Kanton St.Gallen
Generalsekretariat

Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission des Kantonsrates: Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse (36.12.01)
Termin	Donnerstag, 24. Januar 2013, 8.15 – 14.30 Uhr
Ort	Stadtsaal Wil, Bahnhofplatz 6, 9500 Wil

Baudepartement
Generalsekretariat
Lämmlisbrunnenstr. 54
9001 St.Gallen

St.Gallen, 1. Februar 2013

Vorsitz
Dobler Ernst, Oberuzwil, Präsident

Teilnehmende
Kommissionsmitglieder
– Dobler Ernst, Oberuzwil, Präsident
– Baumgartner Daniel, Flawil
– Blumer Ruedi, Gossau
– Boppart Peter, Andwil
– Brändle Roman, Bütschwil
– Eggenberger Peter, Rüthi
– Häusermann Erika, Wil
– Hegelbach Marcel, Jonschwil
– Lemmenmeier Max, St.Gallen
– Mächler Franz, Wil
– Meile Peter, Bronschhofen
– Roth Urs, Amden
– Stadler Imelda, Lütisburg
– Storchenegger Martha, Jonschwil (nachmittags entschuldigt)
– Widmer Andreas W., Wil

Weitere Teilnehmende
– Haag Willi, Regierungsrat, Baudepartement, Vorsteher
– John Marcel, Baudepartement, Tiefbauamt, Stv. Kantonsingenieur
– Huber Manfred, Baudepartement, Tiefbauamt, Leiter Büro Neuhaus

Protokoll
– Rusch Hubert, Baudepartement, Tiefbauamt, juristischer Mitarbeiter

Unterlagen
– Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse (36.12.01), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 16. Oktober 2012 (Beratungsunterlage)
– Situation mit Signalisation und Markierung im Massstab 1:200

Inhalt

1	**Begrüssung, Mitteilungen**	**2**
2	**Einführung, Vorstellung der Vorlage**	**3**
3	**Besichtigung und Führung vor Ort**	**7**
4	**Eintretensdiskussion**	**7**
5	**Spezialdiskussion**	**12**
6	**Rückkommen**	**17**
7	**Schlussabstimmung**	**17**
8	**Varia**	**17**

1 Begrüssung, Mitteilungen

Dobler-Oberuzwil, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Anwesenden.

Die Unterlagen zum Geschäft sind fristgerecht eingetroffen und werden verdankt.

Wie mit Schreiben vom 14. Januar 2013 mitgeteilt, nahm der Präsident des Kantonsrates folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor: Blumer-Gossau anstelle von Gemperle-Goldach.

Nach Art. 67 des Geschäftsreglementes des Kantonsrats (sGS 131.11; abgekürzt GschKR) ist das Kommissionsprotokoll bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich.

Es werden keine Änderungen der Traktandenliste gewünscht.

2 Einführung, Vorstellung der Vorlage

Regierungsrat Willi Haag begrüsst die Anwesenden und stellt die Vorlage vor (vgl. dazu auch Anhang A). Wil ist das Regionalzentrum der Ostschweiz zwischen St.Gallen, Winterthur, Frauenfeld und dem Toggenburg. Wil wird als Lebens- und Wirtschaftsraum über die Gemeindegrenzen hinweg verstanden und steht damit in ständigen Wechselbeziehungen mit seinen Nachbargemeinden. Die nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung macht nicht an den geographischen Stadtgrenzen halt. Regionale Aspekte gilt es gebührend zu berücksichtigen.

Zur Bewältigung der überregionalen Aufgaben haben sich 25 Gemeinden rund um die beiden Zentren Wil und Uzwil zur "Regio Wil", Nachfolgeorganisation der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil, zusammengeschlossen. Gemeinsam verfolgen sie eine nachhaltige, räumliche und funktionale Entwicklung und zeigen die Zukunftsperspektiven für die Region auf. In einem mehrjährigen Planungsprozess sind die Schwachstellen analysiert und die regionalen Ziele mit geeigneten Massnahmen aufgezeigt worden. Im Agglomerationsprogramm Wil, 2. Generation, hat die Regio Wil die Ergebnisse dieses mehrjährigen Planungsprozesses zusammengefasst. Es zeigt sich, dass eine gut funktionierende Mobilität das A und O für alle raumplanerischen Entwicklungsbereiche ist. Ein verträgliches Miteinander, ein gesunder Mix des Langsamverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Verkehrs sind elementare Voraussetzungen zur Erfüllung der gesellschaftlichen Ansprüche. Verbesserungen für den Wirtschafts-, Lebens- und Wohnraum sollen gleichermassen erzielt werden können.

Im Agglomerationsprogramm Wil, 2. Generation hat sich für das Gebiet Wil Süd eine einschneidende Schwachstelle herauskristallisiert. Es zeigt sich, dass das Strassennetz in Wil auf der Nord - Süd - Achse inklusive dem Anschluss an die A1 die Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Diese infrastrukturelle Schwachstelle im motorisierten Individualverkehr (MIV) wirkt sich direkt auf die Qualität des öV-Busangebotes und auf die entsprechende Fahrplanstabilität aus. Ein sinnvolles öV-Angebot wird aufgrund der fortschreitenden Siedlungsentwicklung erschwert, der MIV wächst weiter und damit auch die stauanfälligen Strecken. Ohne gezielte Gegenmassnahmen verliert der strassengebundene öV weiter an Attraktivität.

Verschafft man sich von der Situation heute einen Eindruck vor Ort, werden die gewonnenen Erkenntnisse bestätigt. Die aus Verkehrserhebungen ermittelten Kapazitätsengpässe äussern sich in der Spitzenstunde in Form von Staulawinen, überlasteten Knoten und behinderten öV-Buslinien. In den Morgen- und Abendspitzenstunden bilden sich entlang der Flawilerstrasse regelmässig Rückstaus von mehreren hundert Metern Länge. Die Kapazitäten der lichtsignalgesteuerten Knoten genügen den aktuellen Verkehrsbelastungen nicht mehr. Neben den Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr sind in erster Linie die öffentlichen Busbetriebe entlang der Flawilerstrasse stark betroffen. Die Buslinie Nr. 730 zwischen Schwarzenbach und Wil erfährt am LIPO-Knotensystem in den Spitzenstunden regelmässig Verspätungen von bis zu 10 Minuten. Die Fahrpläne können in der Folge nicht mehr eingehalten werden, womit die Anschlüsse an die Intercityzüge in Wil und Uzwil nicht mehr sichergestellt sind. Aus öV-Sicht besteht dringender Handlungs-

bedarf. Ein weiteres Problem ist die zeitweise Überlastung des nördlich gelegenen Kreisels Sonnmatt, für den zurzeit ebenfalls keine Möglichkeit zur Buspriorisierung vorliegt. Das Ergebnis ist eine stark beeinträchtigte Mobilität, welche sich direkt auf die persönliche Lebensqualität, die regionalen Beziehungen, und nicht zuletzt auf Wirtschaft und Tourismus auswirkt.

