investitionen in den Kantonsstrassenbau ist wiederum unterteilt in verschiedene Bereiche:

- 303,6 Mio. Franken sind für Projekte mit der ersten Priorität vorgesehen.
- Für Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen sind 32 Mio. Franken geplant.
- Dringliche kleine Vorhaben sowie die Reserven der Agglomerationsprogramme werden mit 13 Mio. Franken beziffert.
- Schliesslich betragen der Anteil an den Gesamtverkehr und die Werkhöfe 23 bzw. 6,8 Mio. Franken.

Hierbei handelt es sich um die Nettozahlen, zu denen noch Beiträge des Bundes und der Gemeinden hinzukommen.

Die 338,5 Mio. sind für Vorhaben mit A-Priorität eingeplant. Es sind jedoch weitere Projekte mit geringerer Priorität im Strassenbauprogramm enthalten. Die Ausführung dieser Projekte ist vorderhand nicht im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms geplant. Einzelne Vorhaben mit 2. Priorität können aber vorgezogen werden, wenn sich einzelne Vorhaben der 1. Priorität verzögern und in der Programmperiode entsprechend finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung stehen.

Folie 9

Die Grossprojekte mit A-Priorität lassen sich je nach Stand aufteilen:

- Die Projekte mit Stand «Studien» befinden sich am Anfang des Planungsprozesses. Im Zeitraum des 17. SBP soll die Linienführung festgelegt werden, der Richtplaneintrag erfolgen, der Kostenteiler definiert und die Zweckmässigkeitsbeurteilung erstellt werden.
- Die Projekte mit Stand «Projektierung» sollen im Zeitraum des neuen Strassenbauprogramms zu einem baureifen Projekt ausgearbeitet und der Finanzbedarf geklärt werden.
- Die Projekte mit Stand «Realisierung» werden gebaut und fertiggestellt.

Die priorisierten Vorhaben können nur finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen eintreffen und zudem der Strassenfonds um 131 Mio. defondiert wird. Der Trend für die Jahre 2024 bis 2033 zeigt deutlich, dass unter den angenommenen Rahmenbedingungen dem Kanton St.Gallen bis Ende 2033 für sämtliche Vorhaben lediglich insgesamt 135 Mio. Franken zur Verfügung stehen werden. Auf diese Situation kann mit einer Erhöhung der Einnahmen, einer strikteren Priorisierung der Vorhaben oder einer höheren Verschuldung des Strassenfonds reagiert

werden. In der Vorbereitung des nächsten Strassenbauprogramms muss der richtige Massnahmenmix evaluiert werden.

Folie 10

Im 11. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan werden alle Entlassungen oder Neuaufnahmen vorgenommen, die sich entweder aufgrund des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) oder aufgrund einzelner geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben ergeben haben. Im 17. Strassenbauprogramm handelt es sich allesamt um Entlassungen aus dem Kantonsstrassenplan. 4 Abschnitte werden dem Nationalstrassenperimeter übergeben, 3 Strassenabschnitte werden auf Wunsch der jeweiligen Gemeinde im Gemeindestrassennetz aufgenommen.

Regierungsrat Damann:

Folie 11

Mit dem 6. öV-Programm sind im Jahr 2019 verschiedene Taktverdichtungen und Ausbauten im Busnetz vorgesehen. Zudem ist im 2019/2020 die Optimierung der Verbindung Toggenburg-Werdenberg geplant. Weiter ist 2021 die Stadtbahn Obersee 1. Etappe vorgesehen, bei allfälligen Einsparungen wird es jedoch zu Verzögerungen kommen. Bei der Stärkung der grenzüberschreitenden Angebots CH-AT/FL sehen wir noch grosses Potential.

Folie 12

Dabei handelt es sich um Nettobeiträge des Kantons. Die Beiträge der Gemeinden und des Bundes sind nicht dabei. Mit dem neuen Gesetz müssen wir Abgeltungen machen und Infrastruktur finanzieren, diese wird neu vom Bund geregelt. Der Fonds wird vom Kanton und den Gemeinden hälftig finanziert. Die Steigerung ist im 2019 am höchsten und nimmt dann ab. Der öV soll nicht massiv ausgebaut werden, sondern es sind punktuell Verbesserungen angedacht. Die gesetzlichen Vorgaben zum Kostendeckungsgrad und zur Anzahl Einsteiger je produktivem Kilometer sind einzuhalten.

3 Allgemeine Diskussion

Böhi-Wil (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Sammelvorlage enthält eine grosse Fülle von Informationen welche die ganze Komplexität und gegenseitige Abhängigkeiten der Verkehrspolitik zeigt. Wir begrüssen sehr, dass es zum ersten Mal eine verkehrspolitische Gesamtsicht in einer einzigen Vorlage gibt, was sich in der etwas sperrigen, aber passenden Überschrift «Verkehrliche Entwicklung» äussert. Die Mobilität, d.h. Strassenverkehr, Schienenverkehr, Fuss- und Veloverkehr muss ganzheitlich angeschaut werden.

Wir stellen fest, dass nun auch die nationalen Fernbusverbindungen in der GVS aufgeführt sind. Es wird interessant sein zu verfolgen, wie sich diese Verbindungen im Verkehrsmarkt entwickeln, ob sie Bestand haben und fester Teil des öV werden.

Es ist zwingend, dass im Rahmen der GVS die mittelfristigen Strassenbauprogramme und öV-Programme miteinander beraten werden können und dass die beiden Programme zeitlich und inhaltlich koordiniert werden. Die Verkehrsplanung steht im engen Zusammenhang mit der Raumplanung und somit mit dem kantonalen Richtplan. Auf der Abbildung 1 auf Seite 8 der Botschaft wird das sehr gut sichtbar. Die Botschaft zeigt auch klar auf, wie die einzelnen Verkehrsträger miteinander verzahnt sind. Der wiederholte Hinweis, dass die einzelnen Verkehrsmittel

sich ergänzen und darum nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen, ist eine Erkenntnis die mittlerweile bei allen angekommen sein sollte. Wir hoffen, dass sich das auch in der Beratung der Gesamtvorlage widerspiegeln wird. In der Verkehrspolitik braucht es im Interesse der Benutzer weniger Ideologie und mehr Pragmatismus. Dabei darf natürlich auch die Finanzierbarkeit und die Wirtschaftlichkeit nicht vergessen werden. Das ist unser grosses Anliegen, wenn es um weitere Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte des schon heute ausserordentlich dichten öV geht. Wir werden uns in der Spezialdiskussion zur GVS und zu den Kantonsratsbeschlüssen über das 6.öV-Programm und das 17. SBP weiter äussern. Dies unter Berücksichtigung der Möglichkeiten, die wir als Parlamentarier im Rahmen der Beratung dieser Geschäfte haben.

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

Es liegt uns eine gute, strukturierte und umfassende Botschaft vor. Auch wir finden es sinnvoll, dass MIV und öV das erste Mal gleichzeitig beraten wird. Eine zweckmässige Lösung, die wir hier miteinander gefunden haben.

Ergänzungen im Verkehrsangebot insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs finden wir sinnvoll. Wir haben in der Spezialdiskussion einige Fragen, einerseits zur Angebots- oder Nachfragesteuerung. Das zusätzliche Angebot kostet etwas. Ist die Finanzierung längerfristig gesichert. Wir haben auch Fragen zum Kostendeckungsgrad. Es hat im Bericht auch Hinweise darauf, dass wenn das Angebot erweitert wird, der Kostendeckungsgrad in einer ersten Phase sinkt. Wie ist das längerfristig?

Uns fehlen im Bericht die Zahlen, was längerfristig passiert bezüglich Kostendeckungsgrad, wenn das öV-Angebot erweitert wird. Was auch zu wenig deutlich herauskommt, wie die Abstimmung im Angebot mit Nachbarkantonen und Nachbarländern stattgefunden hat. Hierzu wünschen wir weitere Ausführungen. Der Güterverkehr wird sehr kurz abgehandelt und hat doch erhebliche Auswirkungen (z.B. Bahnhöfe Schwarzenbach oder Henau). Meines Wissens findet im Dezember eine Sitzung zum Thema Güterverkehr statt. Es ist unverständlich, weshalb wir eine Gesamtverkehrsstrategie beraten, aber einzelne Bereiche erst im Nachgang diskutiert werden.

Bei den Agglomerationsprogrammen wird festgestellt, dass unter Umständen nicht alle Projekte rechtzeitig realisiert werden, was dazu führen könnte, dass die Kredite nicht ausgeführt würden. Wir möchten wissen, wie das Departement darauf reagiert.

Ein Anliegen in unserer Fraktion ist die Rickenstrasse, diese müsste in der A-Priorität sein. Zudem möchten wir die Wasserfluhstrasse und das Spital Uznach in die Spezialdiskussion diskutieren.

Ob alle Projekte, insbesondere im Strassenbereich, mit der nötigen Straffheit und einem Gesamtblick durchgezogen werden, oder ob hier ab und zu, aus welchen Gründen auch immer, irgendetwas steckenbleibt, soll diskutiert werden.

Britschgi-Diepoldsau (im Namen der FDP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Schweiz verfügt heute über eine gut ausgebaute und qualitativ hochstehende Verkehrsinfrastruktur. Dies ist eine wichtige Erfolgsposition unseres Landes, die es zu halten gilt. Leider besteht diesbezüglich aber in der Ostschweiz weiterhin Nachholbedarf. In den kommenden Jahren stehen alle Verkehrsträger bezüglich Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur wie auch betreffend Betrieb und Unterhalt vor grossen Herausforderungen. Die erwartete Bevölkerungszunahme und das weiterhin steigende Mobilitätsverhalten – sei im Berufs- und Privat- und Freizeitverkehr – werden diese Trends noch verstärken. Die Siedlungsentwicklung ist noch besser mit der Verkehrspo-

litik abzustimmen. Die gut mit den Nachbarn abgestimmten Agglomerationsprogramme und deren Massnahmen sind umzusetzen. Hier warten wir auf die fälligen Entscheide des Bundes, um insbesondere Klarheit über die verfügbaren Finanzmittel zu erhalten.

Ein intelligentes Mit- und Nebeneinander der einzelnen Verkehrsträger ist Grundvoraussetzung für eine sinnvolle Verkehrspolitik, die auch technologische Weiterentwicklungen wie e-Mobilität umfassen soll. Insbesondere stehen für uns nachstehende Schwerpunkte im Vordergrund:

- Die diversen Verkehrsnetze sind miteinander auch über den Kanton hinaus zu verknüpfen, um Strasse und Schiene miteinander abzustimmen und um auch die freie Wahl des Verkehrsmittels zu ermöglichen.
- Die Finanzierung der Strassenprojekte ist im Kanton St.Gallen wie bis anhin über einen eigenen Fonds sicherzustellen. Dieser Fonds darf nicht weiter für strassenfremde Zwecke verwendet werden; bei Bedarf ist er zusätzlich zu aufzustocken.
- Die Tarifsysteme beim öV sind zu vereinheitlichen («eine Reise – ein Ticket»).
- Der Flughafen Altenrhein ist als Standortvorteil zu entwickeln
- Die Verflüssigung des Strassenverkehrs soll gefördert und nicht mit unvernünftigen Schikanen gar verschlechtert werden:
 - Kein Tempo 30 auf Durchgangsstrassen.
 - Bushaltestellen gehören, wo immer möglich, in separate Busbuchten und nicht auf die Hauptstrassen.

Die Beseitigung bestehender Engpässe auf dem Strassennetz sollen im Wissen aller Schwierigkeiten, mit Nachdruck vorangetrieben werden. Das Jahrhundertprojekt der Engpassbeseitigung im Raum St. Gallen (3. Röhre, Teilsperre Güterbahnhof und Anschluss Liebegg) hat für uns höchste Priorität.

Wir brauchen einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr:

- Dazu soll ein gezielter Ausbau stattfinden, wobei ein Mindestmass an Rentabilität gewährleistet sein muss.
- Ausgangspunkt für den Ausbau und den Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln bildet immer die Nachfrage, nicht umgekehrt.
- Bei der Fahrplangestaltung ist darauf zu achten, dass Verspätungen und lange Umsteigezeiten vermieden werden.
- In Agglomerationen und in städtischen Gebieten ist zu den Stosszeiten ein Viertelstundentakt anzustreben. Auf dem Land sind Kombinationen ab Verkehrsknoten mit dem motorisierten Individualverkehr vermehrt anzustreben, um auch Kosten und Nutzen im Gleichgewicht zu halten.
- Die grenzüberschreitenden Verkehrswege sind auszubauen.
 - Die Engpässe auf dem Bahndreieck (St. Gallen–Zürich–Sargans) sowie auf der Diagonale St. Gallen–Rapperswil sind durch verschiedene Massnahmen zu beseitigen.

Insgesamt brauchen wir schnellere Fernverkehrsverbindungen.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 27. Juni 2018 den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) verabschiedet. Der SIN ist ein Planungsinstrument des Bundes, das laufend angepasst wird. Damit kann die langfristige Entwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung koordiniert werden.

Im Kanton Zürich nahm die Bevölkerung den Gegenvorschlag zur Antistauinitiative mit 61.27% an. Dieser verlangt, dass auf Kantonsstrassen keine Reduktion der Kapazitäten, wie zum Beispiel durch Fahrbahnreduzierungen oder durch Strassenraumgestaltungen geplant und umgebaut werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Interpellation 51.17.31 «Keine Verkehrsbehinderung auf Kantonsstrassen» und deren Antwort der Regierung.

In der Antwort zur Interpellation 51.18.15 «Gesamtverkehrsstrategie – wo bleiben die Gesamt-sicht und Aussenblick» vom 05. Juni 2018 wurde die Komplexität aufgezeigt. Die Verkehrspolitik darf aber nicht defensiv erfolgen und muss mit dem grenznahen Ausland und den Nachbarkantonen abgestimmt werden.

Wir haben folgende Fragen zum Geschäft:

- Erwähnt ist in der Botschaft ist, dass ca. 39% des Kantonsstrassennetzes in einem kritischen bis schlechten Zustand sind. Wie gedenkt die Regierung, die weitere Verschlechterung des Strassenzustands zu stoppen und diesen (längerfristig) wieder zu verbessern. Welche Mittel wären dafür notwendig?
- Bei der Finanzierung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen wird zunehmend auf Co-Finanzierungen Bund, Kanton und Gemeinden abgestellt. Da prallen unweigerlich verschiedene Interessen aufeinander. Wie kann die Finanzierung, wenn zunehmend neue Tunnels oder neue Brücken gebaut werden müssen, sichergestellt werden?
- Wir stellen zunehmend fest, dass entlang neuer umgebauter Hauptstrassen das Parkieren schwieriger wird. Anlieferungen für Gewerbetreibender oder die Zulieferung an Private durch die diversen Kurierdienste verursachen immer wieder Staus oder beanspruchen das Trottoir.

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

Die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie, die erstmals das Strassenbau- sowie das öV-Programm in einem Gesamtpaket zusammenfasst, hat durchaus positive Aspekte. Der Agglomerationsprogramm-Grundsatz unter dem Kapitel 2.1.4 ist aus unserer Sicht grundsätzlich ein akzeptabler Lösungsansatz. Die Finanzierung der Unterhaltskosten der Kantonsstrassen durch den Strassenverkehr ist konsequent und richtig.

Im 17. SBP nimmt der Kantonsrat diesbezüglich Kosten von 303,5 Mio. Franken zur Kenntnis. Die Förderung des öV im 6. öV-Programm mit Aufwendungen von 372,8 Mio. Franken ist anzuerkennen. In diesem Kostenrahmen wird nicht nur das bestehende Angebot bestärkt, sondern u.a. das Angebot der Busse erweitert.

Dass sich die Planung im Strassenbau immer noch primär an der Nachfrage sowie an der heutigen und der vergangenen Technologien orientiert, wird von unserer Fraktion im Grundsatz kritisiert. Eine nachhaltige Verkehrspolitik würde z.B. neue Trends berücksichtigen, aktuelle Lärmprobleme beheben und angebotsorientiert operieren. So wird mit dem aktuellen 17. SBP weder den zukünftigen, selbstlenkenden Fahrzeugen noch dem Lärmschutz, geschweige denn, den begrenzten Landressourcen adäquat Rechnung getragen.

Im 17. SBP ist unklar, ob bei einer Blockierung von A-Projekten automatisch B-Projekte vorgezogen werden bzw. ob für eine vorzeitige Realisierung der B-Projekte, A-Projekte proaktiv blockiert werden können.

Grundsätzlich stossen wir an, die Realisierung einer neuen Reihenfolge zu unterstellen. Vor der Realisierung eines A-Projekts sollen erst die flankierenden Massnahmen projektiert und finanziell gesichert werden. Hiermit wäre bereits ein Commitment bzw. eine verbindliche Verpflichtung der beteiligten Gemeinden vorhanden, das bereits frühzeitig eine positive Wirkung in den betroffenen Agglomerationsgebieten erzielen würde. Der Kanton würde erst nach erfolgtem Commitment mit

der Projektierung beginnen, was sich sicher auch in den Kosten positiv auswirken würde, da es weniger Verzögerungen gäbe. Mindestens müsste die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zeitgleich mit der Realisierung der kantonalen Bauvorhaben erfolgen. Mit diesem Änderungsvorschlag sprechen wir nicht die sanierungsbedürftigen Strassen an. Diese sind davon ausgenommen.

Uns ist es wichtig, dass es keine zusätzlichen Strassenflächen für den motorisierten Individualverkehr gibt. Die Kapazitäten der Strassenräume zugunsten des öV (Busspuren) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) sollten ausgebaut werden.

Wir sind uns bewusst, dass es nicht einfach ist, Siedlung und Verkehr, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Einklang zu bringen. Die Projekte sollten so gelagert sein, dass sie nicht den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern den öV und den FVV attraktiver machen. z.B. mit Plafonierungen des MIV und der Verbesserung des öV durch zusätzliche Bus- oder Velospuren, Velowege und Velostrassen.