Auftrag: Der Kanton St. Gallen plant an der bestehenden Autobahnausfahrt Wil Knotenausbauten im Bereich LIPO, an der Flawilerstrasse und der Georg Renner-Strasse. Hier sind heute insbesondere der Knoten Flawilerstrasse/Toggenburgerstrasse sowie die Knoten an der Verbindungsstrasse zwischen Flawilerstrasse und Georg Renner-Strasse überlastet und stauanfällig. Die Ausbauten stehen zum einen im Zusammenhang mit den Kapazitätsengpässen des MIV mit Rückstaugefahr auf die Autobahn und zum anderen mit einer öV-Beschleunigung durch Busbevorzugung an den Knoten. Der Auftrag zum vorliegenden Strassenbauvorhaben ist primär im Kantonsratsbeschluss über das 4. öV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 – 2013 begründet. Für den Raum Uzwil-Wil hat der Kantonsrat unter anderem folgende Massnahmen bestimmt:

"Für den Zeithorizont 2013 wird unter diesen Rahmenbedingungen vorgeschlagen, die regelmässigen Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen-Henau einstweilen aufzuheben. Gleichzeitig wird das Busangebot im Korridor Wil-Uzwil verdichtet und zusammen mit strassenbaulichen Massnahmen die Zufahrt der Buslinien zum Bahnknoten Wil generell verbessert. Damit können einerseits für die aufkommensstarken Schnellzugsbahnhöfe bereits vor Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Zürich markante Verbesserungen mit bis zu vier Verbindungen je Stunde erzielt und andererseits mit dem ausgebauten Busangebot die Erschliessung des Korridors Wil-Uzwil auch abseits der Bahnstationen deutlich verbessert werden."

Grund für die Schliessung der beiden Bahnhöfe sind die Engpässe auf der Bahnstrecke zwischen Winterthur und St.Gallen als Folge der Verdichtung der Zugsverbindungen. Die Erschliessung eines grossen Gebiets zwischen Wil und Uzwil hat damit neu durch Busse zu erfolgen. Mit dem Ausbau des Angebots der Buslinie Nr. 730 zu einem Halbstundentakt zwischen Wil und Uzwil über Schwarzenbach und Henau sollen die wegfallenden Halte in Algetshausen-Henau und Schwarzenbach ersetzt werden. Mit diesen Umstrukturierungsmassnahmen zeichnet sich eine Verschärfung des Problems auf dem Strassennetz ab. Das lokal überlastete Verkehrssystem bei den LIPO-Knoten muss mit baulichen Massnahmen behoben werden. In Anlehnung an das 4. öV-Programm ist das Bauvorhaben im 15. Strassenbauprogramm (2009 – 2013) in der Priorität B unter dem Titel "Jonschwil/Wil, Achse Schwarzenbach-Wil ab Thurbrücke: Bevorzugung des ÖV, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof Wil" enthalten. Die Dringlichkeit dieses Bauvorhabens ist zum Zeitpunkt der Erstellung des 15. Strassenbauprogrammes noch nicht bekannt gewesen und ist erst mit der Umsetzung des 4. öV-Programmes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs prioritär geworden. Auch ist erst mit der Verkehrsstudie klar geworden, dass die Zielsetzung nur auf der Strasse und damit mit Geldern aus dem Strassenfonds gelöst werden muss. Das Projekt wird in die Priorität A vorgezogen. Die Kosten werden im 16. Strassenbauprogramm (2014 – 2018) abgerechnet. Das Vorhaben ist daher auch ins 16. Strassenbauprogramm aufzunehmen.

Der engere Perimeter des geplanten Ausbaus umfasst das Strassennetz Georg Renner-Strasse ab A1-Rampe bis zum LIPO-Knoten, die Verbindungsstrasse, die Flawilerstrasse ab LIPO-Knoten bis und mit Kreisel Sonnmatt. Aufgrund der starken Verflechtungen und der vielseitigen Interessen ist der Projektperimeter geöffnet worden. Neben dem eigentlichen Strassensystem ist auch das angrenzende Umfeld in die Planung mit einzubeziehen. Dazu gehören etwa die Erschliessung Wilfeld, die Grundstücke entlang der Flawilerstrasse sowie die Erschliessung des Baugebietes Mühleweiher-Weingarten. Die Kantonsgrenze St.Gallen-Thurgau verläuft parallel zur Flawilerstrasse, wobei sich die westlich der Kantonsstrasse liegenden Grundstücke bereits auf Thurgauer Boden befinden. Die Auswirkungen auf die Toggenburgerstrasse Nord sind im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelt worden und können den Referaten von Marcel John und Manfred Huber entnommen werden. Nördlich des Kreisels Sonnmatt steht die Einmündung einer Regionalen Verbindungsstrasse (RVS) in Richtung Münchwilen als Umfahrung des Ortskerns von Wil zur Diskussion. Falls diese realisiert werden sollte, wird dies zeitlich erst später der Fall sein. Trotzdem sind die prognostizierten Verkehrsströme in der Leistungsberechnung berücksichtigt worden. Die Auswirkungen des Entwicklungsschwerpunktes Wil-West mit dem geplanten Autobahnzubringer können zum heutigen Zeitpunkt kaum abgeschätzt werden und sind deshalb nicht Bestandteil des ausgeschiedenen Projektperimeters.

Basierend auf den Verkehrserhebungen in den Jahren 2007 und 2008 ist die Verkehrssituation im Bereich der LIPO-Knoten bis zum Kreisel Sonnmatt eingehend studiert worden. Dabei sind verschiedene Varianten geprüft und im Hinblick auf eine optimale Zielerfüllung bewertet worden. Details zum Variantenstudium erfahren Sie in den nachfolgenden Referaten. Es sind folgende Ziele festgelegt worden: Ziel 1 umfasst die langfristige Sicherung der Fahrplanstabilität der öffentlichen Buslinien; Ziel 2 beabsichtigt die Behebung der Kapazitätsengpässe für den MIV; Ziel 3 stellt die Erschliessung bestehender Grundstücke sicher und mit Ziel 4 ist die Möglichkeit einer sinnvollen Nutzung des Grundstückes Wilfeld nachzuweisen und damit der haushälterischen Nutzung von Boden Rechnung getragen. Neben diesen Zielen, welche die Mindestanforderungen an das Bauvorhaben definieren, gilt es eine Reihe weiterer Randbedingungen zu berücksichtigen. Hierzu zählt zum Beispiel die Verkehrssicherheit, an welche besonders hohe Ansprüche gestellt werden. Zum einen aufgrund der Rückstaugefahr auf die Autobahn und zum anderen aufgrund der Langsamverkehrsroute im Bereich der hochfrequentierten Flawilerstrasse. Um mögliche Störfallszenarien aufzudecken, ist die geplante Verkehrsanlage einem zweistufigen Beurteilungsverfahren unterzogen worden. Dabei ist einerseits das Risikopotential für Personenschäden und andererseits jenes für Verunreinigungen an ober- und unterirdischen Gewässern untersucht worden. Es hat sich gezeigt, dass die allgemeinen, für solche Strassenbauvorhaben üblichen Sicherheitsmassnahmen auch für die Störfallsicherheit ausreichen. In Bezug auf die weiteren relevanten Umweltbereiche bestehen verschiedene Auflagen, deren konsequente Einhaltung durch gezielte Kontrollen und durch den Einsatz einer ökologischen Baubegleitung sichergestellt ist.

Bestvariante: Die aus dem Variantenstudium resultierende Bestvariante sieht eine Kapazitätsanpassung im Perimeter Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse in Wil mit einem Dimensionierungshorizont 2025 vor. Dabei wird von einer jährlichen Verkehrszunahme von 1.5 Prozent und für untergeordnete Strassen

(Toggenburgerstrasse Süd und Sonnmattstrasse) von 1.0 Prozent ausgegangen. Das Bauvorhaben besteht aus folgenden Elementen:

- Umgestaltung des LIPO-Knoten Georg Renner-Strasse zum Kreisel Freudenau mit überbreiter Fahrbahn, zweistreifigen Zufahrten und Bypässen;
- Umgestaltung des LIPO-Knotens Flawilerstrasse zum Kreisel Wilfeld mit Bypässen und Busbevorzugung;
- Anpassung der Spuren zwischen den beiden Kreiseln inklusive Lärmschutzwand;
- Umgestaltung des Kreisels Sonnmatt innerhalb der vorhandenen Abmessungen zu einem Kreisel mit überbreiter Fahrbahn mit zweistreifigen Zufahrten auf der Flawiler- und Toggenburgerstrasse Nord und Busbevorzugung in den Hauptrichtungen.

Im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 StrG bei der Stadt Wil ergriff nach der äusserst knappen Ablehnung des Projektes durch das Stadtparlament mit 17 zu 18 Stimmen die FDP Wil das Referendum. Dieses kam mit über 1'200 gültigen Unterschriften zustande. An der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 sprach sich das Wiler Volk mit 2'968 Ja-Stimmen oder 67.2 Prozent deutlich für das Kantonsstrassenprojekt aus. Damit setzte das Wiler Stimmvolk ein klares Zeichen zugunsten der regionalen Bedürfnisse und zugunsten der Agglomeration Wil. Für die Verwirklichung des vorliegenden Bauvorhabens nach Art. 37 StrG ist in der Folge die Zustimmung des Kantonsrates nötig. Diese wird mit dem vorliegenden Beschluss beantragt. Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zulasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.— zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7bis Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über Referendum und Initiative; sGS 125.1). Massgebend ist die Belastung des Kantons nach dem Nettoprinzip. Beiträge des Bundes oder Beiträge Dritter sind von den Gesamtkosten abzuziehen. Das Projekt Kapazitätsanpassung Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse mit Gesamtkosten von rund Fr. 8'900'000.— verursacht zulasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.—. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

Mobilität ist ein wichtiger Teil unserer persönlichen Lebensqualität, genauso wie für unsere Wirtschaft, den Tourismus und die Weiterentwicklung unserer Gesellschaft. Der Kanton St.Gallen optimiert mit den öV- und Strassenbauprogrammen die Mobilität beim öV, beim MIV und beim LV ständig und ist bestrebt, eine intakte, nachhaltige und zweckmässige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, um den Ansprüchen aus der Gesellschaft gerecht zu werden. Mit dem vorliegenden Bauvorhaben kann der Kanton St.Gallen einen elementaren Beitrag für die Region Wil leisten. Die Wiler Bevölkerung hat mit der deutlichen Zustimmung zum geplanten Ausbau ein Ja zugunsten der Region, ein Ja zugunsten eines intakten öV-Betriebes und ein Ja zugunsten eines zukunftsgerichteten Wirtschafts-, Lebens- und Wohnraumes Wil in die Urne gelegt.

Regierungsrat Willi Haag beantragt den anwesenden Damen und Herren Kantonsräte, auf die Vorlage einzutreten.

Die Vorstellung des Variantenstudiums sowie die Detailvorstellung des Projekts erfolgt durch **Marcel John** (Teil 1) und **Manfred Huber** (Teil 2) (vgl. dazu Anhänge B und C).

3 Besichtigung und Führung vor Ort

Um 10.00 Uhr findet für die Anwesenden eine Besichtigung vor Ort statt. Beim Parkplatz Lipo informiert Manfred Huber nochmals über die beiden Kreisel Freudenau und Wilfeld und zeigt das Ausmass der Dammschüttung beim Kreisel Freudenau. Anschliessend wird die Situation beim Kreisel Sonnmatt besichtigt.