Wir regen an, dass sich, in der Regel, die Summe der Verkehrsfläche für den MIV in einem Projekt nicht erhöht. Mit Kompensationsmassnahmen an eher unattraktiven Lagen, zugunsten attraktiver Lagen sollte dies möglich sein. So soll nicht durch unberührte Feld-, Wiesen und Waldlandschaft ein Zubringer gebaut werden, wenn bereits in zumutbarer Nähe Strassenflächen mit geringer Aufenthaltsqualität, wie z.B. eine Industriestrasse oder Strassen mit wenig Wohnraum, vorhanden ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Umfahrungen und Zubringer sollten den Bewohnern zu Gute kommen und nicht dem MIV mehr Platz verschaffen, damit dieser weiter zunehmen kann. Zusätzlicher Verkehr der durch Wachstum der Siedlung und Orte entsteht, sollte platzschonend und öV- und FVV-freundlich aufgefangen werden.

Blumer-Gossau: Ich vertrete als Präsident des VCS Schweiz die Interessen einer intelligenten und umweltbewussten Mobilität, d.h. mehr Velo – weniger Auto – mehr öV – weniger Strassen.

Der Richtplan besagt seit 15 Jahren, die erste Priorität sei, die Förderung von konzentrierten Siedlungsformen mit kurzen Distanzen. Zweite Priorität hat die Umlagerung von MIV auf öV und den Fuss- und Veloverkehr. Dritte Priorität ist die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz. Wir beraten heute die vierte Priorität: Den Ausbau der Infrastruktur im Sinne der Kapazitätserweiterung und Gewährleistung der gesellschaftlich gewünschten Mobilität. Darunter wird als erstes der Service Public aufgeführt und als zweites der Individualverkehr (IV) und öV.

Diese Grundsätze sind als Leitlinien zu verstehen. Wenn diese ernst genommen werden, dürfen wir keine zusätzlichen Strassen bauen. Bestehende Strassen können umgenutzt werden. Regierungsrat Mächler hat erwähnt, dass der Fuss- und Veloverkehr ein riesiges Potential haben, diese gilt es ernst zu nehmen.

Ich verweise auf die viele gute Gründe für das Velo als Verkehrsmittel in der Broschüre Veloschnellroute Limmattal⁴. Darin wird festgehalten, dass eine Veloschnellroute volkswirtschaftlich empfehlenswert ist. Eine Bedingung für das Velo als Alternative im Alltagsverkehr sind attraktive Velowege.

⁴ Herausgegeben von der Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich, April 2018.

Die Unterlagen werden diesen Anliegen nicht gerecht. Der Welt ist Sorge zu tragen, die Mobilität spielt hierbei einen entscheidenden Faktor.

Die GVS hat gute Ansätze, es hat jedoch für jeden irgendetwas, das ihm gefällt. Man hat sich vor allem auf diese Punkte konzentriert, die dafürsprechen, zusätzliche Strassen zu bauen. Das ist jedoch erst die vierte Priorität.

Zu Britschgi-Diepolsdau: Wenn immer mehr gebaut wird hat man immer mehr Unterhaltskosten, die irgendwann nicht mehr finanziert werden können.

Tempo 30 ist sinnvoll, da damit die Lärmthematik angegangen wird. Auf der Autobahn sollte eigentlich Tempo 80 gelten, weil damit die Durchleitungskapazität am höchsten ist.

Die Unterlagen sind unübersichtlich, nicht transparent und unvollständig. Es ist schwierig sich darin zu orientieren. Zum 16. SBP und 5. öV-Programm wäre eine Übersicht über die realisierten, verschobenen und gestrichenen Projekte hilfreich. Ich hätte auch gerne eine Zusammenstellung was im AP 2 verschoben, realisiert und gestrichen wurde. Das AP 3 ist vom Bund genehmigt. Wir müssen wissen, was darinsteht, damit wir es mit der Vorlage abgleichen können. In der Liste im Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. SBP hat es teilweise den Vermerk A. Dies genügt nicht, es soll auf die Agglo-Generation hingewiesen werden.

Die Ressourcen im Kanton sind nicht vorhanden, um all dies zu leisten, deshalb brauchen wir eine Priorisierung. Diese soll nicht heissen, zusätzliche Strassen zu bauen, sondern Umnutzung, damit das Velo oder der Fussverkehr mehr zum Zuge kommt. Kürzere Wege sollen das Ziel sein.

Tinner-Wartau: Ich bin Präsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV), Sektion Ostschweiz. Die Aufträge des Parlamentes sind in Arbeit bzw. teilweise ausgeführt, hierzu sind keine weiteren Abklärungen nötig. Wir sind zufrieden mit dem Umsetzungsstand, es ist aber ein permanenter Prozess.

Ich meine, die Möglichkeit einer Trambahn in der Stadt St.Gallen sollte erneut geprüft werden. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit bzw. die Erfolgskontrolle der S4 zu prüfen.

Schöbi-Altstätten: Ich bin Mitglied des Präsidiums des Vereins TCS Sektion St.Gallen-Appenzell Innerrhoden. Wir meinen, es soll eine Freiheit herrschen bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Infrastruktur muss sich an der Nachfrage orientieren, dies gilt es zu berücksichtigen. Die Themen Reise- und Transportzeiten, sowie Erreichbarkeit, Betriebszeiten, Energieverbrauch, Alter- und Eingeschränktenmobilität in einer volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise kommen in der Vorlage zu kurz. Das Thema ist zu komplex, um es ideologisch zu diskutieren.

Thalmann-Kirchberg: Mich interessiert wie Blumer-Gossau der Stand der Umsetzung des letzten öV-Programms.

Regierungsrat Mächler: In den Einführungen zum 17. SBP werden wir aufzeigen, was im 16. SBP gemacht worden ist, was in den Agglomerationsprogrammen enthalten ist und woher die Massnahmen kommen. Deskriptiv ist vieles auch in der Botschaft enthalten. Ich verstehe Sie so, dass sie fast den Stand jedes Projekt wissen wollen. Wenn weitere Infos zu konkreten Projekten bzw. einzelnen Strassen gewünscht werden, teilen Sie uns das mit, dann nehmen wir es in die Präsentation zur Einführung zum 17. SBP auf.

Widmer-Mosnang: Der Kantonsrat hat im letzten Strassenprogramm den Auftrag erteilt, durch eine Strassenkorrektur die Kantonsstrasse Degersheim-AR von Priorität C in B zu verschieben. Nun ist sie wieder in der Priorität C aufgeführt und an der Strasse wurde nichts gemacht. Damit der Kantonsrat sich ernst genommen fühlt, sollte ausgeführt werden, warum nichts geändert bzw. gebaut wurde.

Blumer-Gossau: Es braucht eine umfassende Übersicht. Der Kantonsrat soll ernstgenommen werden, wir wollen wissen, was umgesetzt, verschoben oder weggefallen ist. Wir müssen besser dokumentiert werden. Agglomerationsprogramme sind verbindlich, wir haben einen Auftrag diese umzusetzen. Deshalb sollten wir wissen, was vom AP 2 umgesetzt worden ist und warum einzelne Massnahmen nicht zum Laufen kommen, sind Ressourcen vorhanden, etc.

Regierungsrat Mächler: Wir werden Sie in der Einführungspräsentation zum 17. SBP darüber informieren. Wir nehmen auf, dass die über den Stand der AP's und warum es an einzelnen Projekten nicht weitergeht, informiert werden möchten.

Sascha Bundi: Das Projektportfolio des Tiefbauamtes umfasst aktuell über 400 Projekte. Die Herausforderung ist, dass es sich um Finanzierungstöpfe handelt. Dahinter stehen mehrere Massnahmen. Wie diese Methodik funktioniert, werden wir Ihnen beim 17. SBP erklären. Ich weise darauf hin, dass der Rückblick zur Umsetzung des 16. SBP in der vorliegenden Botschaft enthalten ist und deskriptiv beschrieben wird.

Regierungsrat Damann: Der Rückblick zum 5. öV-Programm ist in der Botschaft detailliert beschrieben. Welche Unterlagen möchten Sie genau?

Tinner-Wartau: Die Subkommission BD und VD hatte eine gemeinsame Sitzung zu den Herausforderungen der Umsetzung. Das Protokoll soll dieser voKo zugestellt werden. Zudem soll der Foliensatz zum 17. SBP der voKo vorgängig zugestellt werden.

Gut-Buchs: Ich habe Verständnis und Sympathie, dass man alles wissen will. Die Flughöhe der Kommission ist jedoch zu wahren. Verwaltung und Regierung haben einen gewissen Spielraum, uns die Informationen zusammenfassend zukommen zu lassen.

Regierungsrat Mächler: Der Foliensatz zum 17. SBP mit den von Ihnen aufgeworfenen Fragen wird ca. 2 Wochen vor der nächsten Sitzung verschickt.

Regierungsrat Damann: Der Standbericht 2017 des Amtes für öffentlichen Verkehr enthält viele wertvolle Informationen und ist eine gute Zusammenfassung.⁵

Kommissionspräsident: Die Geschäftsführerin fragt bei den Subko-Präsidenten an und verschickt das Protokoll der Subkommission mit der Einladung für die nächste Sitzung am 13. August 2018.

⁵ Standbericht 2017: Der öffentliche Verkehr im Kanton St.Gallen https://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicher-verkehr/kennzahlen/infobroschuere_oeffentlicher/jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download.ocFile/2017_Standbericht_20170905-red.pdf

Der Bericht öffentlicher Verkehr 2018 wurde am 12. Juli 2018 veröffentlicht: https://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicher-verkehr/kennzahlen/infobroschuere_oeffentlicher/jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_632943072.ocFile/20180705_Bericht-OeV2018n.pdf

Fragen zum Foliensatz sind über den Kommissionspräsidenten und die Parlamentsdienste an das zuständige Departement zu richten. Das Departement sammelt die Fragen und kann die Antworten für die Sitzung vorbereiten.

4 Spezialdiskussion Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen (40.18.02)

4.1 Einführung und Vorstellung der Vorlage

Regierungsrat Mächler: Die Gesamtverkehrsstrategie ist die Grundlage für die Erarbeitung des neuen öV- und Strassenbauprogramms gewesen.

Zu Folie 2

Um die räumliche Entwicklung unseres Kantons zu steuern, hat sich der Richtplan als strategisches Führungsinstrument der Regierung etabliert. Für den Verkehr existiert darüber hinaus kein spezifisches übergeordnetes Instrument, um den Verkehr zu koordinieren. Die Konsequenz daraus ist gewesen, dass die Vorhaben im öffentlichen Verkehr und die Strassenvorhaben in der Vergangenheit weitgehend unabhängig voneinander priorisiert worden sind.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Zuständigkeiten in der Raumentwicklung und dem Strassenverkehr im Baudepartement angesiedelt sind, der öffentliche Verkehr hingegen im Volkswirtschaftsdepartement. Ausserdem liegt der kantonale Richtplan in der Zuständigkeit der Regierung, über die verkehrlichen Infrastrukturprogramme jedoch entscheidet der Kantonsrat.

Zu Folie 3

Mit der Gesamtverkehrsstrategie hat die Regierung nun ein spezifisches strategisches Führungsinstrument für den Verkehr geschaffen. Die GVS macht Aussagen dazu, wie sich der Verkehr langfristig entwickeln wird und orientiert sich dabei am Richtplanhorizont. Ausserdem gibt sie Hinweise für kurz- und mittelfristige Vorgaben für Vorhaben im Strassenbau- oder öV-Programm. Die GVS legt Grundsätze fest, wie Siedlung und Verkehr sowie die einzelnen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden sollen.

Die GVS beschreibt bestehende und neue Handlungsfelder, macht Empfehlungen zur künftigen Organisation der Verwaltung und verankert ein Monitoring und Controlling für den Verkehrsbereich. Die GVS ist eine Strategie und definiert darum keine konkreten Massnahmen. Diese werden mit den nachgelagerten Strassenbau- und öV-Programmen festgelegt.

Zu Folie 4

Das von der Regierung genehmigte kantonale Raumkonzept als Teil des kantonalen Richtplans bildet den zentralen Rahmen für die neue Gesamtverkehrsstrategie.

Die GVS selbst ist die zentrale Klammer, welche die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal – also verkehrsträgerübergreifend – und vertikal – also zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen – verknüpft.

Die Strategie ist die gemeinsame Grundlage für zukünftige Strassenbau- und das öV-Programme. Für die aktuell anstehenden Programme dient die GVS als Grundlage, um die Massnahmen zu bewerten. Vorgaben der GVS sind nur dann behördenverbindlich, wenn sie auch in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurden.

Ausserdem gibt es Abhängigkeiten zu den Agglomerationsprogrammen. Massnahmen und Projekte aus den AP der 3. Generation, die während der Erstellung der GVS beim Bund eingereicht worden sind, werden im Rahmen der Bearbeitung von Strassenbau- und öV-Programm nochmals auf ihren Beitrag zur Zielerfüllung gemäss GVS überprüft. Wichtig ist: Sie werden dabei nicht grundsätzlich infrage gestellt, sondern lediglich aus einer gesamtkantonalen Sicht und im Vergleich mit ähnlichen Massnahmen aus anderen Regionen nach ihrem Umsetzungshorizont priorisiert. Für die 4. und alle weiteren Generationen der Agglomerationsprogramme wie auch für zukünftige Strassenbau- und öV-Programme wird die GVS bereits bei der Planung berücksichtigt.

Zu Folie 5

Der Richtplan gibt vor, dass der Kanton sein Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung auszurichten hat. Die GVS hält dazu fünf Grundsätze fest:

- Der Verkehr dient nicht sich selbst und findet nicht in einer Blase statt. Unser Verkehr ist untrennbar mit der Siedlungsentwicklung, der Wirtschaft und der Gesellschaft verbunden.
- Es braucht Konzepte für unsere räumliche Entwicklung, um den Verkehr über alle Verkehrsträger hinweg zu planen und die Herausforderungen zu bewältigen.
- Wir alle überschreiten in unserem Alltag fast täglich politische Grenzen. Den Verkehr grenzüberschreitend zu betrachten, ist unumgänglich.
- Der Fuss- und Veloverkehr hat noch viel Potenzial. Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr bestmöglich mit diesen Verkehrsträgern aufzufangen.
- Schliesslich soll der knappe Raum möglichst effizient genutzt werden.

Sascha Bundi: zu Folien 7 - 10

Die GVS ist ein Werk mehrere Fachdisziplinen, die Abstimmung erfolgte integral und wurde zwischen VD und BD eng abgestimmt, zum Thema Sicherheit wurde zudem mit der Polizei (SJD) zusammengearbeitet.

Mit den zwei Soundingboards konnten die wichtigsten Anspruchsgruppen (VSGP, TCS, VCS etc.) angehört werden, um die Einschätzungen über potentielle Entwicklungen und Trends mit diesen wichtigen Akteuren im Verkehrsbereich zu spiegeln, um daraus die Strategien und Stossrichtungen ableiten zu können.

Der Aufbau der GVS erfolgte im «top-down-Ansatz». Zuerst werden die übergeordneten Ziele formuliert und deklariert. Die vier allgemeinen, für die GVS relevanten Ziele der Verfassung wurden übertragen, diskutiert und implementiert. Aus diesen Oberzielen sind darauf aufbauend Grundsätze und Strategien formuliert, die zur Erreichung der Ziele führen.

Die vier übergeordneten Ziele der GVS sind:

- **Erreichbar:** Wir wollen die innerkantonale Erreichbarkeit sicherstellen. Urbane Verdichtungsräume sollen hervorgehoben werden, dabei werden die urbanen Verdichtungsräume favorisiert und auch in der GVS deklariert. Dort wo Verdichtung stattfinden kann, ist ein Augenmerk auf die Mobilität zu richten.
Wir wollen zudem die ausserkantonale Erreichbarkeit punktuell verbessern. Dabei werden über die Grenzen punktuell Verbesserungen angestrebt. Zudem ist die Vernetzung der Verkehrsmittel hervorzuheben.
- **Ökologisch:** Stabilisierung der Umweltbelastung insgesamt und dabei soll die Umweltbelastung pro Kopf sinken.

- Solidarisch und Sicher: Alle Verkehrsteilnehmer sollen gleichbehandelt werden. Gerade mit Blick auf das Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3, abgekürzt: BehiG) besteht insbesondere bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern ein hoher Nachholbedarf.
- Finanzierbar und Wirtschaftlich: Wir wollen effizienter werden; die Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes muss sich verbessern.

Daraus sind die Herausforderungen evaluiert, diskutiert und festgelegt worden. Folgende Herausforderungen stehen an, die Reihenfolge ist zufällig:

- Gesellschaftlich soll ein Mindestangebot der verkehrlichen Erschliessung in allen Gebieten im Kanton bestehen. Die Aufenthaltsqualität der Verkehrsteilnehmer soll erhöht und gesichert werden. Zudem soll die Verkehrssicherheit gesteigert werden, damit Unfälle und negative Auswirkungen reduziert werden können. Der Zugang zum öV soll verbessert werden und damit ein Intermodaler Verkehr gefördert und sichergestellt werden kann. Zudem kann durch nachhaltige Verkehrsmittel die Gesundheit und Bewegung der Bevölkerung gefördert werden.
- Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Erreichbarkeit der Zentren und der urbanen Verdichtungsräume, der Wirtschaftsstandorte und der Tourismusräume sicherzustellen. Sie soll nicht verschlechtert werden. Die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen als Hauptzentrum des Kantons St.Gallen soll verbessert werden.
- Die Finanzierung des Infrastrukturunterhalts soll sichergestellt werden, damit die hohe Qualität gehalten werden kann.
- Im Umweltbereich müssen die Luft- und Lärmbelastungen minimiert werden. Die Klimabelastung durch den Verkehr soll verringert werden. Der Verbrauch von nicht erneuerbaren Verkehrsträger soll gesenkt werden. Die Landschaft und Natur ist zu schützen.

Die Herausforderungen sind im gesamten Kanton nicht überall dieselben. Es gibt regionsspezifische Herausforderungen, die betrachtet und allenfalls auch priorisiert werden müssen. Diese Herausforderungen wurden deshalb in der GVS auf die Regionen heruntergebrochen und in räumlich konkretisierten strategischen Stossrichtungen festgehalten.

Tinner-Wartau: Die Organisationen wie die VSGP wurden in die Erarbeitung eingebunden. Im Detail wurden nicht alle Verbände und auch nicht die Bevölkerung einbezogen. Diese Gruppen sind künftig besser einzubeziehen z.B. mit einem Vernehmlassungsverfahren wie beim Richtplan.

Schöbi-Altstätten: Die Vernehmlassung des kantonalen Gewerbeverbandes (HEV, IHK und Gewerbe St.Gallen) ist erfolgt.