4 Eintretensdiskussion

Boppart-Andwil fragt, warum es keine Bundesgelder für das Vorhaben gebe.

Marcel John antwortet, dass das Agglomerationsprogramm Wil bereits im Dezember 2011 beim Bund eingereicht werden musste. Bundesgelder für diese Generation Agglomerationsprogramm würden frühestens im Jahr 2015 fliessen. Das Vorhaben sei jedoch dringend. Wäre man auf Bundesgelder angewiesen, könnte das Vorhaben nicht vor 2015 gestartet werden. Abgesehen davon werde der Bund bei Weitem nicht genügend Geld für alle eingereichten Agglomerationsvorhaben bereit stellen können.

Meile-Bronschhofen möchte wissen, wie der Kanton Thurgau involviert ist.

Marcel John antwortet, dass der Kanton Thurgau beim Variantenentscheid dabei war. Finanziell ist keine Beteiligung des Kantons Thurgau vorgesehen.

Regierungsrat Willi Haag weist noch darauf hin, dass der Thurgau auch beim Agglo-Programm vertreten ist; im Bereich der Entwicklung finde eine Zusammenarbeit statt.

Blumer-Gossau fragt, ob die Busbevorzugung bis zur Fahrplanumstellung am 15. Dezember 2013 realisiert werden könne.

Marcel John antwortet, dass sich die Zeitplanung nach dem Strassengesetz (Verfahrensablauf) richte – wahrscheinlich werde es nicht reichen. Allenfalls könne vielleicht noch eine provisorische Lösung gefunden werden – Stichwort: "Führung über Feld": dabei sei aber vor allem Rickenbach betroffen, weshalb diesbezüglich keine sicheren Aussagen gemacht werden könnten.

Lemmenmeier-St.Gallen fragt, wie und wann genau der Fahrplan nicht gewährleistet sei.

Marcel John erklärt, dass der Fahrplan vor allem in Spitzenzeiten nicht eingehalten werden könne. Diese Spitzenzeiten beträfen jeweils rund zwei Stunden (morgens, abends), aber genau das seien natürlich die wichtigen Zeiten ("Stosszeiten").

Roth-Amden erklärt namens der CVP-Delegation man akzeptiere, dass das vorliegende Projekt eine Folge des Kantonsratsbeschlusses über das öV-Programm 2009-2013 sei. Zwischen Wil und Uzwil halten keine Regionalzüge mehr, somit muss der öV durch Busse sichergestellt werden. Es sei auch ein wichtiges Projekt für die Region; die Fahrplansi-

cherheit sei sehr wichtig für die Arbeitenden und Pendler. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Strasse könne dies nicht mehr gewährleistet werden. Vielleicht sei dies der Preis, den man für den öV bzw. das Pendeln bezahlen müsse – "wieviel sind uns die kurzen, schnellen Wege wert?" Bei der Vorlage handle es sich um ein verkehrstechnisch interessantes, durchdachtes Projekt. Jedoch sei beim Kreisel Freudenau keine Mittelmarkierung vorgesehen. Er persönlich fühle sich nicht wohl ohne Markierung und es gebe deshalb noch Erklärungsbedarf diesbezüglich. Der in die Diskussion gebrachte "Turbo-Kreisel" scheine auf den ersten Blick eine interessante Sache zu sein, welche man nochmals anschauen sollte. Beim Kreisel Wilfeld dürfte das Problem vor allem bei der Erschliessung der westlichen Privatgrundstücke liegen. Namens der CVP wird das Eintreten auf die Vorlage beantragt.

Namens der SVP-Delegation erklärt **Hegelbach-Jonschwil**, dass die Anpassungen grundsätzlich befürwortet werden. Es gehe nicht nur um den öV, auch der MIV und damit die Industrie und die Wirtschaft seien auf funktionierende Strassen angewiesen. Im betroffenen Gebiet gebe es ausserdem einige grössere Bauvorhaben. Einige Punkte seien problematisch. Dass zusätzlich zum Kreiselverkehr trotzdem noch mit Lichtsignalen gearbeitet werden müsse, sei aus Sicht SVP keine gute Lösung und zeige die Herausforderungen. Ausserdem seien die Stauräume, zum Beispiel zwischen dem Kreisel Freudenau und Wilfeld, zu klein, was wiederum zu Rück- und Folgestaus führen werde. Schade sei auch, dass der Bypass bei der Autobahnausfahrt von Zürich her nicht benutzt werde. Die Strassenführungen zu und innerhalb der Kreisel scheinen recht schmal und könnten das Kreuzen von zwei LKW's / Anhängerzügen schwierig machen. Die Ausführungen zum Bauprogramm seien nachvollziehbar. Aus Sicht SVP würde der "Turbo-Kreisel" unterstützt. Die Kosten von 9 Mio. Franken seien nicht wenig. Gerade auch im Hinblick auf "Wil West" könne man dem Projekt zustimmen. Wichtig sei, die Gesamtsituation im Auge zu behalten und in die Projekte einfliessen zu lassen. Die der Botschaft beigelegten Planunterlagen seien zu klein gewesen, man habe jedoch auf Anfrage grössere übersichtlichere Pläne erhalten und bedanke sich dafür. Die SVP sei grundsätzlich für Eintreten, es seien aber noch Fragen offen.

Stadler-Lütisburg bedankt sich im Namen der FDP-Delegation für die detaillierte und gute Vorlage. Die Botschaft gebe einen guten Gesamtüberblick, sowohl bezüglich Ausgangslage als auch bezüglich Ausbauvorhaben. Die FDP habe ja nach dem knapp ablehnenden Entscheid des Wiler Stadtparlaments zu diesem Ausbau das Referendum ergriffen und dabei sowohl bei der Unterschriftensammlung als auch bei der Abstimmung einen grossen Sieg errungen. Dies heisse nichts anderes, als dass die Mehrheit der Wiler Bevölkerung dieses Bauvorhaben wolle. Das Projekt sei nicht nur für den Individualverkehr wichtig, sondern es diene vor allem auch dem öV. Ein wesentlicher Grund für das Projekt sei die Aufhebung der Bahnhöfe Schwarzenbach und Algetshausen-Henau, welche Ende 2013 durch Bus-/Postautobetrieb ersetzt werden sollen. Das Projekt soll zur Verkehrsbeschleunigung an den bereits heute sehr staugefährdeten Stellen (Bereich LIPO) führen. Das Vorhaben diene der Sicherstellung der Fahrplanstabilität, der Verkehrssicherheit und der Vermeidung von Rückstaus. Ein kleiner Wehrmutstropfen sei einzig die zeitliche Verzögerung. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die FDP das Vorhaben als sehr sinnvoll erachte, ja dass das Vorhaben sogar zwingend umzusetzen sei. Die FDP unterstütze die Vorlage.

Namens der Delegation SP / Grüne erklärt **Baumgartner-Flawil**, man anerkenne bauliche Anpassungen am Strassenverkehrsnetz, um neuralgische Streckenabschnitte zu korrigieren und aktuellen Erfordernissen anzupassen. Grundsätzlich akzeptiere man die Ziele bezüglich öV, und auch dass aus öV-Sicht dringender Handlungsbedarf bestehe. Allerdings habe die SP mit den Ortssektionen gegen die Bahnhofsschliessungen gekämpft und nun würden Argumente ins Feld geführt, dass wegen der Bahnhofschliessungen eine Neuorganisation des Strassennetzes nötig sei. Besser wäre gewesen, man hätte die Bahnhöfe nicht geschlossen. Gerade aus der Sichtweise des "dringenden Handlungsbedarfs für den öV" werde in der Argumentation eine wirkliche Priorisierung des öV vermisst, um den öV-Benützern entsprechende Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten im Busverkehr zu garantieren. Man werde im Rahmen der Spezialdiskussion nochmals auf diese Frage in Bezug auf den Vortritt mittels Signalisation zurückkommen. Auch hätte man gerne noch Auskünfte zur Ausgestaltung / Dimensionierung der Fahrspuren sowie zu den Kosten. Die Kosten für den Landerwerb seien aus Sicht der Delegation sehr hoch angesetzt, gerade auch hinsichtlich der vorübergehend beanspruchten Flächen. Und wenn die Rückstauproblematik auf die Autobahn ebenfalls einen Einfluss auf das Projekt habe, so würden diesbezüglich die Grundsatzüberlegungen des Bundes zu diesem Projekt fehlen. Das Eintreten auf die Vorlage werde jedoch nicht bestritten.

Namens der Delegation GLP / BDP erklärt **Häusermann-Wil**, dass sie auch Mitglied des Wiler Stadtparlaments sei. Das Projekt sei im Wiler Stadtparlament mit 17 Ja- zu 18 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt worden. Die durch das Referendum ermöglichte Volksabstimmung habe dann eine Zustimmung von 67 Prozent ergeben. Im Rahmen der Diskussionen im Stadtparlament sei um die Frage "Funktioniert das Projekt überhaupt?" eine Dynamik entstanden. Man habe Angst gehabt, die Busse würden in den Kreiseln steckenbleiben. Es sei festzustellen, dass Wil das Projekt wolle und auch die GLP, im Gegensatz zu den Grünen. Sie freue sich, dass die Forderung der Stadt Wil nach einem Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse (mit Optimierung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Bereich Sonnmattkreisel) in die Planung aufgenommen worden sei. Einige Fragen seien noch offen, beispielsweise: Wurden Versuche gemacht, ob der Bus im Bereich Sonnmattkreisel weiterkomme? In der Botschaft sei zu lesen,dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse in Bearbeitung sei: wie sieht der Terminplan aus? Kann die Umsetzung garantiert werden? Wäre es möglich, die Toggenburgerstrasse zeitgleich, also tatsächlich als flankierende Massnahme auszuführen? Hätte der Autobahnanschluss Wil-West Auswirkungen auf das Projekt? Bräuchte es die Kapazitätsanpassung dann noch? Die Delegation sei aber klar für Eintreten auf die Vorlage.

Brändle-Bütschwil sagt, dass er der Auslöser für die Turbo-Kreisel-Diskussion sei. Wie man im Rahmen der Detailpräsentation erfahren habe, sei der Turbo-Kreisel interessanterweise bereits geprüft worden. Allerdings wären die Ausführungen dazu nicht ganz nachvollziehbar und man sollte den Turbo-Kreisel nochmals anschauen.

Zur Offenlegung der Interessen erklärt **Blumer-Gossau**, dass er Co-Präsident des VCS St.Gallen / Appenzell sei. Der Parlamentsentscheid zeige, dass nicht alles so klar sei in Wil. Die Vorlage sei eine grosse Verkehrsmaschine und benötige einen erheblichen Landbedarf. Und der öV solle Auslöser sein für das Vorhaben. Das erste Ziel der Vorlage

sei jedoch: kein Rückstau auf die Autobahn. Der öV sei nur untergeordnet, die Interessen des MIV stünden im Vordergrund. Für den öV brauche es den Kreisel Freudenau nicht, nur die beiden andern. Man frage sich, warum der Bund nichts gegen den Rückstau auf die Autobahn macht. Die Toggenburgerstrasse werde durch das Projekt mehr belastet. Wenn der Bus dort durchkommen soll, brauche es eine Busspur auf der Toggenburgerstrasse. Die entsprechenden Projekte müssten deshalb koordiniert werden. Ausserdem sollte die Lösung im Dezember 2013 hier sein. Zu sagen, die Vorlage werde durch den öV ausgelöst, sei unehrlich.

Widmer-Wil entgegnet, dass der Wiler Parlamentsentscheid zufällig war (1 Stimme Unterschied). Relevant sei die Volksabstimmung, welche eine 2/3-Mehrheit für das Vorhaben ergab; ausserdem hätten auch die Agglomerationsgemeinden dem Projekt zugestimmt. Die zeitlichen Verzögerungen seien durch Obstruktionshandlungen verursacht worden.

Storchenegger-Jonschwil erklärt, dass sie in Jonschwil wohne und dass der Bahnhof zugehe. Es wäre ehrlich, wenn man die Bürger informieren würde, dass das Projekt nicht rechtzeitig auf die Schliessung des Bahnhofs realisiert werden könne. Das bereits heute bestehende Problem sei, dass viele Leute das Auto nach Wil nehmen würden. Morgens gebe es immer Stau wegen den LKW's und es seien ja noch weitere Bauvorhaben geplant. Man müsse für die Situation eine Gesamtlösung finden.