Widmer-Mosnang: Wie stark sind die Strategien der umliegenden Kantone und Länder auch bei der Erarbeitung unserer Strategie eingeflossen?

Blumer-Gossau: Wie ist die Zusammenarbeit mit den umliegenden Kantonen und Länder erfolgt insbesondere bei der Koordination zum Thema Velo-Strassen? In der Präsentation ist zum Thema Siedlung und Verkehr aufgeführt, «Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV, Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.» Dies entspricht der Städteinitiative, dies praktiziert die Stadt St.Gallen bereits erfolgreich. Der zusätzliche Verkehr muss aufgefangen werden durch öV, Fuss und Velo. Das muss mittlerweile kantonsübergreifend ein Anliegen sein. Dazu hätte ich gerne eine Auskunft.

Regierungsrat Mächler: Das Soundingboard wurde breit abgestützt, insbesondere wurden die IHK und der Gewerbeverband sowie der VCS und öV-Anbieter eingeladen. Es haben jedoch nicht immer alle teilgenommen. Wir nehmen das Anliegen für kommende Strategien auf.

Kurt Signer: Im Nachhinein hätten insbesondere die Wirtschaftsverbände wohl noch detaillierter getrennt eingeladen werden sollen. Die Annahme, dass die IHK und der Gewerbeverband die Anliegen von der Wirtschaftsseite in globo abdecken können, erwies sich als überzogen. Wir werden beispielsweise in Zukunft den HEV separat begrüßen.

Regierungsrat Mächler: Wir nehmen den Hinweis auf künftig möglichst breit einzuladen. Schlussendlich erkennt sich vielleicht nicht jeder im Bericht wieder, denn es ist ein Gesamtwerk aller Interessen.

Zu Widmer-Wil und Blumer-Gossau: Die Abstimmung mit Nachbarkantonen und dem Ausland hat man in verschiedenen Bereichen gemacht. Beim öV kann man gar nichts mehr alleine machen. Bei den Strassen sind konkrete Massnahmen unmittelbar abzustimmen, wir sind auch immer mit dem Bund in Kontakt.

Zu Blumer-Gossau betreffend Velo- und Fussverkehr: Es gibt einen Unterschied bezüglich der Mobilitätsstrategie der Stadt St.Gallen und dem Kanton. Die Stadt sagt, der Zusatzverkehr ist «ausschliesslich» über ÖV, Langsamverkehr und Velos abzuholen. Der Kanton sagt «prioritär». Die Stossrichtung ist dieselbe, doch es gibt auch Unterschiede.

Sascha Bundi: In der Stadt St.Gallen gibt es eine Veloschnellstrasse. Im Kanton St.Gallen führen ein Grossteil der Veloverkehrswege auf Gemeindestrassen. So ist der kantonale Radweg Gossau-St.Gallen mehrheitlich im Eigentum der Gemeinden. Trotzdem unterstützen wir dies in mehrfacher Hinsicht. So werden sie beispielsweise im Rahmen des 17. SBP über die Beiträge an solchen Infrastrukturen mitentscheiden. Genannt werden diese «werkgebundene Beiträge». Das sind Beiträge, die wir für Verbesserungen der Fuss-, Veloverkehrsmassnahmen im nicht kantonalen Zuständigkeitsbereich sprechen und mitfinanzieren.

Wir sind z.B. mit der Stadt St.Gallen an einem Projekt zur Verbreiterung der Sitterbrücke. Die für den Radverkehr topographisch optimale gelegene Ost-Westverbindung soll damit verbessert werden. Zudem sind wir im Velotal Rheintal daran, mit gezielten Verbesserungen auch grenzüberschreitend den Fuss-Veloverkehr optimal zu vernetzen. Wenn im Zürichsee Linth auch solche Themen aufkommen, werden wir diese unterstützen. Unseres Wissens sind dort diese Strategien jedoch noch nicht so weit.

Regierungsrat Damann: Beim öV kann man nichts machen, ohne sich mit anderen Kantonen abzustimmen. In der Planungsgruppe Ostschweiz kommen alle Stufen (Regierung, Ämter) zusammen und tauschen sich aus.

Patrick Ruggli: Ausgegangen sind wir von einem strategischen Entwicklungsprogramm, das vom Bund geleitet ist. Die Planungsgruppe Ostschweiz besteht aus den Kantonen Schaffhausen, Thurgau, St.Gallen, beide Appenzell, Glarus und Graubünden, wir stimmen uns sehr intensiv ab. Auf allen Stufen gibt es regelmässig Sitzungen um sich auszutauschen. Mit den Nachbarkantonen Thurgau und Appenzell Ausserrhoden stimmen wir uns noch häufiger ab.

Aus der Organisation, die ursprünglich für die Bahnplanung gedacht war, wurden auch alle anderen Themen aufgenommen.

- Bestellungen im regionalen Personenverkehr.
- Es geht auch um den Tarifverbund, alle Kantone sind darin.

- Bei der S-Bahn St.Gallen sind wir inzwischen auf einem guten Stand. Wenn es auch darum geht, einzelne grenzüberschreitend Linien zu bestellen, hat das eng in Absprache mit dem Thurgau und Appenzell zu erfolgen.

Sascha Bundi: Beispielsweise im Velo- und Fussverkehr werden die bestehenden Informationen aus den Agglomerationsprogrammen herbeigezogen. Diese sind im Minimum überkantonale, oft auch internationale. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den funktionalen Räumen ist somit bereits vorhanden. Bei der Ausarbeitung der GVS haben wir auch bei den anderen Kantonen nachgefragt und sogar Ergebnisse verwendet. Wir dürfen behaupten, dass mittlerweile einzelne andere Kanton mit einem gewissen Neid auf den Kanton St.Gallen und seiner Gesamtverkehrsstrategie schauen.

Patrick Ruggli: Auch die internationale Zusammenarbeit mit Liechtenstein und Vorarlberg läuft. Wir wurden vom Vorarlberg eingeladen an einer Veranstaltung zur Erarbeitung ihres «Raumbild Vorarlberg 2030» mitzuwirken.

4.2 Beratung Bericht

Ziffer 1.1 (Kantonaler Richtplan)

Widmer-Wil: Wir sehen in der Darstellung den Top-down Ansatz, der mehrfach erwähnt wurde. Zuoberst steht der kantonale Richtplan, dieser gliedert sich in verschiedene Teile, die in grünen Kästchen abgebildet sind. Gemäss S. 9 oben ist der Richtplanteil «Siedlung» genehmigt, der Richtplanteil «Verkehr» jedoch nicht. Trotzdem stützt die Gesamtverkehrsstrategie auf den Richtplanteil ab, der von der Regierung noch nicht genehmigt wurde. Man überspringt einen Genehmigungsschritt. Wann ist mit der Genehmigung dieses Richtplanteils zu rechnen?

Regierungsrat Mächler: Wir haben diesen zugegebenermassen etwas wunde Punkt dargelegt. Was wir gemacht haben, ist konzeptionell tatsächlich nicht ganz gemäss dem Lehrbuch. Wir hatten ein zeitliches Problem. Alle gesamtüberarbeiteten Teile des neuen kantonalen Richtplans müssen in Etappen vom Bundesrat bewilligt werden.

Das 6. ÖV-Programm und das 17. SBP haben eine zeitliche Deadline; sie laufen 2018 aus. Eigentlich hätte man zuerst den entsprechenden Teil des Richtplans definitiv beschliessen müssen. Dann wären wir heute nicht hier und wir hätten kein 17. SBP bzw. 6. ÖV-Programm, dass sich auf eine Gesamtverkehrsstrategie abstützen könnte. Darum haben wir uns entschieden, die Gesamtverkehrsstrategie zu erarbeiten, obwohl der Teil Verkehr noch nicht vorliegt. Im Raumkonzept hat man bereits gewisse Aussagen zum Verkehr gemacht.

Der Richtplanteil «Verkehr» sollte 2019 abgeschlossen sein. Die Richtplanteile «Natur- und Landschaft» und «Versorgung und Entsorgung» gibt es noch nicht.

Kurt Signer: Immerhin werden im vom Bundesrat bereits genehmigten neuen Richtplanteil «Siedlung» zentrale Fragen zum Thema Abstimmung Siedlung und Verkehr behandelt.

Gut-Buchs: Dürfen wir davon ausgehen, dass der Richtplanteil «Verkehr» mit der Gesamtverkehrsstrategie kompatibel ist?

Regierungsrat Mächler: Das ist so.

Sascha Bundi: Die Gesamtverkehrsstrategie dient als zentrale Klammer zwischen Raumkonzept und Richtplan mit den Umsetzungsprogrammen. Für uns war dies in der Erarbeitung massgebend. Da ich auch bei der Überarbeitung des Richtplans in der Projektleitung bin, kann ich bestätigen, dass die GVS und der Richtplan Teil «Verkehr» kompatibel sein werden

Im vorhandenen genehmigten Richtplanteil «Siedlung» sind die wichtigen Elemente der Verdichtungen und die Koordination des Verkehrs enthalten.

Mit der GVS mussten wir die strategischen Stossrichtungen festlegen, die nun auch in den Teil Verkehr einfließen werden. Bei diesem Vorgehen handelt es sich hier nicht um den «Top-Down-Ansatz», sondern eine Klammer mit Bearbeitung im Gegenstromprinzip. So können die Vorleistungen aus der GVS kompatibel als Vorleistung im Richtplan übernehmen werden.

Die nun optimale Situation der drei Elemente Richtplan, GVS und ÖV- / Strassenbauprogramm ist nun gewährleistet und hat uns sehr in der Facharbeit geholfen, da der Zeitpunkt der Koordination sehr optimal passte.

Ziffer 1.3 (Gesamtverkehrsstrategie)

Koller-Gossau: Auf S. 11 zur Sicherstellung der Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und Verbesserung der überkantonalen Erreichbarkeit: Bekanntlich hatten nicht alle Freude an der Zuglinie stündlich nach Konstanz. Was ist die Überlegung der Regierung oder der Verwaltung, die überregionale Erreichbarkeit besserzustellen?

Regierungsrat Mächler: Innerhalb des Kantons haben wir ein gutes Verkehrsnetz auf der Schiene und der Strasse. Grenzüberschreitend (kantonal und international) haben wir bei den Strassen Verbesserungspotential z.B. der Autobahnanschluss im Rheintal. Auch im Bereich von einzelnen Kantonsstrassen können im grenzüberschreitenden Raum noch Optimierungen erzielt werden.

Regierungsrat Damann: Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit beim öV soll verbessert und verstärkt werden. Wir haben etwa 8'000 Pendler vom Vorarlberg in die Schweiz und etwa gleich viele von der Schweiz ins Fürstentum Liechtenstein. Das wird weitgehend mit dem Individualverkehr gemacht. Im Rheintal haben wir grosse Verkehrsprobleme und wollen deshalb mehr Personen in den öV bringen.

Die Bahn plant, den Zug von Kreuzlingen bis nach Lindau zu führen. Die Intercity-Züge werden allenfalls bis Dornbirn gezogen. Dann wäre das Rheintal auch besser angeschlossen.

Wir haben ein grosses Problem mit den Tarifunterschieden.

Wir möchten, dass die FL.A.CH-Bahn auf die Schiene kommt. Im Moment besteht hierzu eine Uneinigkeit zwischen Fürstentum Liechtenstein und dem Vorarlberg. Dies würde auf Bundesebene gemacht (Bern, Wien, Fürstentum Liechtenstein). Für uns wäre der Ausbau der FL.A.CH-Bahn Richtung Feldkirch, Arlberg, Innsbruck, Tirol richtig und wichtig.

Den Brüttener Tunnel brauchen wir, wenn wir eine bessere Verbindung Richtung Zürich wollen. Die Durchmesserlinie ist für die bessere Anschliessung der Pendler vom Appenzellerland.

Kommissionspräsident: In Oberriet hat man die Test-Buslinie zwischen Oberriet und dem Vorarlberg eingestellt, weil fast niemand diesen benutzte. Die Pendler aus dem Vorarlberg arbeiten zum Teil zu anderen Zeiten und dann fährt der Bus nicht.

Gut-Buchs: Die Kombination von innerkantonaler und internationaler Erreichbarkeit ist ein wichtiger Punkt. Für den Teil öV wurde der Vollknoten St.Gallen wenig abgebildet. Nächstes Mal soll das ergänzt werden. Dabei laufen wir auf die nächsten Probleme hinsichtlich Kompatibilität und Anbinden der Regionen zu. Es bleibt weiterhin viel zu tun. Wir sind froh, wenn die Regierung und das Amt für öV die Anliegen auch aufnimmt und national vertritt.

Patrick Ruggli: Wir sind überrollt worden. Wir haben aus der Kommission oder aus dem Parlament Aufträge bekommen, die wir bereits in Angriff hätten nehmen sollen. Aber wir sind daran und haben es auf dem Radar.

Widmer-Wil: In Abbildung 2 S. 11 wird die Gesamtverkehrsstrategie abgebildet. Die Region Appenzell Ausserrhoden-St.Gallen-Bodensee ist auf S. 63 in der GVS abgebildet. Ist die GVS gemeinsam mit dem Appenzell AR?

Regierungsrat Damann: Auf der Grafik S. 63 handelt es sich um die Abbildung der Agglomerationsprogramme, diese sind grenzüberschreitend organisiert.

Regierungsrat Mächler: Wir haben den Vorteil, dass die Agglomerationsprogramme grenzüberschreitend sind. Dort wo wir die Agglomerationsprogramme haben, sind die Verkehrssysteme entsprechend aufeinander abgestimmt. Sonst hätten wir den Zuschlag für die Generationenprojekte nicht erhalten. Das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee umfasst 47 Gemeinden von Appenzell Ausserrhoden bis an den Bodensee, auch mit Thurgauer Gemeinden.

Götte-Tübach: In dieser Region sind 47 Gemeinden. Ganz am Anfang war es eine Strecke St.Gallen-Rorschach, inzwischen ist es gewachsen. In St.Gallen wird es von Thomas Scheitlin präsidiert. Der Lenkungsausschuss besteht aus den Kantonen Thurgau, St.Gallen und den beiden Appenzell.

Regierungsrat Mächler: Im Rheintal ist man bei der Entwicklung eines Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Diesbezüglich hat man einen Verein gegründet. Alle Vorarlberger Gemeinden, die angrenzend zur Schweiz liegen, sind dabei, inzwischen auch noch Feldkirch. Man wäre auch noch für weitere Gemeinden offen um dort die Thematik des Verkehrs enger anbinden zu können.

Gut-Buchs: Im Sarganserland-Werdenberg sind alle elf Gemeinden des Liechtenstein, alle sechs Werdenberger Gemeinden und Sargans ist auch als Gemeinde dabei. Feldkirch ist als assoziiertes Mitglied dabei. Das ist auch ein wichtiger Verkehrsknoten und eine Eintrittspforte wie Sargans ja auch.

Göldi-Gommiswald: Ich lege meine Interessen als Geschäftsführer der Agglo Obersee offen. Das Agglomerationsprogramm Obersee umfasst die drei Kantone Schwyz, Zürich und St.Gallen. Zu Widmer-Wil: Im Unterschied zur Region Appenzell Ausserrhoden St.Gallen-Bodensee ist ein anderes Agglomerationsgebiet auf der Karte abgebildet. Dies wird entsprechend als Perimeter abgebildet. Man hat mit Ausnahme von Appenzell den Perimeter des Kantons St.Gallen genommen. Auch wenn wir in gewissen Bereichen grenzüberschreitend arbeiten. Man hat die Strategien abgestimmt mit den Agglomerationsprogrammen bzw. gemeinsam entwickelt.

Regierungsrat Mächler: Das Toggenburg hat kein offizielles Agglomerationsprogramm. Man arbeitet mit den umliegenden Gemeinden zusammen. In Wil gibt es ein Agglomerationsprogramm, das aus Gemeinden aus dem Thurgau und St.Gallen besteht.

Ziffer 1.3.1 (Rechtliche Grundlagen)

Tinner-Wartau: S. 12 unten, Art. 100 Aufsicht: Wie ist der Konnex zum Verkehr? Wir haben in einer Stellungnahme geschrieben, dass es keinen Konnex gibt. Sie haben das in der Auswertung nicht ernst genommen.

Kurt Signer: Dieser Verweis wurde meines Wissens während der Erarbeitung nie mit einem besonderen Hintergedanken diskutiert, die Frage ist entsprechend gerechtfertigt. Die generelle Aufsichtsfunktion des Kantons gegenüber den Gemeinden gilt einfach auch für Verkehrsfragen. Der Hinweis hat meines Wissens keine inhaltlich besondere Bedeutung.

Ziffer 1.3.3 (Grundsätze zur Abstimmung und Koordination)

Blumer-Gossau: Auf S. 13 im untersten Abschnitt überrascht mich der letzte Satz «... (es seien) die Ziele der GVS SG und insbesondere die Grundsätze Erreichbarkeit, Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu erreichen». Warum sind die Grundsätze «Ökologisch» und «Solidarisch» nicht aufgeführt?

Sascha Bundi: Die Formulierung ist nicht vollständig aus der GVS wiedergegeben. Wir korrigieren das. Auf S. 14 wird die Prüfung der Massnahmen beschrieben. In dieser Prüfung hat sich gezeigt, dass sich in der Analyse der Mindestanforderungen hinsichtlich Erreichbarkeit und Finanzierbarkeit die grössten Unterschiede und Wirkungen ergaben und deshalb für die Vergleiche der genannten Indikatoren ein koordiniertes Vorgehen wichtig ist (Schritt 2). Eine Grundlage dieses Vorgehens ist die Schweizer Norm (SN) «Zweckmässigkeitsbeurteilung». Wichtig ist, wir haben bei der Prüfung der Ausschlusskriterien (Schritt 1) alle vier Oberziele, wie in der GVS beschrieben, berücksichtigt und verwendet.

Kurt Signer: Die Grundsätze sind bei Abstimmungs- und Koordinationsfragen nicht alle gleich relevant. Das «insbesondere» bezieht sich darauf und in keiner Art und Weise darauf, dass nicht alle Grundsätze gelten.

Göldi-Gommiswald: Der Satz stimmt irgendwie nicht.