Bezugnehmend auf die Fragen erklärt **Regierungsrat Willi Haag**, es sei richtig, dass es eine teure Vorlage sei, aber der Preis sei korrekt. Betreffend Unterlagen / Botschaft sei man meistens bereit, bei Bedarf detailliertere Unterlagen zuzustellen, wenn dies sinnvoll sei. Diese Gegenüberstellung IV – öV mache keinen Sinn. In den Programmen werde immer beides angeschaut. Diese Unterscheidungen seien müssig. Das Projekt werde nicht fertig sein auf den Dezember 2013. Fakt sei, dass das Vorhaben durch den öV ausgelöst werde – der nicht-schienengebundene öV sei auf die Strasse angewiesen. Er bedanke sich für das Eintreten auf die Vorlage und man müsse das Gesamtbild im Auge behalten.

Marcel John erklärt die Ausgangslage bezüglich Abgrenzung Autobahn (Bund) und Kantonsstrasse (Kanton). Seit 2008 sei der Perimeter klar festgelegt zwischen Bund und Kanton. Der Bund stelle die Anforderungen an den Kanton und der Bund baue keine zweispurigen Ausfahrten. Zudem sei der Zeitplan des Bundes nicht beeinflussbar. Es stelle sich nun die Frage, was massgebender sei: Autobahn oder öV. Der Rückstau auf die Autobahn sei sehr gefährlich und müsse beseitigt werden. Danach müsse man die Probleme des öV lösen.

Bezüglich Turbo-Kreisel: man habe dies geprüft. In der Schweiz gebe es heute noch keinen Turbo-Kreisel, alle Erfahrungen kämen somit aus dem Ausland. Diesbezüglich gebe es einfach nationale Unterschiede: in der Schweiz würden beispielsweise zweispurige Kreisel nicht funktionieren. Ein weiteres Beispiel: Deutschland empfehle für einen Turbo-Kreisel mindestens 60 Meter Durchmesser.

Das erstrangige Projektziel sei immer der öV gewesen. Selbst wenn man auf der Georg Renner-Strasse nichts machen würde, müsste man dort mit Lichtsignalanlagen arbeiten.

Allerdings müsse man das Projekt als Gesamtsystem betrachten: ohne Georg Renner-Strasse funktioniere das ganze Konzept nicht mehr.

Bezüglich Toggenburgerstrasse: der Verkehr dort sei zum allergrössten Teil hausgemachter Verkehr. Dieses Problem müsse durch die Stadt Wil angepackt werden.

Manfred Huber führt weiter aus, dass die zweite Autobahnausfahrt von Zürich her ebenfalls in die Betrachtungen einbezogen worden sei. Ein Spurwechsel wäre nicht möglich gewesen, die Situation wäre nicht verkehrssicher gewesen.

Zu Fahrbahn- und Spurbreiten: Bei sämtlichen Kreiseln seien Schleppkurvenberechnungen durchgeführt worden. Bei der Überprüfung habe man alle Fahrbeziehungen in die Betrachtung einbezogen. Künftig soll eine Ausnahmetransportroute II von der Flawilerstrasse über die beiden Knoten zur Georg Renner-Strasse Nord führen. Die betroffenen Inseln würden zu diesem Zweck überfahrbar ausgestaltet. Grundsätzlich habe man bei zweispurigen Kreiselzufahrten Spurbreiten von 4.0 und 3.5 m und bei den Kreiselausfahrten zwischen 4.5 und 5.0 m.

Der Turbo-Kreisel sei seriös geprüft worden. Es gebe keine Erfahrungen damit in der Schweiz. Die Kantonspolizei stand diesem System skeptisch gegenüber. Man wollte sich bei einem so stark frequentierten Verkehrsknoten nicht auf Experimente einlassen – mit andern Worten, der Standort erscheine für ein schweizerisches Pilotprojekt als nicht geeignet.

Die (sichtbare) Busbevorzugung befinde sich auf der Flawilerstrasse – jedoch brauche es für eine funktionierende Busbevorzugung das ganze System, nicht nur die Flawilerstrasse.

Boppart-Andwil fragt, ob es für den Turbo-Kreisel andere Formen brauche.

Marcel John bestätigt dies. Der Turbo-Kreisel könnte später nicht einfach ummarkiert werden (andere Geometrie).

Widmer-Wil erkundigt sich, ob man hier formell überhaupt über den Turbo-Kreisel entscheiden könnte oder nur über die Vorlage.

Regierungsrat Willi Haag antwortet, dass über den Turbo-Kreisel wohl wieder grundsätzlich entschieden werden müsste (andere zuständige Fachstellen, Kapo, ASTRA, usw.). Es gebe diesbezüglich einfach zuwenige Erfahrungen, nur theoretische Erkenntnisse. Wie gesagt, wäre dieser Standort keine gute Wahl für Experimente.

Blumer-Gossau stellt fest, dass der 15. Dezember 2013 immer ein Thema sei. Könnte man bei der Freudenau nur durch Bypass und Signalsteuerung eine öV-Bevorzugung realisieren?

Marcel John antwortet, dass er dies nicht mit Sicherheit sagen könne, es dürfte aber sehr kompliziert werden. Das System müsse als Ganzes angeschaut werden, damit es funktioniere.

Hegelbach-Jonschwil sagt, dass das Problem genau dort sei. Man komme zum Beispiel von Jonschwil nicht auf die Autobahn.

Widmer-Wil stellt fest, dass der Autobahnanschluss Wil kein kreuzungsfreier Anschluss sei: ob es dazu Pläne des Bundes gebe?

Marcel John antwortet, dass beim Bund momentan sehr viele Begehren zu Anschlüssen liegen und dass alles sistiert sei - bezüglich Anschlüsse laufe momentan nichts.

5 Spezialdiskussion

(richtet sich nach der Systematik der Botschaft)

Seite 1		Titel, Inhaltsverzeichnis
Seite 2		Zusammenfassung
Seite 3	Ziff. 1	Begründung des Bauvorhabens
	Ziff. 1.1	Ausgangslage
Seite 4	Ziff. 1.2	Auftrag
	Ziff. 2	heutige Verhältnisse
	Ziff. 2.1	Verkehr
	Ziff. 2.1.1	Kantonsstrassen

Widmer-Wil fragt, ob die Georg Renner-Strasse im Bundesperimeter oder im Kantonsstrassenperimeter liege.