Kommissionspräsident: Der fragliche Satz ist in der Botschaft nur lückenhaft wiedergegeben. Er wird im Protokoll korrekt formuliert:

Ziele der GVS SG und insbesondere die Grundsätze zur Erreichbarkeit, Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit erfordern punkto Beurteilung von Strassenbauvorhaben und Erweiterungen des öV-Angebots ein koordiniertes Vorgehen. Es erfolgt in drei Schritten und ist in Abbildung 3 auf Seite 14 dargestellt und nachfolgend beschrieben.

Ziffer 1.6 (Agglomerationsprogramme)

Widmer-Wil: S. 16 letzter Absatz, zum Zeithorizont der Agglomerationsprogramme; man hat erst im 2019 verbindliche Beschlüsse insbesondere über die Finanzmittel. Wie geht man damit um?

Regierungsrat Mächler: Das ist relevant für das 17. SBP und im 6. öV-Programm, und nicht für die GVS. Vom Bundesrat haben wir im Februar 2018 den Prüfbericht erhalten, wie er die Agglomerationsprogramm beurteilt. Darauf konnten wir nochmals eine Stellungnahme machen. Der formelle Beschluss des Parlaments ist im Herbst 2019 geplant. Wir rechnen mit einer hohen Verbindlichkeit.

Gildo Da Ros: Die Regierung hat einen Finanzierungsvorbehalt zu allen Agglomerationsprogrammen gemacht. Es braucht zu jedem Projekt einen Finanzierungsbeschluss.

Wick-Wil: Zu S. 16 vierter Abschnitt «alle Agglomerationsprogramme stehen im Einklang mit den Zielen und Entwicklungsvorstellungen des Kantons St.Gallen». Im Strassenbauprogramm hat es das Projekt Nordtangente. Das Raster wurde nicht so angewendet, wie die Grundsätze es vorsehen. Die Strasse verläuft durch Kulturland, obwohl in einer Distanz von 200 Metern eine Industriestrasse besteht. Sie heisst nicht nur so, sondern wird auch so genutzt. Es gibt keine grosse Aufenthaltsqualität dort, dies ist an dieser Stelle nicht gewünscht. Es wurde ausser Acht gelassen, diese zu nutzen, und so nur ein Drittel oder die Hälfte durch Kulturland geführt werden müsste.

Dieser Satz müsste demnach korrigiert werden. Wenn es um ein konkretes Projekt geht, wird scheinbar der Grundsatz nicht eingehalten. Ich möchte an diesem konkreten Beispiel aufgezeigt bekommen, dass es ziemlich beliebig ist, wenn man nachgeben soll.

Regierungsrat Mächler: Diese konkrete Strasse können wir im 17. SBP besprechen.

Sascha Bundi: Vgl. S. 73 der Publikation, sie ist GVS-kompatibel. Die Eingangsprüfung wurde von dieser Massnahme bestanden.

Wick-Wil: Die Ziele sind klar, ein konkretes Projekt messe ich an diesen Zielen. Das Raster hat man befolgt, aber beliebig. Der Kanton verfolgt den Grundsatz, die Landschaft zu schonen. Wenn in einem Projekt die Industriestrasse 200 Meter daneben nicht in die Planung miteinbezieht, wird der Grundsatz verletzt.

Schöbi-Altstätten: Nicht jeder Grundsatz kann 1:1 umgesetzt werden.

Widmer-Wil: Es gibt Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Grundsätzen. Nicht alle Grundsätze können zu 100% eingehalten werden.

Ziffer 2.1 (Sachplan Verkehr des Bundes)

Gut-Buchs: Wie ist der Status zum Thema Gütertransport, wer sind die Beteiligten, was sind die Anliegen und wie ist das weitere Vorgehen im kantonalen Prozess?

Patrick Ruggli: Im GVS Bericht auf S. 26 wird ein Auftrag formuliert: «Der Kanton erarbeitet im Anschluss an die GVS St.Gallen eine separate Teilstrategie resp. ein Konzept Güterverkehr inklusive detaillierter Analyse zu den Strategien und Massnahmen».

Wegen Zeitdruck konnten wir den Güterverkehr nicht anschauen. Wir sind uns völlig bewusst, dass der Güterverkehr im Kanton St.Gallen ein Stiefkind ist. Es ist noch nicht entschieden, wer verantwortlich ist dafür. Das Thema muss aufgearbeitet werden. Als erstes haben wir eine Situationsanalyse gemacht. Es werden Soundingboards organisiert mit der Transportwirtschaft, der Regionen und den Gemeinden. Diese Phase soll dieses Jahr abgeschlossen werden. Ich nehme an, es werden danach die Beziehungsstrategie und erste Massnahmen entwickelt

Tinner-Wartau: Wenn eine Situationsanalyse gemacht wird, soll auch die Finanzierung berücksichtigt werden. Die Wirtschaftlichkeit ist nachzuweisen. Man muss gut schauen, dass nicht ein Verteilmechanismus entwickelt wird, bei dem die Finanzen der Allgemeinheit aufgeladen werden.

Gildo Da Ros: Bei der Teilrevision des öV-Gesetzes hat man den Güterverkehr bewusst ausgeschlossen. Der Hauptgrund war die Finanzierungsfrage. Wir haben nur den regionalen Personenverkehr drin und haben den Auftrag über die GVS vom Parlament aus, die Grundlagen zu erarbeiten.

Schöb-Thal verlässt die Sitzung am 11.30 Uhr.

Ziffer 2.3 (Strategisches Controlling Gesamtverkehr)

Widmer-Mosnang: Es ist schade, liegen die Prozesse nicht bereits vor. Es wäre interessant gewesen. Aber es hat sicherlich einen Grund, weshalb es erst nach Genehmigung des Strassenbauprogramms und des öV-Programms macht.

Sascha Bundi: Es ist einerseits zeitlich begründet, da man das 17. SBP für die Beratung bereit haben wollte. Wenn die Handlungsgrundsätze gutgeheissen sind, werden wir die Prozesse formulieren.

Regierungsrat Mächler: Insbesondere aufgrund eines Ressourcenproblems konnten wir diese neben der GVS, das 17. SBP und das 6. öV-Programm nicht auch noch erarbeiten.

Patrick Ruggli: Im öV hat man mit dem Kostendeckungsgrad pro Linie ein gutes Controlling-System. Damit kann einiges abgedeckt werden. Das wird ausgewiesen.

Tinner-Wartau: Ich gehe davon aus, dass zusätzliche Stellen über die den bestehenden Personalaufwand sichergestellt wird.

Kurt Signer: Es ist nicht nur eine Ressourcenfrage, sondern auch methodisch konzeptuell eine Herausforderung. Verschiedene inhaltliche Fragen hinsichtlich dem angestrebten Aufbau eines strategischen Controllings sind noch ungeklärt. Auch deshalb konnten wir den ursprünglich angedachten Zeitplan nicht einhalten.

Bericht GVS

Kapitel 3

Wick-Wil: S. 14: Die Farben in der Grafik sind künftig bewusster wählen, die Graustufen sind schwierig zu unterscheiden.

Blumer-Gossau: Im Kapitel 3.2 auf S. 16 steht «im Jahre 2010 verfügten 67 Prozent der St.Galler in Agglomerationskerngemeinden und in isolierten Städten über einen Personenwagen». Ist das pro Person oder pro Haushalt gerechnet?

Sascha Bundi: Ich werde das abklären und für das Protokoll nachliefern. Es handelt sich um Anteile in Prozent aller Personen. Hierzu ist auf den kantonalen Themenbericht 6 Mobilität im Kanton St.Gallen, November 2012, Seite 23 zu verweisen.⁶

Böhi-Wil: Im Kapitel 3.5 auf S. 19 neue Angebote Fernlinienbusse: Was sind die aktuellsten Entwicklungen? Wie ist die Nachfrage?

Patrick Ruggli: Wir wussten nicht, wie der Bund damit umgeht. Sie haben inzwischen die Konzession erteilt für einzelne Fernbuslinien in der Schweiz. Wir werden vom Bund etwas übersteuert. Das Thema ist im Bericht etwas zu wenig abgebildet. Im Moment machen wir Studien bzw. in verschiedenen Gemeinden werden Standorte für Haltestationen gesucht. Für einen Haltestandort ist eine Bewilligung der Kantonspolizei nötig, da sie die gleichen Bedingungen wie der normale öV zu erfüllen haben.

Böhi-Wil: Es gibt funktionierende Linien. Haben Sie Rückmeldungen über die Auslastung?

Patrick Ruggli: Ich habe der Presse entnommen, dass die Auslastung relativ schwach ist. Man ist teilweise doppelt so lange unterwegs wie mit dem Zug. Es sind viele ausländische Touristen, die das Ticket über das Internet bestellen. Es wird nachgefragt, aber nicht so, wie man sich das vorgestellt hat. Das ist völlig normal bei einem öV-Angebot, es geht zwischen zwei und fünf Jahren, bis sich das ein- oder ausgependelt hat.

Kapitel 5

Koller-Gossau: Ich bin Mitarbeiter des Strassenverkehrsamtes. Auf S. 42 im ersten Abschnitt letzter Satz, wird ausgeführt neue Einnahmen bei der Strassenverkehrssteuer seien zu prüfen. Ich weise darauf hin, es gibt verschiedene Autos, die steuerfrei fahren. Elektrofahrzeuge zahlen die ersten 4 Jahre keine und anschliessend nur die Hälfte der Steuer. Was sind die Überlegungen der Regierung, wenn die Verkehrssteuern rückläufig sein werden oder stagnieren?

Regierungsrat Mächler: Im Rahmen von STEP sieht der Bund vor E-Mobil-Privilegien aufzuheben. In der Regierung haben wir das bis jetzt noch nicht thematisiert. Ich bin der Meinung, diese Autos brauchen auch die Infrastruktur, weshalb sie auch die Motofahrzeugsteuer zu leisten haben. Die Motorfahrzeugsteuer ist eine Infrastrukturabgabe.

Blumer-Gossau: In Kapitel 5.2.2, S. 48 zur kombinierten Mobilität steht im letzten Satz «Er prüft verbesserte Möglichkeiten für die Velomitnahme in Zügen und Bussen». Ich meine das Wort «prüft» ist falsch, es müsste heissen «verlangt» und «fördert». Das ist tatsächlich das Problem. Die Mitnahme eines Velos im öV verlangt bessere Lösungen (z.B. der ebenerdige Einstieg, auch

⁶

https://www.sg.ch/content/dam/dokument_library/bauen_raum_umwelt/raumentwicklung/raumb Beobachtung/Themenbericht_6-2012_Internet.pdf.ocFile/Themenbericht_6-2012_Internet.pdf.

für behinderte Personen, Kinderwagen usw.) Ich stelle fest, der öV hat nicht immer ein velo-freundliches Denken. Wenn man das Velo fördern will, muss die Transportmöglichkeit des Velos im öV verbessert werden.

Gut-Buchs: zu S. 42/43 Kostendeckungsgrad und Wirtschaftlichkeit: Ich weiss, dass die Kosten des öV insgesamt nicht ins Unermessliche wachsen sollen. Die Struktur unseres Kantons mit sechs Regionalzentren, einem grossen Zentrum und einem sehr grossen ländlichen Raum, bedingt eine Offenheit gegenüber Kostendeckungsgraden in absolut ländlichen Gebieten, verglichen mit städtischen Gebiete. Ich weiss, dass es faktisch gemacht wird, ich fände es sinnvoll, wenn das in der Strategie steht.

Tinner-Wartau: Zu Koller-Gossau: Es gibt langfristig gesehen eine Veränderung der Strassenverkehrseinnahmen. Es gibt hierzu eine Studie des SJD.

Koller-Gossau: Es ist richtig, das wurde durch die Finanzkommission verordnet. Ich weise darauf hin, bei der Strassensteuer kann der Kantonsrat mit Beschluss die Strassensteuern erhöhen. Die Vergünstigungen usw. laufen über das Gesetz, das führt zu einer Vorlage.

Götte-Tübach: Das Thema wurde in der FiKo zu Kenntnis genommen. In einer nächsten Budgetierungsphase müsste dies wieder angeschaut werden.

Kommissionspräsident: Im Rahmen des 16. SBP im 2016 wurde dies bereits besprochen. Zu Beginn ging es um den Anstoss, um Leute zum Umstieg zu bringen. Irgendwann muss man den Moment finden, die Privilegierung zu stoppen.

Sascha Bundi: Diese Studie wurde vom Strassenverkehrsamt gemacht und floss im Strassenbauprogramm auf S. 94 f. in der Botschaft ein. Diese Prognosen der Elektromobilität und dem Steuerertrag haben wir möglichst verständlich dargestellt.

Britschgi-Dipoldsau: Bei den Photovoltaik-Anlagen hat man den Ausstieg aus der starken Förderung etwas zu spät gemacht. Es braucht auch noch eine Frist, bis das vollzogen ist. Die E-Mobilität ist heute ohne diese Befreiung sehr attraktiv. Das müsste man zügig an die Hand nehmen.

Göldi-Gommiswald: Ich warne davor, das Gesetz wurde im Rahmen einer Sondersession angepasst, nicht spezifisch auf E-Mobilität, sondern auf Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoss. Anpassung der Gesetzesbestimmung muss vorsichtig betrachtet werden. Für eine allfällige Kommissionsmotion müsste man eine gesamtheitliche Betrachtung vornehmen.

Kofler-Uznach: Diese Motion habe ich im Jahre 2004 in der «Sondersession Umwelt» eingereicht. Es ging darum, dass man die Fahrzeuge mit geringerem CO₂-Ausstoss berücksichtigt.

Tinner-Wartau: Wir sollten die Regierung beauftragen, spätestens bis zum nächsten Strassenbauprogramm die gesetzlichen Grundlagen bezüglich schadstoffarmer Fahrzeuge aufzunehmen und gegebenenfalls die Gesetzgebung anzupassen. Wenn das nächste Strassenbauprogramm kommt, hätten wir dazu gleich auch noch eine gesetzliche Vorlage. Und wenn das früher kommen sollte, kann es die Regierung auch früher umsetzen.

Kommissionspräsident: Diesen Auftrag diskutieren wir im Rahmen des 17. SBP.

Regierungsrat Mächler: Dieser Auftrag richtet sich ans Sicherheits- und Justizdepartement, denn grundsätzlich ist es für den Strassenfonds und die Gesetzgebung wie auch die Finanzierung zuständig. Wir bereiten diese Frage für die nächste Sitzung auf.

Göldi-Gommiswald: Koller-Gossau hat auf zwei mögliche Massnahmen hingewiesen. Beide sind zu prüfen. Wenn man zu wenig Geld hat, besteht die Möglichkeit, die Beschaffung über die 100-prozentige Strassensteuer, darüber kann man in jedem Budget entscheiden. Die andere Möglichkeit ist, Geld dort holen, wo man aus Umweltgründen Vergünstigungen gesprochen hat, indem man eine Gesetzesanpassung macht.

Wick-Wil: zum kombinierten Verkehr/Mobilität auf S. 48: Viele deutsche Bundesländern fördern den kombinierten Verkehr explizit. Wenn wir Besteller sind z.b. im Stadtbus Wil ist das VeloGA der SBB nicht gültig.

Patrick Ruggli: Ich habe das noch nie gehört. Ich nehme das mit. Ein GA soll auf allen Transportunternehmen gültig sein.

Blumer-Gossau: Beim Regiobus ist das Velo-GA nicht gültig.

Kapitel 6

Blumer-Gossau: Im Kapitel 6.1.1 auf S. 56 geht es um die Luftschadstoffe und die Lärmemissionen. Die Lärmschutzverordnung (SR 814.41, abgekürzt: LSV) schreibt vor, dass man bis Ende März alles in Ordnung gebracht haben muss, was den Lärmschutz betrifft. Im Kanton St.Gallen wie auch in anderen Kanton herrscht grossen Vollzugsnotstand. Wann wird das hier formulierte Ziel erreicht?

Regierungsrat Mächler: Die Frist zur Umsetzung ist der 31. März 2018, um die vom Bund zur Verfügung gestellten Gelder abholen zu können. Den meisten Kanton geht es so. Viele Lärm-massnahmen werden mit Einsprachen verzögert, somit ist das Datum der Umsetzung schwierig zu sagen. Die Frist für die vom Bund zur Verfügung gestellten Gelder wurden nun aufgrund der Motion Lombardi (15.4092) bis am 31. Dezember 2022 nochmals verlängert.

Um diese Gelder beim Bund beantragen und abholen zu können, haben wir die Stellen im Bereich Lärm aufgestockt und noch eine zusätzliche Stelle im TBA innerhalb unseres bestehenden Kredits geschaffen, um aus dieser Bundesprogrammvereinbarung einen grösseren Nutzen ziehen zu können.

Bis wann diese Massnahmen an Kantonsstrassen zur Lärmsanierung wirklich umgesetzt sind, kann ich keine Zahlen angeben. Wir haben einen Plan, bis wann wir diese von der Sanierung her planen. Es ist davon auszugehen, dass diese aber aufgrund Einsprachen nicht alle fristgerecht umgesetzt werden können.

Sascha Bundi: Auf S. 65 der Botschaft im 17. SBP im Kapitel 1.2.1 haben wir dies ausformuliert. Diese konkreten Daten gehören nicht in die GVS, nicht zuletzt auch, weil man in der GVS Aussagen im Rahmen eines Richtplanhorizonts macht.

Welche Massnahmen noch offen sind, finden Sie in der Mitte von S. 87 in der Botschaft. Es sind noch rund 190 Strassenabschnitte zu sanieren, der Investitionsaufwand liegt bei 60-70 Mio. Franken. Wir werden mit unseren vorhandenen Ressourcen mit Planungen auf ca. 20 Abschnitte je Jahr starten können. Jedoch können erfahrungsgemäss aufgrund der Einsprachen nur 10 Sanierungsprojekte jährlich abgeschlossen werden, für welche dann Gelder vom Bund abgeholt werden. Unter Anbetracht dieser Erfahrung und Einschätzung könnten wir in zehn Jahren (2028/2029) alle Abschnitte mit einer Ersatzsanierung erledigt haben.

Hinsichtlich der Klagen zur Nichteinhaltung der Sanierungsfrist gibt es aktuell noch keine Rechtsprechung. Wir sind daran interessiert, überall zu beginnen, dass wir zumindest unserer Pflicht bzw. unseren Willen zur Sanieren wahrnehmen und darlegen, allfällige Verzögerungen aufgrund Einsprachen können wir nicht steuern und entsprechend nicht verantworten.