Marcel John und Manfred Huber antworten, dass beides zutreffe. Die Abgrenzung des Projekts entspreche dem Perimeter.

Widmer-Wil möchte noch wissen, ob das ganze Projekt auf St.Galler Boden realisiert werden könne.

Manfred Huber antwortet, dass ein kleines Stück Boden auf dem Gebiet des Thurgaus liege. Der diesbezügliche Landerwerb werde durch den Thurgau gemacht.

Baumgartner-Flawil fragt, auf welchen Zeitraum sich die Schätzung der Verkehrszunahme von 1.5 Prozent beziehe.

Marcel John erklärt, dass dies die Zunahme pro Jahr darstelle.

Blumer-Gossau möchte wissen, ob der Bund sich mit einem Anteil beteilige.

Regierungsrat Willi Haag verneint die Frage.

Seite 4	Ziff. 2.1.2	Unfallstatistik
Seite 5	Ziff. 2.2	Strassenzustand
	Ziff. 2.3	Geologische Verhältnisse
	Ziff. 3	Projekt
	Ziff. 3.1	Projektperimeter
	Ziff. 3.2	Konzept

Blumer-Gossau fragt, ob man Gewähr habe, dass der Bus nie mehr im Stau stehen werde.

Manfred Huber erklärt, dass dies aufgrund der Verkehrsberechnungen der Fall sein sollte. Allerdings könne das natürlich nicht in jedem Fall garantiert werden.

Blumer-Gossau fragt weiter, ob es – falls sich die Annahme als unrichtig erweisen sollte – möglich wäre, mit relativ geringem Aufwand nachzubessern.

Gemäss der Antwort von **Marcel John** sollte dies einigermassen möglich sein.

Baumgartner-Flawil möchte noch wissen, ob auch andere Buslinien in die Betrachtung einbezogen worden sind.

Marcel John antwortet, dass sämtliche relevanten Buslinien in die Betrachtung eingeflossen seien.

Seite 6	Ziff. 3.3	Verkehr
	Ziff. 3.3.1	Kreisel Freudenau (Georg Renner-Strasse)

Hegelbach-Jonschwil fragt, ob "Spurbreite" gleichbedeutend mit "Fahrbahnbreite", also "befahrbarer Breite" ist.

Manfred Huber bejaht dies für diesen Zusammenhang.

Brändle-Bütschwil stellt fest, dass der Turbo-Kreisel geprüft wurde. Man solle dies aber trotzdem in nächster Zeit einmal ausprobieren.

Marcel John weist darauf hin, dass der Veloverkehr bei einem Turbo-Kreisel problematisch sei. Trotzdem sei das System Turbo-Kreisel ein interessanter Ansatz, welcher genau beobachtet werde.

Blumer-Gossau stellt einen grossen Landverbrauch durch das Projekt fest. Er erkundigt sich, ob die Bypässe wirklich so breit sein müssen.

Manfred Huber erklärt, dass die Bypässe meistens nicht ganz gerade seien. Stichwort Kurvenverbreiterungen: die Bypässe bzw. die Abmessungen seien auf die Schleppkurven ausgerichtet. Die Breiten würden nicht überall 5 m betragen.

Hegelbach-Jonschwil findet, dass 5 m notwendig seien gerade im Hinblick auf LKW's.

Brändle-Bütschwil stellt fest, dass es vom Toggenburg her Richtung Autobahn wenig Platz habe für Spurwechsel. Führt dies zu Problemen?

Manfred Huber rechnet nicht mit Problemen. Die Richtungen / Spuren würden bereits frühzeitig signalisiert.

Hegelbach-Jonschwil macht darauf aufmerksam, dass die Spurwechsel-Länge etwa gleich wäre wie bei der zweiten Autobahnausfahrt, welche ja nicht benützt werden könne.

Manfred Huber erklärt, dass von Wattwil her Vorsignalisationen bestünden. Auf der Autobahn seien Vorsignalisationen nicht möglich.

Marcel John ergänzt, dass dies vom Bund entschieden werden müsste.

Widmer-Wil schlägt vor, dass die zweite Autobahnausfahrt als Anregung aufgenommen werden solle.

Regierungsrat Willi Haag weist darauf hin, dass die Signalisationen von allen Verkehrsteilnehmern verstanden werden sollten, nicht nur von Einheimischen. Eine zu umfangreiche Signalisation sei problematisch.

Seite 6 Ziff. 3.3.2 Kreisel Wilfeld (Flawilerstrasse)

Hegelbach-Jonschwil erkundigt sich, ob man die Velos auf den Radweg zwingen wolle. Dies wäre hier doch sinnvoll.

Marcel John antwortet, dass dies grundsätzlich die Polizei anordnen müsste. Allerdings sei dies von der Polizei nicht gewollt, weil die Überwachung / Kontrolle sehr problematisch sei. Erfahrungsgemäss beeinflusse die Signalisation die Velofahrer kaum.

Seite 7 Ziff. 3.3.3 Stausteuerung

Widmer-Wil hat eine neue Idee bezüglich Stau auf der Schwarzenbacher Brücke – Wil: virtuelle Busspur: man stelle auf rot, damit der Bus die Gegenfahrbahn über die Brücke benutzen könne. Gibt es so etwas?

Marcel John antwortet, man habe eine solche Busspur in Jona im Betrieb. Allerdings funktioniere dies nur, wenn es keine Einfahrten auf der Strecke gebe.

Seite 7 Ziff. 3.3.4 Grundstückerschliessung

Widmer-Wil weist auf das Grundstück des Kantons im Wilfeld (gegenüber LIPO) hin. Er fragt, was der Kanton mit dem Grundstück vorhabe und ob je nachdem der Lärmschutz überhaupt nötig sei.

Marcel John erklärt, dass der Lärmschutz für die Anwohner unter die Bestandesgarantie falle. Die Anwohner hätten wieder ein Anrecht auf Erstellung. Seines Wissens gebe es keine Planung des Kantons auf diesem Grundstück.