Blumer-Gossau: Selbst bei viel gutem Willen und mit den entsprechenden personellen Ressourcen dauert es mindestens zehn Jahre bis zur vollständigen Umsetzung. Die Fristverlängerung des Bundes liegt jedoch bei fünf Jahre. Das Problem ist nicht gelöst.

Sascha Bundi: Nicht gelöst hat sich die Rückfinanzierung durch den Bund. Die Pflicht zur Sanierung von Kantonsstrassen bleibt. Nach dem Jahr 2023 wird der Finanzierungsfonds des Bundes aller Voraussicht auslaufen, dann erhalten wir kein Geld mehr durch den Bund.

Blumer-Gossau: Schneller wäre billiger, man müsste nochmals jemanden zusätzlich einstellen.

Regierungsrat Mächler: Das haben wir thematisiert.

Tinner-Wartau: Die Projekte könnten von der Gemeinde vorfinanziert werden. In Wartau ist das erfolgt. Wir haben eine Vereinbarung mit dem Kanton abgeschlossen. Das ist neben der personellen Aufstockung auch eine prüfenswerte Variante.

Regierungsrat Mächler: Dagegen spricht nichts, es muss bei dieser Variante sichergestellt werden, dass die Massstäbe eingehalten werden.

Sascha Bundi: In der LSV geht es nicht nur um die Kantonsstrassen. Alle Strasseneigentümer sind dieser Pflicht unterworfen. In unserer Arbeit gehen wir in der Priorisierung aufgrund den höchsten Belastungen und den durch die Massnahmen am meisten profitierenden Bewohnern vor. Zudem werden die Gemeinden auch immer wieder von uns darauf hinweisen, dass sie auch eigene Pflichten zur Sanierung und Lärmschutz haben. Diese Aufgabe steht uns allen bevor, sei es kantonal wie kommunal.

Kapitel 7

Koller-Gossau: Im Bereich der Strassen sollen die Zentren mit dem Durchgangsverkehr entlastet werden. In Gossau ist die Zentrumsentlasten nicht mehr aufgeführt. Einzelne Projekte wurden in Gossau der Bevölkerung vorgestellt. Warum sind keine Konzepte mehr enthalten?

Sascha Bundi: In der GVS werden keine Einzelmassnahmen abgebildet. Die von Ihnen erwähnte Stossrichtung wird zur Entlastung so verfolgt.

4.3 Aufträge

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

4.4 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass der Bericht der Regierung durchberaten ist. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf die «Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen», beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 20:0 Stimmen bei 1 Abwesenheit, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

5 Spezialdiskussion «Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019-2023»

5.1 Einführung und Vorstellung der Vorlage

Regierungsrat Damann: zu Folien 3 – 12

Der Kunde steht im Zentrum des Handelns, wir machen das Ganze für die Bevölkerung.

Wir sind noch im 5. öV-Programm. Die Zahlen betreffend Gelder und Kilometer stiegen vom 4. zum 5. Programm.

Das 6. öV-Programm soll eine Konsolidierung sein und der Finanzbedarf hat im Rahmen zu liegen (2% Steigerung pro Jahr liegt im Rahmen).

Für das Programm sind Begehren von Gemeinden, Regionen und Einzelpersonen eingegangen. Art. 2. Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5, abgekürzt: GöV) gibt vor, dass der Kanton die Gesamtsicht hat.

Die Strategie umfasst die vier Ziele Erreichbarkeit (Vollknoten Stadt St.Gallen im Jahr 2035), Ökologie, Solidarisch und Sicher sowie Finanzierbar und Wirtschaftlich.

Bei der Kostenentwicklung handelt es sich um die Nettokosten, die beim Kanton anfallen. Gesamthaft für diese Jahre sind Ausgaben von 373 Millionen Franken vorgesehen.

Im 7. öV-Programm vom Jahr 2024 bis 2028 sind verschiedene Einführungen und Anpassungen geplant.

Böhi-Wil: Es gab eine Vernehmlassung zum Fahrplanwechsel 2019, die Bevölkerung wird mit dem Wort «Vernehmlassung» getäuscht. Der Einfluss einer einzelnen Person ist ziemlich gering.

Patrick Ruggli: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) macht dieses Verfahren, der Kanton ist beauftragt zu kontrollieren, dass die Transportunternehmen die Fahrplanentwürfe aufschalten. Es macht Sinn, die Bevölkerung zu informieren; die Bedürfnisse und Gedanken der Bevölkerung werden aufgenommen und in Einzelfällen auch berücksichtigt. Allenfalls auch erst in einem kommenden Jahr. Das Anliegen, dass der Prozess überdacht werden soll, ist beim BAV deponiert. Die Regionen werden frühzeitig involviert.

Raths-Thal: Der Brüttener Tunnel wurde bereits erwähnt, wie ist der Zeitplan hierzu?

Regierungsrat Damann: Im Programm ist er enthalten, geplant für das Jahr 2030 / 2035. Wir hoffen, das Parlament belässt ihn. Wir sind in der Planung, nun würde die Detailplanung folgen.

Cozzio-Uzwil: Was versteht man unter «Systematisierung» der S-Bahn Wil-St.Gallen Rorschach (Folie 10)?

Patrick Ruggli: Systematisierung heisst einen Viertelstundentakt auf dieser Linie. Die Kapazität der Gleise genügt derzeit dafür nicht. Es bräuchte einen Gleisausbau zwischen Gossau und St.Gallen. Das sind sehr langfristige Prozesse.

Gildo Da Ros: Die Systematisierung des gesamten Fahrplans ist zentral für den Verkehr. Wenn sich neu Züge an anderen Orten kreuzen sollen, sind die Ausbauten der Gleise am falschen Ort.

Widmer-Wil: Gemäss Folie 12 kostet der Betrieb der Durchmesserlinie 95'000 Franken Betriebskosten pro Jahr. Wieviel trägt davon der Kanton Appenzell Ausserrhoden?

Gildo Da Ros: Der Verteilschlüssel ist folgendermassen: 52,5% AR, 32,5% AI, 15% SG. Der Bund zahlt auch noch etwas, was dazu führt, dass St.Gallen schlussendlich mehr zahlt als Appenzell Innerrhoden, weil sie mehr Gelder vom Bund erhalten.

5.2 Allgemeine Diskussion

Böhi-Wil (im Namen der SVP-Delegation): Die Bedeutung des ÖV für die wirtschaftliche Entwicklung ist unbestritten. Ebenso unbestritten ist, dass die Kosten relativ hoch sind und der Kostendeckungsgrad beim ÖV z.T. sehr tief ist. Regierungsrat Marc Mächler informierte, dass die Finanzierung des ÖV nicht gesichert ist. Das ist leider eine Tatsache, es wäre sehr problematisch, wenn man Mittel aus dem allgemeinen Staatshaushalt dafür einsetzen müsste. Die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit ist uns ein grosses Anliegen, vor allem wenn es um weitere Angebotsverbesserungen und Ausbauschritte vom heute bereits schon ziemlich dichten ÖV gehen würde. Die Verdichtung von Taktfahrplänen unterstützen wir. Regierungsrat Damann erwähnte in seinem Votum, dass Wil für den lokalen Busverkehr einen Viertelstundentakt bekommt. Wir müssen ihn einführen, weil es schlechtere Anschlüsse bei den Zugverbindungen gibt. Vielfach gibt es die unerwünschte Nebenwirkung vom öV-Ausbau, dass es parallel dazu in gewissen Regionen zu einem Angebotsabbau kommt. Durch die Bevorzugung der Stadt St.Gallen bei den SBB-Fernverbindungen als Vollknoten haben wir in Wil die Nachteile von tieferen oder zu wenigen Sitzplatzkapazitäten und auch weniger Direktverbindungen, weil der «Sprinter» fährt in Wil vorbeifährt. Der Ausbau der ÖV sollte nicht automatisch dazu führen, dass man dafür den Individualverkehr bewusst behindert. Ein Beispiel dafür sind gewisse Bushaltestellen, die an einigen Orten so angelegt sind, dass die Autos dahinter warten müssen, obwohl es theoretisch möglich wäre eine andere Form der Bushaltestelle zu bauen. Auch die Ausweitung der 30-er Zone sollte nicht einfach aus ideologischen Motiven gemacht werden, sondern aus Sicherheitsgründen oder wegen Lärmbelästigung. In der GVS sind die nationalen Fernbusverbindungen aufgeführt. Das ist etwas Neues und es wird interessant sein zu verfolgen wie sich diese Verbindungen im Verkehrsmarkt entwickeln, ob sie Bestand haben oder nicht und ob sie fester Teil vom ÖV werden.

Es gibt bereits gewisse Beiträge der öffentlichen Hand für den öV, wir meinen, die bestehenden Fonds sind zu nützen und die Finanzierung soll nicht aus den allgemeinen Mitteln erfolgen.

Blumer-Gossau (im Namen des VCS): Der Kanton Thurgau führt ab Fahrplanwechsel 2019 auf sämtlichen S-Bahnlinien vom morgen früh bis Abend spät von Montag bis Sonntag den Halbstundentakt ein. Was für den Thurgau Sinn macht, macht oftmals auch für den Kanton St.Gallen Sinn. Warum ist dies im Kanton St.Gallen noch nicht passiert? Die S5 fährt kantonsübergreifend von St.Gallen über Gossau, Bischofszell, Sulgen und Weinfelden. Diese hat in der «Rush hour» Halbstundentakt, aber nicht durchgehend. Das hat die unangenehme Folge, dass zur vollen Stunde der Zug durchfährt und zur halben Stunde in Bischofszell stehen bleibt und nicht mehr weiterfährt. Dies hat zu Unverständnis in der Stadt Bischofszell geführt, da sie mehr Pendler nach St.Gallen als nach Weinfelden haben. Warum kann dies bei einer kantonsübergreifenden Linie nicht auch so gemacht werden, dass bei uns der Halbstundentakt ebenfalls eingeführt wird auf 2019?

Ich habe festgestellt, in dieser Kommission sitzt keine Vertretung der der Stadt St.Gallen. Die Stadtbahnhöfe erfahren durch den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 teilweise eine Verschlechterung.

Es braucht einen Kapazitätsausbau südlich von Winterthur braucht, damit wir die nötige Gleiskapazität erreichen. Man könnte statt des 3 Milliarden Franken teuren Brüttener Tunnels eine oberirdische Lösung realisieren. Wir sind einig, dass es ein drittes und viertes Gleis braucht.

Den Ausbau eines dritten Gleises zwischen Gossau und St.Gallen müsste irgendwann kommen.

Zu Böhi-Wil: Wir finden es richtig, dass der Bus auf der Fahrbahn hält und die Autos hinten etwas Geduld haben müssen. So kann der Bus zufahren. Nicht nötig ist es, wenn es eine Busspur hat. An vielen Orten sind wir aber noch nicht so weit. Es ist nicht in Ordnung, wenn der Bus im Stau steht, dann ist der Anreiz zum Umsteigen auf den Bus weg. Anreizsysteme sind wichtig, diese müssen wir pflegen.

Tempo 30 ist nicht etwas Ideologisches, sondern Tempo 30 braucht es wegen Lärm und Sicherheit auch auf Kantonsstrassen.

Gut-Buchs (im Namen der SP-GRÜ-Delegation): Diejenigen, die mit ÖV-Problemen im Alltag zu tun haben, wissen, dass es langfristige und hoch koordinierte Prozesse sind, die hier ablaufen. Es sind viele Player, die mitmachen, und sie haben widersprüchliche Positionen. Es kann sogar sein, dass das Bundesamt für Verkehr und die SBB verschiedene Ansichten haben, bei denen man eigentlich annehmen könnte, dass sie auf derselben Stufe tätig sind. Es ist eine schwierige, sehr vielseitige Thematik. Regionalpolitisch ist hoch relevant, was wir im Namen des 6. ÖV-Programms machen. Wir können nicht ganz konsequent den Kostendeckungsgrad im ganzen Kanton unter der genau gleichen Prämisse ansehen, sondern wir müssen den differenziert ansehen. Sonst müssen wir in den ländlichen Gebieten mit dem ÖV aufhören.

Zum Angebot und Nachfrage steht es teilweise im Bericht. Man kann nicht sagen, dort wo keine Nachfrage besteht machen wir nichts. Beim ÖV ist es manchmal umgekehrt, so dass zuerst das Angebot geschaffen werden muss und dann ergibt sich die Nachfrage. Der Prozess von Angebot und Nachfrage muss differenziert betrachtet werden.

Uns scheint es, die Infrastrukturmassnahmen im Bereich MIV gehen viel schlanker über die Bühne gehen und haben eine bessere Akzeptanz als Massnahmen, die auch wichtig wären im Bereich Infrastrukturen öV. Damit sind wir nicht einverstanden, haben aber ein gewisses Verständnis dafür.

Mit Blick auf die Diskussionen in den letzten Jahren ist es schade, dass man den Bericht nicht rollend aktualisieren kann. Es sind gewisse Erfolge zu verbuchen, z. B. das Bekenntnis der Bundesrätin Doris Leuthard zum Vollknoten, der nachträglich in das Angebotskonzept 2030-2035 aufgenommen wird. Wir müssen nun dafür besorgt sein, dass die Rahmenbedingungen für den Rest des Kantons stimmen werden. Das muss im nächsten öV-Programm einen breiten Platz einnehmen.

Britschgi-Diepoldsau (im Namen der FDP-Delegation): Wir sind uns alle einig, wir brauchen einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Es soll ein gezielter Ausbau stattfinden können, der ein Mindestmass an Rentabilität gewährleisten soll. Wir wissen, dass die Gemeinden eine öV-Erschliessung benötigen, wenn sie eine minimale Weiterentwicklung anstreben möchten oder das ihr Ziel sein soll.

Ausgangspunkt für den Ausbau ist immer die Nachfrage. Zu Gut-Buchs: Ich meine, es braucht immer eine Nachfrage und um diese feststellen zu können, haben wir die Pilot-Strecken, die über z.B. drei Jahre vereinbart werden und eingeführt werden können.

Es macht es manchmal schwierig, wenn man sich für einzelne Zugstrecken stark macht, aber man feststellt, dass die Zugstrecke selten genutzt wird.

Man soll in den ländlichen Regionen die Kombination an die Verkehrsknotenpunkte für den MIV vermehrt anstreben, z.B. mit Park & Ride. Irgendwie muss die reisende Person den Zug erreichen können, wenn es sich um Distanzen von mehr als fünf Kilometer handelt.

Es gibt ein App der SBB um Parkplätze zu zahlen, damit kann man aber keinen Parkplatz reservieren. Park & Ride ist in den ländlichen Regionen ein sehr wichtiger Punkt. So sind Parkplätze für Autos und für abschliessbare Velostationen am Bahnhof sicherzustellen.

Zoller-Quarten (im Namen der CVP-GLP-Delegation): Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit ist klar, dass der Kostendeckungsgrad nicht das einzige Argument sein darf, ein Angebot aufrecht zu erhalten. Es kann bei Einzelfällen auch Sinn machen, eine Erschliessung zu machen, obwohl der Kostendeckungsgrad nicht optimal ist.

Bei einem neuen Angebot muss das Nachfragepotential abgeschätzt werden können.

Wenn sich das finanzielle Umfeld verschlechtern sollte, stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dies hat auf das gesamte Angebot.

Regierungsrat Damann: Wir versuchen, ein gutes Angebot zu machen. Ich weise darauf hin, wir bauen das Angebot nicht ab, sondern auf. Das Niveau bleibt gleich. Der Kanton Thurgau hat den Vorteil, dass sie keine gesetzliche Grundlage betreffend Wirtschaftlichkeit erfüllen müssen.

Es gibt am Bahnhof Wil keinen Abbau, sondern es fahren zwei Züge durch, ohne anzuhalten.

Das Angebot im öV muss manchmal geschaffen werden, um zu testen, ob es funktioniert. Dafür haben wir den Versuchsbetrieb von 3 Jahren, dann sieht man, ob es «rentiert». Wir erhalten 47% vom Bund, im Gegensatz zum Kanton Graubünden (80%) und Appenzell Innerrhoden (71%), das entspricht einer Ausgleichsgerechtigkeit.

Die Regierung ist der Meinung, der öffentliche Verkehr darf eine Ausdehnung haben, diese 2% sind anerkannt. Wir wollen eine gewisse Wirtschaftlichkeit einer Linie. Wenn der Deckungsgrad

nicht gegeben ist, wird zuerst mit den Gemeinden eine Besprechung gemacht und allenfalls die Linie angepasst, um den Deckungsgrad zu erfüllen.

Wick-Wil: Beim Angebot in Wil wurde effektiv abgebaut. Das Rollmaterial wird im Programm nicht beschrieben. Das Rollmaterial ist für einen Teil der St.Galler Bevölkerung eine Zumutung (Turbo). Dies hat sich deutlich verschlechtert (Rauschen, fehlender Speisewagen, fehlende Ablage für Laptop, Fenster). Die SBB hat ein viel besseres Angebot. Man spart auf Kosten der Bevölkerung.

Regierungsrat Damann: Wir sind nicht glücklich mit dem Material, das die SBB fährt. Das ist das Problem mit der Verzögerung der neuen Züge. Diese sollten bereits seit 5 Jahre fahren. Deshalb wird altes Material verwendet. Ich kann ihnen sagen, dass die Qualität in der Ostschweiz nicht die schlechteste ist. Beim Fernverkehr haben wir nicht viel zugesagt, dort haben wir nicht einmal die Zahlen um damit den Regionalverkehr zu planen.

Patrick Ruggli: Der heutige Zustand ist schlechter wie vor zwei Jahren. Gemäss SBB soll das bessern werden. Es wird auf der Linie einen regelmässigen halbstunden Takt geben. 45% aller Fahrten sind kürzer als 5 km, es ist wichtig, dass auch für kurze Distanzen der Zug genommen werden kann. Bezüglich Rollmaterial im Fernverkehr ist das in der Kompetenz des Bundes, wir können einzig monieren, dass wir nicht zufrieden sind. Die geplanten Bombardierzüge sollten Dezember 2018 für eine Strecke und zwei Jahre für alle Strecken bereit stehen.

5.3 Beratung Botschaft

1.1.1 (Angebotsausbauten) bei Botschaften

Zoller-Quarten: Auf S. 19 im zweiten Abschnitt ist die Angebotsverbesserungen «Bahnhaltstundentakt für grössere Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Sargans.» aufgeführt. Walenstadt ist der einzige Bahnhof mit einem Halbstundentakt. Das ist nicht sauber ausgeführt. Was Walenstadt gewonnen hat an Fahrgästen, haben andere Gemeinden wie Mels, Flums, Unterterzen verloren. Das macht ein falsches Bild, von dem was effektiv passiert ist mit der Umstellung auf diese S-Bahn.

Böhi-Wil: In 1.1.1.a auf S. 20 im dritten Abschnitt heisst es, die Zufriedenheit der Kundschaft hat wie Befragungen zeigen während der Programmperiode zugenommen. Der Wert sei auf 76 Punkte gestiegen. Wie sieht die Skala aus?

Patrick Ruggli: Wir haben beim Bund moniert, dass diese Skala etwas speziell ist, denn es gibt verschiedene Indikatoren, die man misst, und jede hat eigentlich eine andere Skala. Was gut ist, beim einen sind es 76 und beim anderen ist es 80. Es ist etwas schwierig. Das können wir so schnell nicht ändern, wir haben es auch in der Planungsregion Ost aufgenommen. Wir werden das beim BAV erneut monieren.

1.1.3 Tarifverbund

Widmer-Mosnang: Zu S. 21 wünsche ich Erläuterungen zum Schlüssel im Tarifverbund Ostschweiz, in welcher Periode dieser angepasst wird, und ob wir als Kanton St.Gallen auch anteilmässig auch einmal richtig profitieren können.

Gildo Da Ros: Die Verteilung auf die Transportunternehmen erfolgt nachfrageorientiert. Es gibt Erhebungen zu den Personen in den Bussen sind. Man macht alle drei Jahre schriftliche Nachfrageerhebungen. Aufgrund dessen wird es auf die Transportunternehmen verteilt. Wir werden dies aber noch verfeinern mit den neuen Mitteln wie die Ticket-App FAIRTIQ und den Onlineverkäufen kann man es noch viel genauer sagen. Es ist wie beim GA aufgebaut, es besteht eine Nachfrageerhebung und die Anteile werden aufgrund dieser Resultate verteilt.

Britschgi-Diepoldsau: Zum Thema Tarifverbund ist man sich einig. Gibt es Ansätze von Lösungen für die Zukunft mit den Grenzüberschreitungen?

Regierungsrat Damann: Wir stehen in Diskussion mit dem Vorarlberg, es ist aber sehr schwierig, weil der Preisunterschied dermassen hoch ist. Bei uns gilt der gleiche Preis für drei oder vier Zonen, und im Vorarlberg kann man im ganzen Vorarlberg zum gleichen Preis fahren.

Patrick Ruggli: Für 365 Euro kann man das ganze Jahr im Vorarlberg Zug fahren. Damit kann man bei uns eine Zone fahren. Das ist ein riesiger Unterschied. Im Vorarlberg wird das viel mehr subventioniert. Wir haben einen Kostendeckungsgrad von etwa 54 Prozent über den ganzen Kanton betrachtet, und bei ihnen liegt er zwischen 20 und 25 Prozent.

Britschgi-Diepoldsau: Kann ein Zeithorizont festgelegt werden und weiss man die Höhe des Preises, den man zusätzlich benötigt?

Gildo Da Ros: Ich habe in meiner vergangenen Tätigkeit diesen Verbund aufgebaut, weshalb ich die Tarifstruktur sehr gut kenne. Wir haben Testversuche gemacht bei der Linie Konstanz und Kreuzlingen. Wir haben viele Sachen versucht, z.B. die gegenseitige Anerkennung. Wenn jemand in Deutschland ein Ticket kauft, könnte damit auch in Kreuzlingen fahren. Das funktionierte aber nicht, es fuhren alle nach Deutschland zum Einkaufen, was zu Einnahmeausfällen auf Schweizer Seite führte.

Man hat wirklich schon vieles versucht, man hat nie eine gute Lösung gefunden. Die Transportunternehmen haben Anspruch, die Einnahmeausfälle entschädigt zu erhalten. Hier suchen wir immer noch nach Lösungen, was sehr schwierig ist, weil der Gap mit Faktor 1:10 riesig ist. Wir versuchen es jetzt auch mit Stichlinien, dass man z.B. nur bis Bregenz fahren kann. Wir müssen die grenzüberschreitende Differenz abbauen, damit die Leute den öV benutzen. Bei Pauschalangeboten gibt es die Tageskarte schon, dort ist der grosse Kampf, wer welche Anteile erhält. Die Deutschen und die Österreicher sind zufrieden, weil sie alles vom Staat bezahlt erhalten, die Schweizer wollen die Einnahmeausfälle bekommen.

Regierungsrat Damann: Die Diskussionen laufen auf verschiedenen Stufen, auch auf Bundesebene. Es kann keine Prognose gemacht werden.

Britschgi-Diepoldsau: Vorläufig fahren ja sehr wenige Leute in dieser Versuchsphase, bis sich die Leute daran gewöhnen.

Gildo Da Ros: Diese Problematik besteht auch mit den Grenzgängern. Es gibt gewisse Firmen, die Sonderangebote machen, bei denen übernimmt die Firma die Vergünstigung des Angebots. Aber für viele Österreicher ist es aufgrund dieser Preisdifferenz extrem teuer.

Gut-Buchs: Für mich ist unklar, wie das Verhältnis zwischen dem Tarifverbund Ostwind und dem Kanton ist. Ist das in einem Leistungsauftrag festgehalten? Wie funktioniert das genau, wer hat das Sagen? Die Frage ist deshalb aufgetaucht, weil es bei der SBB bei den Abonnements Rentnertarife gibt und beim Ostwind nicht. Darauf wurde ich schon mehrfach von älteren Leuten angesprochen.

Patrick Ruggli: Wir haben das bei Ostwind deponiert und da hiess es, sie seien autonom und machen das nicht.

Gildo Da Ros: Das ist ein Tarifkonstrukt, d.h. ein vertragliches Konstrukt zwischen den Unternehmen einerseits, und zwischen den Unternehmen und den Bestellern andererseits. Konkret würde ich Ihnen empfehlen, den Antrag bei Patrick Ruggli einzureichen. Er ist Mitglied des Tarifverbund-Rates, der abschliessend die Tarifhoheit innehat.

Wick-Wil: Wir beraten Unternehmen. Klein- und Kleinstunternehmen können nicht an den Programmen partizipieren, von denen grosse Firmen profitieren. Sie werden diskriminiert, denn es braucht eine Anzahl von Mitarbeiter. Es soll dringend eine Lösung gesucht werden.

Schöbi-Altstätten: Was hat der Tarifverbund Ostwind für eine Gesellschaftsform?

Regierungsrat Damann: Es ist eine Genossenschaft. Es sind die Kantone Schaffhausen, Thurgau, St.Gallen, Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden und Glarus daran beteiligt, die an die Grundrechte und Rechtsgleichheit gebunden sind.

Patrick Ruggli: Nimmt das Anliegen bzgl. Firmenabos von Wick-Wil auf.

Böhi-Wil: Es gibt das Ostwind-App und das Ticket-App FAIRTIQ. Ich habe gehört, dass die SOB ein System haben, das nicht damit vereinbar sei, stimmt das?

Patrick Ruggli: Die SOB hat das App «abilio», es macht etwas ganz Ähnliches, es geht aber noch etwas weiter und greift auf eine Mobilitätsplattform zu, wo man auch Mobility, Velos usw. lösen kann. Unter den Bestellerkantonen und beim Bund wird besprochen, warum es mehrere solche Lösungen (ZVV-Ticket-App «lezzgo», Ostwind hat FAIRTIQ, SOB hat abilio) gibt. Der Bund meint, eine gewisse Konkurrenz sei gut, damit solche Lösungen hervorkommen. Ich meine, irgendwann müsste man sich für das Beste entscheiden.

Böhi-Wil: Das heisst aber nicht, dass die SOB nicht im Tarifverbund Ostschweiz ist.

Patrick Ruggli: Nein, die ist auch dabei, das sind nur die verschiedenen Apps. Die Transportunternehmen erhalten, wenn sie ein Billett verkaufen, eine Kommission und das treibt sie an, möglichst viele Tickets zu verkaufen.

Tinner-Wartau: Es braucht dringend einen einheitlichen Tarifverbund für die gesamte Bevölkerung.

Regierungsrat Damann: Es ist ein Projekt am Laufen zu einer solchen Vereinheitlichung.

2.1.2 (Hängige parlamentarische Aufträge)

Kofler-Uznach: Im ersten Abschnitt steht: «Die S-Bahn Obersee soll bis 2018 verwirklicht und auf dieser Basis auch das Verkehrsangebot aus dem Grossraum Zürich bis Toggenburg ausgebaut werden.» Schmerikon stellt sich quer gegen einen Doppelspurausbau. Die Kantonsräte aus unserer Region haben uns mehrfach über die Parteigrenze hinweg für den Doppelspurausbau eingesetzt. Die Einsprache von Schmerikon ist hängig, ich habe Verständnis für diese Einsprache, denn die Gemeinde hat dadurch praktisch keine Vorteile. Sie haben schlechte Anschlüsse in Rapperswil und Uznach, sie haben den Schnellzughalt verloren und auch beim Autoverkehr bestehen für sie Verschlechterungen. Eine Barriere, wo die Erschliessung wäre, ist im Industriegebiet, und ist zwischen sechs bis sieben Minuten geschlossen, dadurch staut sich der Verkehr bis zur Hauptstrasse. Wenn dies zu den Hauptverkehrszeiten ist, dann läuft von eingangs Schmerikon bis ausgangs Uznach gar nichts mehr. Es ist ein Problem für den Autoverkehr und somit kommt der öV auch nicht mehr vorwärts. Schmerikon stellt sich auf den Standpunkt, dass sie nicht schuld sind an dem und möchten eigentlich, dass die SBB oder der Kanton sich finanziell beteiligt. Sie sind in Verhandlungen.

Regierungsrat Damann: Das Bundesamt hat die Plangenehmigung erteilt, im Prinzip ist das Verfahren bewilligt. Die Gemeinde hat noch Zeit bis Mitte August das Verfahren eine Stufe höher an das Bundesverwaltungsgericht weiterzuziehen. Ob dies erfolgt wissen wir nicht, wir sollten es aber bis Ende Woche 28 wissen, weil die SBB am 1. September 2018 mit dem Bau beginnen will. Wenn das Verfahren weitergezogen wird, kann die Planung nicht gemacht werden und somit kann der Bau nicht dieses Jahr begonnen werden.

Wir haben diese Woche mit dem Gemeindepräsidenten gesprochen. Er hat es offengelassen. Wir meinen, wir seien Schmerikon relativ stark entgegengekommen. Wir haben den perrongleichen Umstieg in Rapperswil-Jona mit der Bahn erreicht, dazu benötigte es einen Tausch der Linien der drei Bahnen SOB, SBB und Thurbo, die von den drei Bahnen unterschrieben wurde.

Wir haben uns bereit erklärt, die Unterführung mindestens in der Planung mitaufzunehmen. Wir haben keine gesetzliche Grundlage die Unterführung finanziell zu unterstützen. Vom Strassenbau her kann man auch nichts bezahlen, denn es handelt sich um eine Gemeinde- und nicht um eine Kantonsstrasse. Wir sind in einem Dilemma. Wir versuchen nochmals mit der SBB zu sprechen, denn die SBB hätte theoretisch die Möglichkeit etwas zu finanzieren. Der SBB findet eine Wartezeit von 6 – 7 Minuten auf einer Gemeindestrasse tolerierbar. Wir hoffen, dass es eine Lösung gibt und nicht vor Gericht müssen.

Regierungsrat Mächler: Es handelt sich um das Industriegebiet, das auf der anderen Seite der Bahn ist, welches mit der neuen Allmeindstrasse verbunden werden müsste, damit es besser erschlossen ist. Wenn Umfahrungsstrasse gebaut ist, wird die Allmeindstrasse teil der Umfahrungsstrasse. Wir haben Hand geboten, dass der Kanton die Stichstrasse in einer ersten Phase plant und projiziert. Ich meine, wir haben uns maximal herausgelehnt. Wir sind überzeugt, dass dies rechtlich möglich ist, aber man hat es noch nie so gemacht. Dann übergeben wir das Projekt der Gemeindestrasse an die Gemeinde, denn sie muss bei der Bürgerschaft den Kredit einholen. Wenn eine Umfahrungsstrasse gebaut wird, wird die Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse umgewandelt und die aufgewendeten Kosten werden vom Kanton übernommen. Es besteht das Risiko, wenn die Umfahrungsstrasse nicht gebaut wird, dass diese Strasse eine Gemeindestrasse bleibt und die Kosten dafür selber zu tragen hat. Im Moment streiten wir darüber, weil die Ge-

meinde eine Vorfinanzierung eines Teils durch den Kanton verlangt. Es gibt jedoch keine gesetzliche Grundlage für eine Finanzierung einer Unterführung an einer Gemeindestrasse. Die Gemeinde Schmerikon bezeichnet die Haltung des Kantons als stur, ich meine aber wir haben die maximalen Möglichkeiten unserer gesetzlichen Grundlagen ausgeschöpft. Wir bedauern die Rechtsstreitigkeit, im schlimmsten Fall kommt der Fall bis ans Bundesgericht, wobei man unnötig Zeit verliert.

Kofler-Uznach: Schmerikon stört sich daran, dass die Barriere so lange unten ist, wenn die Doppelspur kommt, ist die Barriere noch länger unten. Ich befürchte sehr, dass sie bis Ende August mit dem Entscheid warten. Dies sollte verhindert werden. Dann wird die Doppelspur wieder nicht kommen.

Raths-Thal: Seit Jahrzehnten ist täglich in meiner Region die Barriere 16 bis 18 Minuten an einer Kantonsstrasse aneinander eine Barriere unten.

Kommissionspräsident: In Rorschach wartet man auch ständig an geschlossenen Barrieren.

Fürer-Rapperswil: Was bietet die SBB, wenn sie eine Doppelspur haben? Die SBB profitiert von der Doppelspur, indem sie mehr Geld einnehmen.

Regierungsrat Damann: Es handelt sich weitgehend um eine SOB-Spur und darauf fährt der Turbo. Es handelt sich um eine Infrastrukturbaute. Die SBB erhält den Auftrag vom Bundesamt, weil sie die Möglichkeit haben zu bauen.

Im Kanton St.Gallen wie auch in anderen Kanton und Gemeinden hat man diese Probleme. Es ist nicht möglich, dies über den Kanton finanzieren zu lassen. Im Normalfall zahlt die SBB wenig bis nichts an eine Unterführung.

Tinner-Wartau: Ich empfehle der Regierung den Gemeinderat mit dem Gemeindepräsidenten einzuladen. Es sollen nicht weitere Eingeständnisse gemacht werden. Der Kanton kann nicht an alle Unterführungen zahlen.

Regierungsrat Mächler: Die Gesetze können ausgelotet werden aber über das hinaus nimmt man keine finanzielle Hilfe vor. Es finden intensive Gespräche statt.

Regierungsrat Damann: Ich habe einen Brief der Gemeinde Schmerikon erhalten, dass sie nochmals verhandeln wollen. Sie haben eine Einsprachefrist bis Mitte August 2018, bis dann ist die Frist der SBB abgelaufen. Wir versuchen in der kommenden Woche einen gemeinsamen Termin auch mit der SBB zu machen, um die Gemeinde Schmerikon zu überzeugen. Wir versuchen alles um eine Lösung zu finden.

Göldi-Gommiswald: Ich habe mich bewusst nicht dazu geäußert. Ich bin als Geschäftsführer dieser Region in dieses Thema involviert. Für allfällige Fragen ausserhalb dieser Sitzung stehe ich gerne zur Verfügung.

Blumer-Gossau: Auf S. 25 die 6. Forderung an die Regierung zur Fernverkehrskonzession, gibt es einen aktuellen Stand?

Regierungsrat Damann: Zum aktuellen Stand: Konstanz und der Voralpenexpress sind nicht aufgeführt. Wir sehen nicht ein, dass der Voralpenexpress kein Fernverkehr sein soll. Das hat man uns versprochen, als der Gotthard gebaut wurde. Wir haben erneut geschrieben, dass wir damit nicht einverstanden sind.

Der Rheintalexpress ist eigentlich neu vorgesehen im Fernverkehr. Es kommt darauf an, ob es Einsprachen gibt. Im August läuft die Einsprachefrist ab. Es kann sein, dass das Bundesamt nochmals um zwei Jahre verlängert. Währenddessen ist der REX wieder nicht darin enthalten. Das kostet uns jedes mal 1 bis 1,5 Millionen Franken.

2.1.3 (Koordination mit den finanziellen Vorgaben von Bund und Kanton)

Widmer-Mosnang: Auf S. 27 wird auf die allfälligen Reduktionen von Staatsbeiträgen verwiesen. Was passiert, wenn die Mittel gekürzt werden?

Regierungsrat Damann: Die Staatsquote muss reduziert werden. In der Verhandlung mit den Gemeinden halten wir daran fest, den Beitrag ans BIF wie bisher je hälftig zu teilen. Sonst ist im Augenblick von der Regierung im ÖV keine Kürzung geplant.

2.2.1.a (Strategische Ziele)

Fürer-Rapperswil: Ist diese Erhöhung gemäss S. 29 auch mit Elektrobusse vorgesehen?

Regierungsrat Damann: Die Stadt St.Gallen führt Elektrobusse ein. Es gibt neu eine elektrifizierte Durchmesserlinie Wittenbach–St.Gallen–Abtwil. Damit man Abtwil und Wittenbach nicht elektrifizieren muss, sind diese elektrisch mit Drahten plus Batteriebetrieb versehen. Während dem Fahren durch die Stadt St.Gallen werden die Batterien aufgeladen, die Fahrten durch diese zwei Gemeinden können mit Batteriebetrieb erfolgen.

Die Regierung hat sich für die Elektrifizierung ausgesprochen. Es gibt eine Linie quer durch die Stadt St.Gallen, die man elektrifiziert. Es wird nicht nur in der Stadt St.Gallen unterstützt.

Göldi-Gommiswald: Unter dem Punkt Ökologisch steht: «Die Umweltbelastung des öffentlichen Verkehrs wird reduziert.» In welcher Art und Weise wird das bei der Vergabe von Aufträgen an Transportunternehmen berücksichtigt?

Patrick Ruggli: Das wird in der nächsten Ausschreibung gemacht, das wird der «Seebus» sein. Wir wissen aber noch nicht genau, wie wir diesen Punkt berücksichtigen werden. Es ist klar, dass dieser Punkt berücksichtigt werden muss.

Blumer-Gossau: Auf S. 30 beim Punkt «Hindernisfreier öffentlicher Verkehr» geht um das BehiG, diese Vorschriften müssen bis Ende 2023 erfüllt sein. Schaffen wir das oder laufen wir ebenfalls in eine Vollzugsmangelsituation?

Patrick Ruggli: Die Bahnunternehmen sind auf Kurs. Die Perrons werden angepasst. Fahrzeuge, die die Vorschriften noch nicht erfüllen, sollten das bis Ende 2023. Bei den Busfahrzeugen ist es ebenfalls so. Die Erneuerungsquote bei diesen Fahrzeugen ist relativ hoch. Ein Bus fährt zehn bis zwölf Jahre, nachher muss er gewechselt werden. Wir haben aber noch ein Problem bei den Bushaltestellen.

Regierungsrat Mächler: Dieser Termin ist in der Tat höchst anspruchsvoll, nicht nur für uns. Wir haben nach Rücksprache in der Regierung den Anteil erhöht, das werden wir im Rahmen des 17. SBP transparent machen. Das wird aber nicht ausreichen vom Kanton aus die rund 700 Bushaltestellen anzupassen. Es gibt hierzu schweizweit eine Diskussion ob es sinnvoll ist, jede Bushaltestelle mit höheren Randsteinen anzupassen oder ob es allenfalls sinnvoller, wenn die Busse mit technischen Hilfsmitteln ausgestattet werden um den Einstieg zu erleichtern. Die Kantonsingenieure haben sich ein Modell von Portugal und Spanien mit technischen Lösungen angeschaut. Das wäre für uns eine denkbare Lösung, so könnte man schneller reagieren. Die schweizweite Umsetzung der baulichen Massnahmen bis 2023 wird schwierig. Es gibt teilweise bereits Reklamationen von älteren Menschen zu den hohen Kanten beim neuen Bahnhofplatz in der Stadt St.Gallen. Man muss sich wirklich gut überlegen, welche Richtung man einschlagen will. Die Lösung haben wir noch nicht.

Blumer-Gossau: Das Problem zum Bahnhof St.Gallen ist mir bekannt. Ist die Frist von 2023 bei den Perronkanten bei den Bahnhöfen gewährleistet?

Patrick Ruggli: Die SOB, die SBB, Thurbo und die Appenzeller Bahnen haben das so gesagt. Sie sind auch dafür verantwortlich.

Fürer-Rapperswil-Jona: Gemäss S. 29 im unteren Drittel soll der «Zugang zur Fahrausweisen des öffentlichen Verkehrs ...» vereinfacht werden. Mit dem Abbau von Verkaufsstellen vor Ort wird der Zugang für teils Leute erschwert. Wie soll das gefördert werden?

Regierungsrat Damann: Es ist nicht der physische Zugang gemeint, sondern der Zugang zum Ticketverkauf (insb. digital). Es gibt eine starke Entwicklung hin zum digitalen Bezug des Tickets. Die Verkaufsstellen werden nicht mehr gross genutzt. Damit wird eine Kontaktmöglichkeit gestrichen, dies entspricht dem Zeitgeist. Wenn sich die Technologie so weit entwickelt, dass man beim Ein- und Ausstieg automatisch registriert wird, wird das sowieso hinfällig.

Patrick Ruggli: Es wird weiterhin Schalter geben, sie werden an den grösseren Bahnhöfen sein.

2.2.1.b (Stossrichtungen und Massnahmen)

Gut-Buchs: Die Bemerkungen auf S. 31 «die Bestellung von Leistungen des Regionalverkehrs erfolgt aufgrund von klaren aber differenzierten Standards» finde ich den richtigen Weg. Diese Aussage würde ich mich auch sonst wünschen.

Schöb-Thal ist wieder anwesend.

2.2.2 (Angebotsstandards)

Wick-Wil: Es besteht ein enormer Qualitätsunterschied zwischen der SOB und Thurbo (Keine Ablagemöglichkeiten etc.). Was muss der Kanton unternehmen, dass minimale Standards zum Rollmaterial festgelegt werden?

Regierungsrat Damann: Wir haben bedingt Einfluss auf das Rollmaterial, allenfalls könnten bei einer Ausschreibung Minimalstandards festgelegt werden.

Thurbo ist der Anbieter mit dem günstigsten Preis pro Kilometer. Thurbo schneidet bei Zufriedenheitsumfragen bei Passagieren sehr gut ab. Das Rollmaterial hält noch ca. zehn Jahre. Sie starten jetzt dann das Verfahren um den alten Thurbo zu ersetzen. Den Standard wird man tendenziell erhöhen.

Patrick Ruggli: Es ist die Strategie von Thurbo mit möglichst günstigem Rollmaterial ein Angebot zu fahren. Sie begründen es damit, dass die Passagiere maximal eine halbe Stunde im Zug sind, da spielt die Qualität keine übermässige Rolle wie bei einem SOB-Zug. Die nächste Fahrzeuggeneration wird nächstens in Angriff genommen, sie rollen ca. ab Jahr 2024 bis 2028.

Wick-Wil: Damit bin ich unzufrieden. Wie soll man jemanden aus der Bevölkerung erklären, dass es zwei Kategorien von ÖV-Benutzern im S-Bahnbereich gibt? Die Wartezeit von 10 Jahren ist sehr lang.

Die Umfragen macht Thurbo nur bei denjenigen, die noch mitfahren und sich das noch bieten lassen. Ich benutze die S-Bahn nur noch im Notfall, wenn anderes Rollmaterial nicht vorhanden ist. Jeder der ausweichen kann, nimmt selbstverständlich ein anderes Rollmaterial.

Kofler-Uznach: Die Unterschiede zwischen der SOB und einem Thurbo sind wirklich riesig.

Gildo Da Ros: Der Thurbo ist ein Nahverkehr-S-Bahn-Mittel, das sehr viele Vorteile hat.

Schöbi-Altstätten: Vom finanziellen Aspekt, kann man sich fragen, will man mehr Frequenzen oder mehr Bequemlichkeit und Platz.

Koller-Gossau: Das haben wir überall, das ist die Entscheidung des Leistungsanbieters. Es gibt Busunternehmen die entscheiden, dass aus Kapazitätsgründen mehr Sitzplätze oder mehr Stehplätze angeboten werden.

2.3 (Angebotsentwicklung Fernverkehr)

Zoller-Quarten: Zum vorgesehenen Ausbau zum Halbstundentakt per Dezember 2025, nachher heisst es aber «Auch per Ende Dezember 2025 sollte der durchgehende Halbstundentakt der Intercityzüge zwischen Zürich und Chur mit Halt in Sargans und Unterterzen eingeführt werden». Ist das eine Nuance «ist vorgesehen» und «sollte eingeführt werden»?

Patrick Ruggli: Das geschieht zum gleiche Zeitpunkt.

2.4 (Regionale Angebotsentwicklung)

Böhi-Wil: Es heisst, die Nachfragesteigerung sei unter den Erwartungen. Was heisst das konkret?

Patrick Ruggli: Nein, sie ist nicht dramatisch unter den Erwartungen, man hat einfach ein stärkeres Wachstum erwartet. Bis ÖV-Angebote angenommen werden, geht es einfach länger als dass man ursprünglich gedacht hat. Wir sind schon auch ein wenig enttäuscht, da man meinte es gäbe einen massiven Ausbau und eine massive Frequenzerhöhung. Auch in der Stadt St.Gallen hat der ÖV im Jahr 2017 lediglich ein wenig zugenommen.

2.4.1 (Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee)

Widmer-Mosnang: Zwei Mitglieder des Stadtrates, die auch Mitglied des Kantonsrates sind, wollen einen politischen Vorstoss einreichen. Mit der Einführung der S-Bahn 2013 hat es zwar Verbesserungen gegeben, St.Gallen-Winkeln und St.Gallen-Bruggen haben jedoch schlechtere Verbindungen. Ziel ist, den Viertel-Stunden-Takt auch in den Stadtbahnhöfen anzubieten bis 2021 umzusetzen. Ist das überhaupt machbar? Das würde den ganzen Korridor Rorschach-St.Gallen-Wil betreffen. Der Bahnhof Algetshausen-Henau würde da auch dazugehören.

Regierungsrat Damann: Wenn der Bahnhof Algetshausen-Henau wieder geöffnet würde, fällt der Bus weg, damit wären viele Leute nicht mehr einverstanden. Wir können bei so wenig Passagieren nicht beides anbieten. Diese Diskussion ist aber noch nicht abgeschlossen.

Beim Bahnhof St.Gallen-Winkeln und St.Gallen-Bruggen ist es vom Trasse her momentan nicht anders möglich. Wenn man die Frequenzen bei diesen beiden Bahnhöfen betrachtet, ist ein Viertel-Stunden-Takt nicht machbar. Die Stadtbusse erschliessen die Bahnhöfe noch zusätzlich. Im Moment fehlen uns aber die Kapazitäten und das Trasse.

Patrick Ruggli: Der Kanton St.Gallen hat zusammen mit den anderen Ostschweizer Kantonen im November 2014 im Rahmen des Ausbauschlusses 2035 dieses Begehren gestellt. Dieses Begehren wurde mehrfach geprüft. Insbesondere auf der Achse Gossau-Rorschach wäre ein Viertel-Stunden-Takt adäquat. Infrastrukturmässig ist es auf das Jahr 2021 momentan nicht machbar. Vielleicht schaffen wir einen 10-/20-Minuten-Takt oder einen 13-/17-Minuten-Takt. Wir müssen einen minimalen Kostendeckungsgrad bzw. einen Zielkostendeckungsgrad erreichen, da sind wir an das Gesetz gebunden. Mit der S-Bahn S1 werden wir bei einem Viertel-Stunden-Takt die Vorgaben nicht erreichen. Darum sind uns in diesem Fall eigentlich auch die Hände gebunden.

Koller-Gossau: Während den Hauptstosszeiten St.Gallen–Gossau–St.Gallen wurde ein Zug eingeschoben. Dieses Angebot besteht seit zwei Jahren, mir scheint, das Angebot wird zu wenig genutzt. Betreffend der Wirtschaftlichkeit steht: «Der Kanton prüft Kostenreduktionspotenzial im ÖV durch Angebotsveränderungen oder Abbauten.» Kennt man Zahlen zu dieser konkreten Verbindung oder ist das ein Versuchsbetrieb?

Regierungsrat Damann: Ich glaube es handelt sich um diesen Zug, der nach Gossau weitergeleitet wird, dass er nicht in St.Gallen warten muss. Die Frequenz ist wirklich schlecht, der Zug fährt aber anschliessend direkt weiter.

Patrick Ruggli: Im Moment kann ich hierzu keine Auskunft geben. Ich nehme die Frage auf.

Blumer-Gossau: Der Vorstoss aus dem Stadtparlament St.Gallen ist parteiübergreifend. Mit der Antwort ist man wohl nicht zufrieden.

Die S-Bahn St.Gallen–Gossau–Arnegg–Bischofszell–Sulgen–Weinfelden bietet auf Thurgauer Boden einen Halb-Stunden-Takt an, auf St.Galler Boden nur einen Stunden-Takt. Die Frequenzen seien zu gering, das nötige Trasse dazu wäre glaube vorhanden. Könnte man hier nicht einen Versuchsbetrieb auf Dezember 2020 einführen? Es ist wirklich störend, wenn auf einer Strecke in der halben Zeit der Zug ganz durchfährt und in der anderen halben Zeit nur die halbe Strecke zurücklegt.

Patrick Ruggli: Zwischen Bischofszell und St.Gallen haben wir von Montag bis Freitag von 05.00 bis 08.00 Uhr und von 12.00 bis 19.00 Uhr einen Halb-Stunden-Takt. Dort transportieren wir am

meisten Leute. Wenn dies den ganzen Tag angeboten wird, fällt der Kostendeckungsgrad in den Keller. Dann können wir die Zielvorgaben nicht mehr erreichen. Wir haben mit unseren Thurgauer Kollengen Wege gesucht, aber wir können es aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht anbieten. Ein Versuchsbetrieb könnte man theoretisch machen, dann müssten sich die Gemeinden daran beteiligen. Das wäre die Stadt Gossau und die Stadt St.Gallen.

Blumer-Gossau: Bleibt denn das Fahrzeug einfach in Bischofszell stehen?

Regierungsrat Damann: zu Blumer-Gossau: Ja.

Ich bin überzeugt, der Kanton Thurgau wird überrascht sein, was für Kosten auf sie zukommen werden.

Götte-Tübach: Der Stadtbus Rorschach wird separat aufgeführt. Da nutzt man das Wort Optimierung. Könnte man das noch etwas präzisieren?

Patrick Ruggli: Es handelt sich nicht um einen Abbau. Heute haben wir drei Busunternehmen; die VBSG, die Bus Ostschweiz und das Postauto. Mit einer cleveren Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den Ortsbuslinien könnte man optimaler fahren. Kursmässig bleibt das Angebot.

Götte-Tübach: In der kommunalen und regionalen Debatte hat man versucht mit dem bisherigen Mengengerüst weitere Erschliessungen, z.B. die regionale Sportanlage Kellen bis hin nach Tübach einzubinden. Bedingung hierfür sind die bereits erwähnten Bahnunterführungen. Eine Optimierung könnte also bedeuten, dass die bediente Fläche grösser wird, aber bezüglich Kosten nicht ab- oder ausgebaut wird.

Patrick Ruggli: Wir haben eine Ausschreibungsplanung gemacht, wir lassen alle Optionen offen.

2.4.2 (Region Rheintal)

Schöbi-Altstätten: Was versteht man unter «Erhöhung der innerörtlichen Erschliessung» bei der Durchmesserlinien?

Patrick Ruggli: Das könnten weitere Haltestellen bedeuten oder bei einer Überlagerung von zwei Buslinien welche im Halb-Stunden-Takt fahren, bei einem gewissen Abschnitt auf einen Viertel-Stunden-Takt umstellt. Im Moment ist aber noch offen, was wir machen. Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm ist einiges am Laufen. Zusätzlich fährt auch der REX im Halb-Stunden-Takt. Die Busse müssen auf diese Züge angepasst werden. Im Verlauf des nächsten Jahres werden wir eine ÖV-Planung im Rheintal starten.

2.4.3 (Region Sarganserland-Werdenberg)

Gut-Buchs: Zum Fernverkehr auf S. 36: Wir sind zusammen mit dem Bündnerland sehr stark daran interessiert, dass der EC-Halt Zürich-München in St. Margrethen gewährleistet ist. Analog zu den anderen Regionen sollen die Anzahl Arbeitsplätze und die Anzahl Einwohner, die in der Schweiz und im Ausland sind in einer Tabelle dargestellt werden. Sie haben im Kapitel 2.4.2. bei der Region Rheintal den Vorarlberg dazu genommen. Ich weiss nicht, was genau der Perimeter war. Bei uns fehlt das Liechtenstein. Liechtenstein ist für uns verkehrstechnisch und für

die Anliegen, die wir jeweils treffen auch sehr wichtig. Das wären da gleich nochmals 40'000 Arbeitsplätze und rund 40'000 Einwohner.

Kommissionspräsident: Nimmt das Anliegen auf, es wird im Protokoll aufgeführt.⁷

2.4.4 (Region ZürichseeLinth)

Göldi-Gommiswald: Die Agglo Obersee umfasst 16 Gemeinden und es umfasst 150'000 Einwohner.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich beantrage, die Regierung einzuladen

«den Ausbauschnitt, welcher für 2021 von Benken nach Schmerikon geplant ist, soll über die Seestrasse bis Jona weitergeführt werden oder die Strecke Rapperswil bis Buech bis Schmerikon weitergeführt werden, zu prüfen.»

Bollingen hat keinen Bahnhof seit 2005. Man hat diesen ersatzlos gestrichen, man hat nicht einmal probiert, Halt auf Verlangen einzufordern. An der Haltestation «Büchsersee» wohnt gar niemand. Der damalige Stadtpräsident und heutige Regierungsrat hat Bollingen getröstet. Anlässlich der Bürgerversammlung 2017 hat der damalige Stadtpräsident Erich Zoller bekannt gegeben, dass tatsächlich keine Haltestelle geplant ist. Uns fehlt eine Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Wir haben die Möglichkeit dem Schulhaus zuzusteigen, dieser fährt am morgen früh und am Mittag zurück. Der Platz hängt davon ab, ob viele Kinder drin sind. Die Strecke hat das grosses Industriegebiet Buech dran, dieses wird sich wohl noch vergrössern. Aus östlicher Richtung ist auch kein öffentlicher Verkehr dahin möglich. Eine Verbindung von Rapperswil fährt nach nun nach Buech. Diese Linie sollte weitergezogen werden. Es ist auch ein Naherholungsgebiet unserer Region.

Zoller-Quarten: Als ehemaliger Präsident der Agglo Obersee weise ich darauf hin, man hat verschiedene zusätzliche Haltestellen geprüft. Beim Spital Uznach besteht die grösste Nachfrage. Mein Anliegen ist die Prüfung, ob dort eine Haltestelle Sinn macht und möglich ist.

Regierungsrat Damann: Sie können der Regierung einen Auftrag geben, dies zu prüfen. Wir müssen das mit den Gemeinden besprechen, denn das kostet die Gemeinden relativ viel mehr Geld. Ich glaube bzgl. Spital Uznach gibt es vom BAV schon etwas, wo das geprüft worden ist.

Kofler-Uznach: Es waren einmal zwei Haltestellen vorgesehen, die eine im Ausserhirschland und die andere im Spital. Das wurde doch schon geprüft?

Patrick Ruggli: Die Investitionen für die Infrastruktur sind Sache des Bundes, das muss über ein Programm laufen. Die beiden Haltestellen haben wir eingegeben, im Zusammenhang mit der Stadt-Land-Obersee Viertelstundentakt hat man Ausserhirschland und Spital Uznach mitgenommen. Das BAV hat das für beide Haltestationen geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass das Kosten-/Nutzen-Verhältnis schlecht ist und nicht weiterverfolgt wird. Der Kanton St.Gallen könnte das selber finanzieren. Man müsste auch noch das dahinterstehende Fahrplankonzept

⁷ Ende 2015 verzeichnete das Fürstentum Liechtenstein 37'622 Einwohner. Im Fürstentum finden 36'755 Beschäftigte Arbeit. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten ist nicht im Fürstentum wohnhaft (Liechtenstein in Zahlen, 2017).

anschauen. Man ist von einem Viertelstundentakt zwischen Uznach und Rapperswil ausgegangen. Es bräuchte dann eine lange Doppelspur zwischen Benken und Bollingen und das ist einmal ziemlich teuer.

Koller-Gossau: Wir können nur den Auftrag zur Prüfung geben. Man müsste von der Gemeinde ein Versuchsbetrieb anbieten.

Kofler-Uznach: Wenn die Einsprachen weitergezogen werden, welche Termine gelten dann?

Patrick Ruggli: Das ist schwierig zu sagen. Wenn wir bis zum 10. Juli 2018 keine Einigung finden mit der Gemeinde, wird die SBB keine Zeit mehr haben, am 1. September mit dem Bauen anzufangen. Das heisst, das Projekt verschiebt sich um ein Jahr.

Auch wenn bis zum 15. August keine Einsprache mehr eingeht, wird es ein Jahr später, der schriftliche Terminplan der SBB ist so vorgegeben.

Wenn es vor das Bundesverwaltungsgericht geht, kann das ein 1-1,5 Jahre dauern. Dann könnte es noch bis vor Bundesgericht gehen. Im Fall Doppelspur Goldach-Rorschach sind wir seit 2,5 -3 Jahren in einem Rechtsstreit. Ein Rechtsstreit zu einem Wendegleis in Herrliberg dauerte 3,5 Jahre.

2.4.7 (Alternative Betriebsformen)

Schöbi-Altstätten: Man hat die Prüfung angesprochen auf alternative Betriebsformen, zum Beispiel Busse, wenn man unter 30 Prozent kommt. Geht es da nur darum, dass man alternative Betriebsformen prüft oder Ganzeinstellungen? Gibt es irgendein Minimum beim Kostendeckungsgrad?

Patrick Ruggli: Grundsätzlich geht es darum, das Bahnangebot durch Busse zu ersetzen. Zu drei Linien geben wir einen Auftrag zur Prüfung: Rorschach-Heiden, Rheineck-Walzenhausen und Geissen-Altstätten. Bei diesen Bahnen müsste man investieren, das heisst der Kostendeckungsgrad würde sich nochmals verschlechtern. Regierungsrat Damann ist im Lenkungsausschuss und wir werden mit aller Vorsicht an dieses Projekt gehen, denn es ist eminent heikel.

Schöbi-Altstätten: Welches ist der minimale Deckungsgrad?

Patrick Ruggli: Bei diesen Linien haben wir 30 Prozent minimaler Kostendeckungsgrad. Wir kratzen an den 30 Prozent, weshalb wir gezwungen sind, dies anzuschauen.

Regierungsrat Damann: Die drei Bahnen müssten in nächster Zukunft relativ viel Geld investieren. Unter Umständen könnte man für die Bevölkerung ein besseres Angebot machen mit dem Bus. Wir wissen, dass es ein heikles Thema ist. Wir gehen das Projekt sehr vorsichtig an. Wir werden der Bevölkerung aufzeigen müssen, was sie für Alternative hätten.

Schöbi-Altstätten: Die erste Weiche ist auf jeden Fall schon verschwunden in Altstätten im Bahnhof.

2.5.1.c Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF

Blumer-Gossau: Auf Seite 43 in der Tabelle zu St.Gallen Winkeln-St.Gallen, Zugfolgezeitverkürzung und Spurwechsel. Die Testfahrten haben im Frühling stattgefunden, ist das jetzt realisiert? Die gleiche Frage stellt sich bei Winterthur-Wil. Ist das alles so realisiert wie es im Bericht steht?

Patrick Ruggli: Ab Fahrplan Dezember 2018.

2.5.2.a (Regionale Bushöfe)

Blumer-Gossau: In der Tabelle auf S. 45 sind die realisierten Projekte und auf S. 46 die bevorstehenden Projekte. Der Bushof Gossau ist jedoch nicht realisiert, warum ist er auf dieser Liste?

Patrick Ruggli: Der Kanton St.Gallen hat das Geld dafür gesprochen.

Regierungsrat Damann: Es gibt Einsprachen. Wenn sie bauen können, haben die die Zusicherung des Kantons für das Geld. Es ist im bestehenden ÖV-Programm.

Widmer-Mosnang: Zum Thema Haltestellen: Es gibt Luxuslösungen, die zu enormen Kosten für einzelne Haltestellen führen. Wie ist die Kostenteilung und wer sagt, wie die Haltestellen gemacht werden müssen? Ich meine, oft wäre einem Ort weniger mehr.

Regierungsrat Damann: Gemäss Art. 5 und 6 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51, abgekürzt: VöV) wird etwas an die Haltestelle gezahlt, wo mindestens drei Linien zusammenkommen. An die Kante 150'000 Franken und für ein Dach 150'000 Franken. Das heisst, 300'000 Franken. Wenn eine Haltestelle an einer Kantonsstrasse gebaut wird ist das Bau-departement zuständig oder bei den Gemeindestrassen die Gemeinden.

Böhi-Wil: In Tabelle der bevorstehenden Projekte ist für den Bushof Wil ein Kantonsbeitrag von 5 Millionen Franken vorgesehen. Auf Seite 53 beträgt der Mittelbedarf für den Bushof Wil 4 Millionen Franken. Wie erklärt sich dieser Unterschied?

Gildo Da Ros: Es fehlt ein Jahr, im 2024 wird die letzte Million abgeschrieben.

Widmer-Wil: Auf der Tabelle sind nur die Bushöfe als Projekte aufgeführt. Wie viele neue Haltestellen sind in diesem Programm geplant? Gibt es überhaupt neue Haltestellen? Das heisst, die bestehenden Haltestellen müssen nur noch bzgl. Behindertengerechtigkeit nachgerüstet werden?

Regierungsrat Damann: Nein, das sind wirklich nur die aufgeführten. Es müssen drei Linien zusammenkommen und das haben wir nicht so viel im Kanton.

Patrick Ruggli: Es kann neue Haltestellen geben, aber das sind Einzelfälle und die müssen wir anschauen. Und das schauen wir mit der jeweiligen Gemeinde oder Stadt an. Es ist nicht aufgeführt, weil das der Kanton nicht bezahlen muss.

Widmer-Mosnang: Gibt es Handlungsbedarf im Bereich der Überprüfung der Finanzen zum Thema Postauto?

Regierungsrat Damann: Das Postauto ist ein trauriges Kapitel. Ein Kapitel, das wir nicht sehen konnten und auch nicht sehen mussten. Der Bund hat einen Ausschuss eingesetzt, in dem ich sitze, der genauer hinschaut. Bundesrätin Doris Leuthard wünscht, dass mehr Ausschreibungen gemacht werden. Der Kanton St.Gallen hat mit dem Kanton Aargau zusammen einen Benchmark gemacht, so können wir überprüfen, ob die eingegebenen Kosten einer Unternehmung realistisch sind oder nicht. Wir werden, soweit es überhaupt möglich ist, in Zukunft genauer hinschauen. Postauto will künftig nur noch 5 statt 10 Regionen machen. Das heisst, unsere Region wird viel grösser, das wird allenfalls schwieriger. Sie wollen die Finanzen wieder mehr in die Regionen geben, dass es wieder mehr kontrolliert wird. Wir versuchen sicher zu optimieren, aber es ist nicht ganz einfach, denn wir haben nicht viele Möglichkeiten.

5.4 Beratung Beschlussentwurf

Kommissionspräsident: Die Diskussion wird nicht gewünscht.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

5.5 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

5.6 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 «Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019-2023», einschliesslich der Anträge, beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 21:0 Stimmen dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

5.7 Aufträge

Tinner-Wartau: Ich beantrage, die Regierung einzuladen,

1. mit der Stadt St.Gallen die Möglichkeit einer Trambahn auf der Längsachse zu prüfen, mit der die Feinverteilung der Erschliessung der angrenzenden Regionen ab der/den Tramlinien erfolgt.
2. die S4 als Ringbahn einer Erfolgskontrolle zu unterziehen und eine Neukonzeption sowie den Ausbau mit einer weiteren Verdichtung auf der Basis einer Aufteilung auf Teilabschnitte unter Berücksichtigung der Nachfrage und des Nachfragepotenzials zu prüfen.

Die Trambahn sollte in der nächsten Zeit zumindest nochmals geprüft werden. Ich denke, wie wir es im 5. ÖV-Programm zur Kenntnis genommen haben, wird das vermutlich auch eines sein, das dann ins 7. ÖV-Programm überlappen wird.

Die Erfolgskontrolle bzw. die Wirtschaftlichkeit der S4 ist anzuschauen. Ziel ist, die S4 als Ringbahn zu hinterfragen. Es geht nicht um den Rückbau des Angebotes. Gibt es allenfalls Teilabschnitte, die man mit einer Fortsetzung von einem anderen Angebot kompensieren kann.

Regierungsrat Damann: Der Antrag in Ziffer 1 ist abzulehnen. Wir haben eine Studie gemacht, die Auslegung hat ergeben, dass im Augenblick ein Tram zu teuer kommt und nicht finanzierbar ist. Wir haben ein Monitoring eingeführt, dass jedes Jahr durchgeführt wird; wenn eine bestimmte festgelegte Passazierzahl erreicht wird, muss man in die Planung gehen. Der Monitoringbericht wird dem Stadtrat und der Kantonsregierung vorgelegt. Wir wissen, die Planung eines Trams geht etwa 10 bis 20 Jahre.

Beide Räte haben einstimmig entschieden, dieses Projekt im Moment nicht weiter zu verfolgen. Wir bauen die Buslinien aus, wir können die Kapazität noch steigern.

Götte-Tübach: Ich bitte sie, der Kommission die vorhandenen Unterlagen zuzustellen.

Regierungsrat Damann: Der letzte Bericht werden wir Ihnen mit dem Protokoll zukommen lassen.

Tinner-Wartau: Es geht nicht nur um die Trambahn, sondern auch darum das Trasse zu sichern. Ich werde meinen Antrag mit dem Amt und Regierungsrat Damann verfeinern.

Regierungsrat Damann: Zum Antrag in Ziffer 2: Die S4 wird bereits überprüft. Die S4 wird sehr wahrscheinlich nicht mehr gleich geführt wie bis anhin.

Blumer-Gossau verlässt die Sitzung am 16.30

Patrick Ruggli: Wir überprüfen grundsätzlich alle S-Bahnlinien. Im Hinblick auf den Antrag der Stadt St.Gallen und der Region St.Gallen prüfen wird die S-Bahn St.Gallen näher und arbeiten vielleicht auch ein langfristiges Konzept aus.

Im Moment laufen die Diskussionen zum Ausbauschritt 2030/2035. Es gibt einen Zug der heute von Zürich nach Ziegelbrücke fährt. Es gäbe die Möglichkeit, diesen bis Sargans verlängern. Dann wäre die S4 obsolet. Wir versuchen auf dem gesamten S-Bahn-Netz zu optimieren.

Göldi-Gommiswald: Zu Ziffer 1: Mich interessiert, inwiefern die raumplanerischen Grundlagen bereits gesichert sind, dass man das zu einem späteren Zeitpunkt machen könnte.

Zu Ziffer 2: Ich habe von Patrick Ruggli gehört, dass ein solcher Antrag willkommen wäre.

Tinner-Wartau: Im ÖV-Bereich sind wir immer gut gefahren, wenn wir im Gleichtakt zwischen Amt und Departementen und auch der Politik das weiter angehen. Ich meine, der Auftrag kann auf das nächste Mal angepasst werden.

Gildo Da Ros: zu Ziff. 2: Die S4 aus einer Betreibervereinbarung der SBB, Turbo und SOB aus der S-Bahn 13 entstanden. Der Ursprung war die S-Bahn-Betreibervereinbarung, dass man überhaupt die S-Bahn St.Gallen einführen konnte. Zugkilometer und Personenkilometer wurden den einzelnen Bahnen zugeschrieben. Das war ein politischer Prozess. Wir sind mit der Wettbewerbskommission in Kontakt, wo wir die neue Betreibervereinbarung zur Genehmigung vorlegen müssen. Diese Betreibervereinbarung ist jetzt wieder in Verhandlung. Man kann davon ausgehen, dass die Ringbahn S4 auseinanderfallen wird, weil es betrieblich billiger und besser wird, wenn man es anders macht. Wir haben den Auftrag zur Prüfung, auch von der WEKO.

Regierungsrat Damann: zu Ziff. 1: Gewisse Sachen wurden dort schon ausgeschieden, z.B. das Tramdepot, Da die Lebensdauer von den Bauten nicht so lange sind, bauen wir (z.B. den Marktplatz) noch nicht für das Tram.

Kommissionspräsident: Wir lassen über die Anträge im Sinne eines Stimmungsbildes abstimmen. Die Aufträge können auf das nächste Mal angepasst werden und zu Beginn der nächsten Sitzung behandelt werden.

Die vorberatende Kommission lehnt den Grundsatz des Antrags in Ziffer 1 von Tinner-Wartau mit 7:10 Stimmen bei 2 Enthaltung und 2 Abwesenheit ab.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Grundsatz des Antrags in Ziffer 2 von Tinner-Wartau mehrheitlich zu.

Kommissionspräsident: Der Antrag ist der Geschäftsführerin im Vorfeld der Sitzung zukommen zu lassen, damit er vorgängig verschickt werden kann.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich beantrage, die Regierung einzuladen
«den Ausbauschnitt, welcher für 2021 von Benken nach Schmerikon geplant ist, soll über die Seestrasse bis Jona weitergeführt werden oder die Strecke Rapperswil bis Buech bis Schmerikon weitergeführt werden, zu prüfen.»

Kofler-Uznach: Ich unterstütze den Antrag, denn es ist wichtig, dass es auf dieser Seeseite eine Busverbindung gibt. Auf der anderen Seeseite haben sie am Wochenende keinen ÖV. Das ist wirklich störend.

Göldi-Gommiswald: Ich stimme dem Antrag zu. Ich meine, der Antrag sollte noch präzisiert werden. Der Bus wird ja umgekehrt, der fährt jetzt von Uznach nach Benken und würde zukünftig umgekehrt von Benken nach Schmerikon fahren.

Regierungsrat Damann: Vom Deckungsgrad her ist es fast unmöglich. Die Zahlen besagen, dass es wenig Einsteiger dort gib. Wir müssen das mit der Stadt Rapperswil besprechen, da sie relativ viel daran zahlen müssten. Schmerikon vielleicht auch.

Kommissionspräsident: Es handelt sich um einen Prüfauftrag. Das Amt soll mit der Einladung eine Begründung liefern, was dagegen spricht.

Gut-Buchs: Was ist die offizielle Position der Region? Normalerweise laufen solche Prozesse über die Region.

Göldi-Gommiswald: Als Geschäftsführer der Region Obersee kann ich keine Stellungnahme abgeben. Gemäss GöV verhandelt der Kanton die Stadtbusangebote direkt mit der Stadt. Die Region war bis jetzt noch gar nicht involviert.
Wenn es auch Schmerikon betreffen würde, dann wäre es ein Thema, aber ich kann nicht sagen, was die Region dazu meinen würde.

Wick-Wil: Es wäre gut einen Quervergleich zu haben, zu anderen vergleichbaren Anträgen, die aus ähnlichen Überlegungen abgelehnt wurden.

Patrick Ruggli: Wir können etwas über die Kostendeckungsgrade sagen, die wir heute schon haben. Wir können etwas sagen über die Ein- und Aussteiger sagen, die wir ursprünglich an dem Bahnhof Bollingen hatten. Es war eine Person pro Tag. Wir können sagen, was der Kostendeckungsgrad vom Ortsbus Rapperswil ist.

Fürer-Rapperswil-Jona: Wenn die Berechnung der Ein- und Aussteiger auf den Ticketautomat bezogen wird, ist darauf hinzuweisen, dass dieser längere Zeit kaputt war.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Grundsatz des Antrags von Fürer-Rapperswil-Jona mehrheitlich zu.

Zoller-Quarten: Ich beantrage, die Regierung einzuladen,
«die Erschliessung des Spitals Lindth mit einer Haltekante an der Bahnlinie zu prüfen.»

Tinner-Wartau: Gibt es eine Abschätzung, wie viele Leute ein- und aussteigen könnten?

Kommissionspräsident: Mit dem Auftrag, sol. geprüft werden, ob und welche Zahlen vorhanden sind.

Widmer-Wil: Die Zahlen sollen geliefert werden und das Volkswirtschaftsdepartement soll eine Empfehlung gemacht werden. Dann können wir es beim nächsten Mal debattieren und definitiv darüber entscheiden.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Grundsatz des Antrags von Zoller-Quarten mehrheitlich zu.

Kommissionspräsident: Zu Beginn der nächsten Kommissionssitzung am 13. August 2018 werden wir diese Aufträge beraten. Die Vorbereitung soll so gut erfolgen, dass die Diskussion knapp gehalten werden kann.

6 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Wir machen in Absprache mit den Departementen und dem Parlamentsdienst eine Medienmitteilung am Schluss des ganzen Geschäftes.

Am 13. August 2018 um 14:30 Uhr im Rathaus der Stadt St.Gallen starten mit den 3 erteilten Aufträgen. Dann beraten wir das 17. Strassenbauprogramm. Am 20. August 2018 und am 22. August haben wir Reservetermine.

Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 17:00 Uhr. Sie erhalten zeitgerecht die Einladung für den nächsten Sitzungstag.

24. Juli 2018

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
6. Starke Stadt-Achsen: Abschätzung der Wirtschaftlichkeit eines Trams in St.Gallen, 1. Mai 2017
7. Regierungsratsbeschluss «St.Galler Tram» vom 12. September 2012
8. Stadtratsbeschluss «St.Galler Tram» vom 12. September 2012

Geht (mit Beilagen) an

- Kommissionsmitglieder (15)
- Geschäftsführung der Kommission (2)
- VD (GS: 3)
- BD (GS: 4 (GS: 2 / TBA: 2))

Geht (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidenten (4)
- Parlamentsdienste (L PARLD / GS Mat / re)