Seite 7	Ziff. 3.3.5	Kreisel Sonnmatt
Seite 8	Ziff. 3.3.6	Auswirkungen Toggenburgerstrasse
	Ziff. 3.3.7	Langsamverkehr
Seite 9	Ziff. 3.4	Lärmschutz Wilfeld
	Ziff. 4	Umwelt
	Ziff. 4.1	Formelles
	Ziff. 4.2	Ökologische Baubegleitung
	Ziff. 4.3	Raumplanung

Baumgartner-Flawil weist darauf hin, dass normalerweise keine Fruchtfolgeflächen beansprucht werden könnten. Warum ist dies hier möglich?

Regierungsrat Willi Haag antwortet, dass es sich bei der betroffenen Fruchtfolgefläche um eine relativ kleine Fläche handle, weshalb die Beanspruchung durch das Projekt ohne Ersatz möglich sei.

Baumgartner-Flawil fragt noch bezüglich Kosten, ob dies nur eine Umverteilung darstelle.

Marcel John antwortet, dass dies eigentlich stimme. Das Geld bleibe innerhalb des Kantons.

Regierungsrat Willi Haag ergänzt, dass die Preise gemäss Markt festgelegt würden. Eigentlich handle es sich um eine normale Bewertung wie bei einem Landerwerb.

Seite 10 Ziff. 4.4 Natur- und Landschaftsschutz

Baumgartner-Flawil erkundigt sich, was "vorübergehende Beanspruchung" bedeute.

Manfred Huber erklärt, dass es sich dabei um Flächen handle, welche nur während der Bautätigkeit beansprucht würden. Nach Abschluss der Bauarbeiten verbleiben diese beim Grundeigentümer.

Seite 10	Ziff. 4.5	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz
	Ziff. 4.6	Altlasten
	Ziff. 4.7	Boden
	Ziff. 4.7.1	Chemischer Bodenschutz
	Ziff. 4.7.2	Physikalischer Bodenschutz
Seite 11	Ziff. 4.8	Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung
	Ziff. 4.9	Luft
	Ziff. 4.10	Lärm
	Ziff. 4.11	Störfallvorsorge
Seite 12	Ziff. 5	Vernehmlassung

Stadler-Lütisburg erkundigt sich nach dem Zeithorizont bezüglich Toggenburgerstrasse.

Manfred Huber erklärt, dass dieses Vorhaben im Moment auf Vorprojektstufe stehe. Die beiden Projekte könnten sicher nicht gleichzeitig realisiert werden. Geplant sei, dass die Toggenburgerstrasse nach diesem Projekt folgen soll.

Häusermann-Wil fragt, ob der Stadtrat noch eine Rückmeldung bezüglich Toggenburgerstrasse erhalte.

Marcel John weist darauf hin, dass zweimal jährlich Gespräche mit der Stadt Wil stattfänden.

Blumer-Gossau fragt, ob die beiden Projekte verbunden werden könnten.

Gemäss **Marcel John** ginge dies schon, allerdings wäre dies problematisch hinsichtlich des Zeitablaufs (verschiedener Projektstand, Rechtsmittel, usw.).

Häusermann-Wil fragt, ob die Toggenburgerstrasse nochmals zur Vernehmlassung komme.

Marcel John bejaht.

Blumer-Gossau fragt, ob man die Toggenburgerstrasse realisieren wolle, wenn Wil mitmache.

Marcel John antwortet mit ja und weist darauf hin, dass die Toggenburgerstrasse ins 16. Strassenbauprogramm aufgenommen werden soll.

Seite 12	Ziff. 6	Kosten
	Ziff. 6.1	Kostenvoranschlag (Preisbasis Juli 2011)

Boppart-Andwil macht auf den Posten "Prüfungen, Honorare" aufmerksam und möchte wissen, ob dies externe Kosten seien oder ob auch interne Verrechnungen enthalten seien.

Marcel John weist darauf hin, dass man hier auch die Honorare für Signalisationen, Markierungen und Verkehrssteuerungsanlagen einbeziehen müsse, die gehörten auch dazu. Bei diesem Posten seien auch die internen Kosten einberechnet. Die genauen Zahlen könnten aus der Buchhaltung ausgelesen werden, wenn nötig.

Blumer-Gossau erkundigt sich, ob dies richtig sei, dass das Projekt nur die Hälfte kosten würde, wenn man auf die Freudenau verzichten würde.

Manfred Huber erwidert, dass in diesem Posten beide Kreisel – Freudenau und Wilfeld – enthalten seien. So könne man dies auf keinen Fall sagen. Im Übrigen sei bereits darauf hingewiesen worden, dass ohne den Kreisel Freudenau wohl das gesamte System nicht mehr funktionieren würde.

Seite 13	Ziff. 6.2	Kostenaufteilung Kanton – politische Gemeinde
	Ziff. 6.3	Kreditbedarf
	Ziff. 7	Rechtliches
	Ziff. 7.1	Strassengesetz
Seite 14	Ziff. 7.2	Finanzreferendum
	Ziff. 8	Antrag
Seite 21	Kantonsratsbeschluss	

6 Rückkommen

Es wird kein Rückkommen beschlossen.

7 Schlussabstimmung

Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse (36.12.01)

Die Vorlage wird mit 10 Ja- zu 1 Nein-Stimme bei 2 Enthaltungen gutgeheissen (zwei Kommissionsmitglieder abwesend).

8 Varia

Als Kommissionssprecher wird der Präsident, Dobler-Oberuzwil bestimmt.

Es soll eine Medienmitteilung erstellt werden.

Kommissionspräsident **Dobler-Oberuzwil** bedankt sich bei allen Anwesenden für die Mitarbeit und schliesst die Sitzung um 14.30 Uhr.

St.Gallen, 4. Februar 2013

Der Präsident der vorberatenden Kommission:

Ernst Dobler

Der Protokollführer:

Hubert Rusch

Beilagen
– Anhang A: Referat RR W. Haag
– Anhang B: Detailpräsentation Teil 1
– Anhang C: Detailpräsentation Teil 2

Geht an
– Mitglieder der vorberatenden Kommission
– Regierungsrat Willi Haag
– John Marcel, Baudepartement, Tiefbauamt
– Huber Manfred, Baudepartement, Tiefbauamt
– Staatskanzlei (2)
– Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten