



Vorberatende Kommission

Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission 36.20.01 «XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan» / 36.20.02 «Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl der Kantonsstrasse Nr. 55 in Nesslau»	Sandra Stefanovic Geschäftsführerin Parlamentsdienste Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 04 91 sandra.stefanovic@sg.ch.ch
Termin	Mittwoch, 16. Dezember 2020 08.30 bis 11.10 Uhr	
Ort	St.Gallen, Regierungsgebäude, Kantonsratssaal	

St.Gallen, 8. Januar 2021

Kommissionspräsident

Jens Jäger-Vilters-Wangs

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil, Maurer
SVP	Ivan Louis-Nesslau, Doktorand, Geschäftsführer
SVP	Karl Schweizer-Degersheim, Meisterlandwirt
SVP	Linus Thalmann-Kirchberg, Gastrounternehmer
SVP	Benno Koller-Gossau, Fachleiter, Stv. Abteilungsleiter
CVP-EVP	Patrizia Adam-St.Gallen, Juristin
CVP-EVP	Karl Brändle-Bütschwil-Ganterschwil, Gemeindepräsident
CVP-EVP	Sepp Sennhauser-Wil, Biolandwirt
CVP-EVP	Franziska Steiner-Kaufmann-Gommiswald, Bäuerin, Schulleiterin
FDP	Jens Jäger-Vilters-Wangs, Primarlehrer, <i>Kommissionspräsident</i>
FDP	Thomas Toldo-Sevelen, Unternehmer
FDP	Kilian Looser-Nesslau, Gemeindepräsident
SP	Josef Gähwiler-Buchs, Historiker, Berufsschullehrer
SP	Ruedi Blumer-Gossau, Verbandspräsident
GRÜNE	Jeannette Losa-Mörschwil, Elternberaterin, Erwachsenenbildnerin

Von Seiten des zuständigen Departementes

- Regierungsrätin Susanne Hartmann, Vorsteherin Baudepartement
- Marcel John, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Baudepartement
- Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten, Tiefbauamt, Baudepartement
- Rudolf Vögeli, Leiter Kunstbauten, Tiefbauamt, Baudepartement

Geschäftsführung / Protokoll

- Sandra Stefanovic, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste
- Biondina Muslii, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste

Bemerkungen

Für die Kommissionsmitglieder sind die Sitzungsunterlagen in der Sitzungsapp¹ 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	3
2	Einführung und Vorstellung der Vorlagen	4
2.1	Inhalt gemäss Botschaft 36.20.01	4
2.2	Inhalt gemäss Botschaft 36.20.02	4
2.3	Fragen	4
3	Allgemeine Diskussion	7
4	Spezialdiskussion 36.20.01	9
4.1	Beratung Botschaft	9
4.2	Beratung Beschluss	11
4.3	Aufträge	11
4.4	Rückkommen	11
4.5	Gesamtabstimmung	12
5	Spezialdiskussion 36.20.02	12
5.1	Beratung Botschaft	12
5.2	Beratung Beschluss	16
5.3	Aufträge	16
5.4	Rückkommen	16
5.5	Gesamtabstimmung	16
6	Abschluss der Sitzung	16
6.1	Bestimmung des Berichterstatters	16
6.2	Medienorientierung	16
6.3	Verschiedenes	17

¹ <https://sitzen.sg.ch/kr>

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

³ <https://www.admin.ch>

1 Begrüssung und Information

Jäger-Vilters-Wangs, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungsrätin Susanne Hartmann, Vorsteherin Baudepartement;
- Marcel John, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Baudepartement;
- Manfred Huber, Leiter Strassen- und Kunstbauten, Tiefbauamt, Baudepartement;
- Rudolf Vögeli, Leiter Kunstbauten, Tiefbauamt, Baudepartement;
- Sandra Stefanovic, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste;
- Biondina Muslii, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste.

Seit der Kommissionsbestellung in der Novembersession nahm der Kantonsratspräsident folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Sennhauser-Wil anstelle Bärlocher-Eggersriet.

Für die heutige Sitzung hat sich niemand entschuldigt. Ich stelle fest, dass die vorberatende Kommission beratungsfähig ist.

Wir behandeln Botschaft und Entwurf der Regierung «XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan» sowie «Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl der Kantonsstrasse Nr. 55 in Nesslau» vom 13. Oktober 2020. Der vorberatenden Kommission wurden folgende Unterlagen verteilt bzw. zugestellt:

- Antworten BD auf Fragen der GRÜNE-Delegation und der FDP-Delegation (Beilage 2).

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 erhalten, danach führt sie eine allgemeine Diskussion anstelle einer Eintretensdiskussion über die Vorlage mit einleitenden Bemerkungen der zuständigen Regierungsrätin. Anschliessend führt die vorberatende Kommission die Spezialdiskussion sowie die Gesamtabstimmung durch.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2 Einführung und Vorstellung der Vorlagen

2.1 Inhalt gemäss Botschaft 36.20.01

Regierungsrätin Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 1–9 (Beilage 3).

Manfred Huber: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 10–14 (Beilage 3).

Marcel John: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 15–21 (Beilage 3).

Regierungsrätin Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 22–25 (Beilage 3).

2.2 Inhalt gemäss Botschaft 36.20.02

Regierungsrätin Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 1–8 (Beilage 4).

Marcel John: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 9–14 (Beilage 4).

Rudolf Vögeli: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 15–33 (Beilage 4).

Regierungsrätin Hartmann: Ausführungen gemäss Präsentation, Folie 34–38 (Beilage 4).

2.3 Fragen

Blumer-Gossau: zu Folie 11 «Verkehrsübersicht Langsamverkehr» (Beilage 4): Als dritter Punkt wird aufgeführt: «Vor und nach dem Projektperimeter ist aktuell keine grundlegende Verbesserung für Radfahrer möglich.» Diese Formulierung ist eigenartig, man müsste eigentlich schreiben: «Wir wollen keine Verbesserung für Radfahrer.» Denn möglich wäre diese, oder habe ich etwas übersehen? Ehrlich wäre es, zu sagen, im Projekt sei es nicht vorgesehen, etwas für die Radfahrer umzusetzen, aber möglich wäre es.

Marcel John: Möglich wäre es schon, indem wir Radstreifen malen könnten. Von der Geometrie her würde es ausreichen. Es müssten jedoch auch die Auffahrt auf diese Radstreifen sowie die Abfahrt auf das bestehende Netz geregelt werden. Wenn wir die Brücke Luterer betrachten, ist es rein aus der Sicht dieses kurzen Perimeters nicht zweckmässig, eine Verbesserung für den Radverkehr einzuführen. Bezüglich der Belastung durch die Fahrzeuge handelt sich um eine so schwach belastete Strasse, dass der Konflikt zwischen Velo- und Autofahrer sehr klein sein wird. Der Alltagsverkehr beträgt gleich Null auf dieser Strecke und Freizeitsportler auf dem Velo haben bei dieser geringen Verkehrsbelastung keine Probleme. Da macht eine separate Veloinfrastruktur für diesen kurzen Teilperimeter wenig Sinn.

Regierungsrätin Hartmann: Es besteht auf dem gesamten Netz weder ein Radweg oder Radstreifen. Das entstehende Sicherheitsrisiko, wenn auf diesem Perimeter ein Radstreifen eingezeichnet wird, haben wir als zu gross erachtet. Sollte eine gesamtheitliche Lösung kommen, werden wir den Radstreifen auch auf dieser Brücke entsprechend ergänzen.

Blumer-Gossau: Gibt es überhaupt eine Zählstelle für den Radverkehr auf dieser Strecke, was den durchschnittlichen Tagesverkehr (abgekürzt DTV) betrifft?

Marcel John: Das haben wir aus dem vorhin erwähnten Grund nicht gemacht und ist auch nicht angedacht. Wir möchten uns zuerst auf die Alltagswege beschränken, weil wir davon ausgehen, dass diese auch für den täglichen Bedarf die grössere Relevanz haben. Es handelt sich um eine rein touristische Strecke, deshalb ist es nicht prioritär, jetzt eine Zählstelle zu installieren. Ausgegangen von der Spitzenstundenbelastung, welcher typischerweise 10 bis 12 Prozent des DTV beträgt, handelt es sich um 120 Fahrzeuge pro Stunde und zwei Fahrzeuge pro Minute, die man dort erwartet und die entweder in die eine oder andere Richtung fahren. Die Wahrscheinlichkeit, dass ich über diese 100-Meter-Brücke fahre, ohne, dass mich ein Auto überholt, ist recht gross.

Sennhauser-Wil: Ich finde diese Variante im Prinzip gut. Auf der linken Seite, oberhalb im Gillsäge, hat es rund fünf bewohnte Liegenschaften. Diese Leute müssten um ins Dorf zu gelangen zweimal die Strasse überqueren. Sie haben den Wanderweg argumentativ höher gewichtet, deshalb sei das Trottoir auf der rechten Seite. Wenn man bergwärts schaut, sieht das etwas anders aus. Weshalb ist das Trottoir auf der rechten Seite?

Rudolf Vögeli: Man hat sich lange Gedanken über die Bewegungen der Fussgänger gemacht. Es sind primär die Wanderer, die im Ennetbühl aus dem Postauto steigen, die Brücke überqueren und anschliessend führt der Wanderweg schwägalpseitig wieder weg von der Strasse. Der grösste Teil dieser Häuser, die sich Richtung Ennetbühl befinden, sind Lager und keine Wohnhäuser.

Sennhauser-Will: Familien mit Kindern, die dort wohnen oder Personen, die dort arbeiten, müssten zweimal die Strasse überqueren, die Wanderer jedoch müssen die Strasse sowieso kreuzen. Sie könnten beim Feldweg oder weiter oben abbiegen, wo es aufgrund des Kurvenradius sicherer wäre. Die Übersicht wäre auch besser, wenn auf jener Seite über 2 bis 2,5 Meter ein Trottoir bestehen würde. Das würde mehr Sicht bieten.

Rudolf Vögeli: Es ist beidseitig möglich etwas zu machen. Wir haben bei diesem Projekt die Wanderwegverbindung priorisiert.

Looser-Nesslau zu Sennhauser-Wil: Der Wanderweg führt von Nesslau her und wird auf dem Weg nach Ennetbühl stark genutzt. Heute besteht die Schwierigkeit, dass kein Anschluss zur Kantonsstrasse vor der Brücke besteht, weil es relativ gefährlich ist, am tiefsten Punkt und in einer Kurve liegt. Das Ganze würde dann nach vorne verschoben zum Einlenken nach Ennetbühl, wo es übersichtlicher werde. Es gibt dort ein paar Wohnhäuser, aber wenn es Familien mit Kindern hätte, würde ein Schulbus verkehren. Dorthin zieht niemand hin ohne Auto, da befinden wir uns wirklich im ländlichen Raum. Entsprechend würden wir es begrüssen, wie auch im Gemeinderat behandelt, wenn das Trottoir dort bleibt, wo es angedacht ist, weil der Wanderverkehr sonst keinen Anschluss hat. Will man zur Schwägalp, geht man mehr südlich nach rechts, also unter dem Stockberg in Richtung Schwägalp – es handelt sich um einen Rundlauf. In Ennetbühl gibt es einen Dorfladen, aber keine Schule mehr; es wurde alles in Nesslau zentralisiert. Entsprechend bestehen nicht sehr viele Gründe nach Ennetbühl zu gehen, ausser, dass es sich um ein schönes Dorf handelt.

Losa-Mörschwil: Besteht an diesem Übergang ein Fussgängerstreifen? Was mich etwas beschäftigt, ist, dass es sich um eine 80km/h-Strecke handelt. Wenn es Platz hat und

man 80 km/h fahren darf, kommen die Fahrzeuge auch mit 85 km/h, was für Velofahrer relativ gefährlich ist. Wird dem genügend Rechnung getragen?

Marcel John: Es ist eine gefährliche Einstellung davon auszugehen, dass ein Fussgängerstreifen die Sicherheit der Fussgänger erhöht. Die Erfahrungen laufen in die entgegengesetzte Richtung: Der Fussgängerstreifen regelt das Vortrittsrecht für den Fussgänger, aber an und für sich wird genau gleich schnell gefahren an dieser Stelle, ob mit oder ohne Fussgängerstreifen. Die Erfahrungen zeigen, dass Fussgänger, die ein Vortrittsrecht haben, sich tendenziell dort unaufmerksamer verhalten, als an Stellen, wo sie keinen Fussgängerstreifen vorfinden. Deshalb ist es eigentlich für uns in Absprache mit der Kantonspolizei immer genau zu prüfen, ob ein solcher Fussgängerstreifen auch Sinn macht. Dabei werden die Frequenzen berücksichtigt und ob in der Nähe verletzbare Verkehrsteilnehmer (z.B. Behinderten- oder Altersheime) wohnen. Es gibt bestimmte Gründe, die dafür sprechen, einen Fussgängerstreifen zu markieren. Diese sind vorliegend aber nicht gegeben.

Losa-Mörschwil: Warum reduziert man dort die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 60 km/h für diesen Streckenabschnitt, zumal auf einer Brücke oft Rutschgefahr bei Vereisungen besteht? Dann wäre es auch für Fussgänger etwas sicherer.

Marcel John: Wir können bei den Höchstgeschwindigkeiten nicht frei wählen. Diese sind in der Signalisationsverordnung (SR 741.21, abgekürzt SSV) bestimmt. Ausserorts liegt die normale Signalisation bei 80 km/h, wenn nicht aufgrund einer Überbauung oder anderen Gegebenheiten eine Reduktion der Geschwindigkeit gerechtfertigt werden kann. Das ist die gleiche Diskussion wie bei den Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen innerorts, die unter 50 km/h gehen sollen und gesetzlich verordnet sind. Für eine solche Reduktion wird ein Gutachten benötigt, mit der Begründung, dass man auf 60 km/h reduzieren kann. Aber in dieser Situation, mit der gegebenen Überbauung und den Umständen würden wir ein entsprechend lautendes Gutachten nicht realisieren können.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Uns Velofahrern bringen die gelben Radstreifen viel Sicherheit, auch deshalb, weil rein optisch für den Autofahrer die Fahrbahn wirklich schmaler wird und er überlegt sich ein Überholmanöver viel genauer und ist vorausschauender – das ist extrem wichtig. Die aktuelle Variante auf der Brücke ist nicht schlecht. Wenn man z.B. dieses kurze Teilstück extra für Velofahrer verbreitern würde und anschliessend wird es wieder schmaler, dann ist das eine Gefahr. Bessere ist es, man zieht den gelben Streifen durch die ganze Strecke durch. Bezüglich der Geschwindigkeitsbegrenzung macht es Sinn, hier eine 60km/h-Zone zu machen. Diese Brücke ist nicht horizontal im Querschnitt.

Blumer-Gossau: Wenn wir zur Überzeugung kommen würden, den Wanderweg auf der anderen Seite der Brücke zu realisieren, was wären die Folgen für das Projekt? Müsste man nochmals investieren oder wäre es eine relativ einfache Sache die Seite zu wechseln? Somit würde die Überquerung der Strasse nicht mehr bei der Verzweigung, sondern auf der anderen Seite der Brücke erfolgen.

Rudolf Vögeli: Man kann den Gehweg auf beiden Seiten anordnen, das ist kein Problem. Wir sind eigentlich aufgrund der Überquerung der Strasse auf der Ennetbühler Seite des Wanderwegs geblieben, weil dort die Sicht besser ist. Man hat auf der Schwägalpseite leichte Kurven, deshalb blieb man auf der Ennetbühler Seite beim Überqueren. So kam der Gehweg auf diese Seite.

Schweizer-Degersheim: Wenn man von einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h spricht, soll beachtet werden, dass es sich um eine Durchgangsstrasse handelt. Bald haben wir alle Hauptstrassen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und können dann unsere Güter usw. nicht richtig transportieren. Sogar ein langsamerer öffentlicher Verkehr wird gefordert. Das ist Unsinn.

3 Allgemeine Diskussion

Louis-Nessler (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Zum XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Da dies auf den Wunsch der Gemeinde Mörschwil geschieht und dem Kanton St.Gallen keine Nachteile zu bringen scheint, sind wir damit einverstanden.

Zum Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl: Die SVP-Delegation sieht, dass dieser Beschluss folgerichtig ist. Das Parlament hat ihn mit dem 17. Strassenbauprogramm bestellt. Das Projekt erscheint uns zweckdienlich. Ein Ersatz der Brücke ist erforderlich. Es ist zu begrüßen, dass mit der neuen Brücke keine Provisorien notwendig werden und die Verkehrsführung verbessert wird. Auch ist positiv festzuhalten, auch trotz der vorherigen Diskussion, dass die Situation für Fussgänger massgeblich verbessert wird.

Brändle-Bütschwil-Ganterschwil (im Namen der CVP-EVP-Delegation): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Zum XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Die CVP-EVP-Delegation hat keine Einwände. Insbesondere macht es jetzt Sinn, nachdem das Kantonsstrassenprojekt nicht realisiert werden konnte und auch, weil die Gemeinde Mörschwil den Antrag stellt, dass man dieses Strassenstück an die politische Gemeinde Mörschwil abtretet. Mit dieser Entlassung ergibt sich für die Gemeinde Mörschwil die Möglichkeit, das gegenständliche Strassengrundstück nach ihrem Gutdünken entsprechend gestalten zu können, was unter anderem zur Aufwertung des Dorfbildes führen kann.

Zum Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl: Für die CVP-EVP-Delegation ist der Ersatz der über 100-jährigen Brücke zweifelsohne ausgewiesen. Der Kantonrat hat bereits im September 2018 im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms den Ersatz der Luterer-Brücke als notwendig erachtet und diese als Bauvorhaben der ersten Priorität bestimmt. Nachdem das Bogentragwerk nur eine eingeschränkte Tragfähigkeit zeigt und die Fahrbahnplatte ohnehin ersetzt werden muss, macht ein Ersatz des kompletten Bauwerks mit gleichzeitiger Optimierung der Linienführung zweifelsohne auch Sinn. Wir begrüßen, dass gleichzeitig auf einer Gesamtlänge von rund 420 Meter der Strassenbelag, also auch sämtliche Entwässerungs- und Werkleitungen neu gebaut werden und somit auch Synergien genutzt werden können. Der momentane Verzicht auf einen Radweg ist vernünftig, zumal auf der gegenständlichen Strasse auch aufgrund der Platzverhältnisse aktuell kein Radweg vorhanden ist. Die Verbesserung der Geh- bzw. Wanderwegsituation ist ebenfalls positiv zu werten. Positiv ist zudem auch die Tatsache, dass die Ersatzaufforstung nahezu deckungsgleich mit der Rodungsfläche ist. Ebenfalls überzeugt das Verkehrskonzept während der Bauzeit. Dieses Strassenbauprojekt überzeugt insgesamt, ist umweltverträglich, wirtschaftlich und zweckmässig.

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

Zum XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Das ist sicher sinnvoll und kann man so durchwinken.

Zum Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl: Braucht es tatsächlich eine neue Brücke? Eine Ertüchtigung des bestehenden Bauwerks sei wirtschaftlich nicht sinnvoll. Aber was heisst das? Die Zahlen, was eine Ertüchtigung dieser Brücke bedeuten und welche Kosten das nach sich ziehen würden, liegen nicht konkret vor. Man ist offenbar beim Baudepartement der Überzeugung, dass eine Ertüchtigung nicht in Frage kommt und es deshalb ein Neubau sein muss. Das ist aber kritisch anzusehen, wenn man bedenkt, was dieser Neubau mit sich bringt. Es wurde nur aus der Optik des Fahrzeugfahrers betrachtet, das zeigt sich z.B. darin, dass man die Brücke begradigen möchte, was dazu führt, dass man schneller fahren kann, da die Kurvenradien grösser werden. Dies ist aber nur im Interesse des schnelleren Fahrens aus Sicht eines Fahrzeugs. Aus Sicht des Fussgängers oder Velofahrers ist das überhaupt keine Verbesserung, im Gegenteil, es gibt keinen Grund für die Begradigung. Das hat mit dem Einwand von Schweizer-Degersheim nichts zu tun, dass man überall mit 30 km/h fahren soll. Davon spricht kein Mensch auf dieser Strecke, aber 60 km/h würde absolut ausreichen.

Es bestanden auf dieser Strecke bisher keine Probleme. Die Traglast der Brücke beträgt 38 Tonnen. Ich habe keine Zahlen, aber ich gehe nicht davon aus, dass es pro Woche mehr als ein Fahrzeug gibt, das dort durchfahren möchte und mehr als 38 Tonnen wiegt; vielleicht sind es sogar weniger. Ein anderer Vergleich: Es wurde erwähnt, dass es dort relativ wenig Velofahrer gibt, aber es sind bestimmt viel mehr Velofahrer als Fahrzeuge, die über 38 Tonnen wiegen. Wenn aufgrund dieser Fahrzeuge von über 38 Tonnen die Strecke begradigt werden müssten, ist das unverhältnismässig. Es wurde zur Recht erwähnt, dass dieses Projekt im 17. Strassenbauprogramm enthalten ist. Wenn ich dort aber nachlese, haben wir einen Betrag von 3,6 Mio. Franken für diese Brücke vorgesehen, nun sind es 6,1 Mio. Franken. Der Betrag der Gemeinde blieb in etwa gleich bei 450'000 Franken. Es besteht eine Kostenüberschreitung gegenüber dem 17. Strassenbauprogramm von rund 70 Prozent für relativ wenig Fahrzeuge, welche diese Brücke nutzen. Bei den entsprechenden Voraussetzungen, die uns präsentiert wurden, ist es möglicherweise nicht sinnvoll investiertes Geld.

Toldo-Sevelen: Ich lege meine Interessen als Mitinhaber eines Strassenbauunternehmens offen.

(im Namen der FDP-Delegation): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Zum XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Die Gemeinde Mörschwil wünscht eine Entlassung eines Strassenabschnittes aus dem Kantonsstrassennetz. Seitens Kanton stehen keinerlei Interessen entgegen.

Zum Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl: Es soll eine über 100-jährige Brücke ersetzt werden. Dabei sollen gleichzeitig die Linienführung optimiert und der heutige Wanderweg durch einen Gehweg vom Strassenverkehr getrennt werden. Zudem gewinnt auch die Natur, werden doch am Ende des Projektes rund 1'800 m² mehr Waldflächen zur Verfügung stehen.

Losa-Mörschwil (im Namen der GRÜNE-Delegation): Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Zum XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Das ist eine sinnvolle Vorlage.

Zum Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl: Es hat viele Vorteile für den Schnellverkehr, denen wird dort Rechnung getragen. Es ist komfortabel und schnell. Aber es wird wenig für den Langsamverkehr unternommen. In den Unterlagen stand, dass diese Brücke nicht mehr 50 Jahre weiter so bestehen kann. Könnte sie noch 10 Jahre so bestehen oder muss sie sofort ersetzt werden? Die Kostenüberschreitung ist ausserdem nicht ganz nachzuvollziehen.

Regierungsrätin Hartmann: Die Entlassung des Strassenabschnitts in Mörschwil aus dem Kantonsstrassenplan ist unbestritten, dazu muss ich mich nicht mehr äussern. Bei der Brücke Luterer handelt es sich um eine sehr wichtige Verbindung vom Toggenburg zur Schwägalp, diese benötigen wir selbstverständlich.

Zu Blumer-Gossau: Das ist im Strassenbauprogramm so festgehalten in einem Stadium, wo man noch nicht genau wusste, wie die Kosten sein werden. Von einer Kostenüberschreitung zu sprechen, empfinde ich etwas streng beurteilt bei einer Kostenungenauigkeit von rund 30 Prozent. Die Gründe, warum man nicht noch zehn Jahre zuwartet, sind, dass man seit dem Jahr 2013 immer wieder Instandstellungsmassnahmen treffen musste. Man musste die Brücke auch immer wieder überwachen. Ich glaube, jetzt ist der Zeitpunkt da, es liegt nun in der ersten Priorität des Strassenbauprogramms. Der Auftrag des Kantonsrates ist klar, dass man sie jetzt zu diesem Zeitpunkt saniert.

Pause von 10.00 bis 10.20 Uhr.

4 Spezialdiskussion 36.20.01

4.1 Beratung Botschaft

Abschnitt 2 (Rechtliches)

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Dies ist eine persönliche Meinung, nicht die von der SVP-Fraktion. Wir als Kanton haben eine klare Verpflichtung das Strassennetz aufrechtzuerhalten, so gut es geht, über die Gemeindegrenze hinaus. Denn wir müssen uns bewusst sein, Gemeinden schauen in erster Linie für sich. So eng sind die Strassenverhältnisse nicht, wenn man es mit anderen Kantonsstrassen in anderen Dorfzentren vergleicht. Es ist sogar üblich, dass es eng ist. Ich musste feststellen, dass man über die St.Gallerstrasse – das ist eine Kantonsstrasse – hineinfährt und danach über die andere Strasse, die in das andere Gemeindestrassennetz übergeht, wegfährt oder umgekehrt. Man darf nicht vergessen, es hat auf beiden Seiten einen Autobahnzubringer, der gut erreichbar ist. Deshalb ist dies keine reine Sackgasse – für die Kantonsstrasse ist es eine Sackgasse, aber nicht im Allgemeinen. Die Sicherheit der Strasse muss immer gewährleistet werden, es spielt keine Rolle, ob es eine Gemeinde- oder Kantonsstrasse ist. Die Anzahl der Fahrzeuge ist beträchtlich. Diese werden weiterhin durchfahren, ob dies eine Gemeinde- oder Kantonsstrasse ist. Es ist einfacher, es der Gemeinde zu übergeben. Dies ist grundsätzlich gut, man muss nicht mehr bezahlen und wir sind nicht mehr verant-

wortlich. Es ist schade, wenn man eine Planung gemacht hat und diese Planung vergebens war und ich weiss aus eigener Erfahrung, so eine Planung braucht viel Zeit. Dies ist nicht einfach und man muss vieles berücksichtigen. Es ist ein Präjudizfall, den wir hier schaffen könnten. Es hat viele Gemeinden, die auch Bauprojekte realisieren wollen. Möglicherweise ist eine schnelle Entscheidung nicht gut. Ich werde die Vorlage ablehnen. Der Kantonsrat hat die Aufgabe, für den Kanton zu schauen und für das Strassennetz, es geht um den Strassenplan. Dies ist eine eigene Einheit, eine eigene Materie und man muss das Beste daraus machen und nicht die Verantwortung übergeben.

Sennhauser-Wil: Bei den Unterlagen hätte man einen Kantons- und Gemeindestrassenplan erhalten sollen. Diesen kann man aus dem Geoportal ausdrucken. Dann sieht man, dass die Strasse aufhört, dies ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Und dass die Parzelle nebenan der Gemeinde gehört, habe ich auch nirgends gelesen und auch im Geoportal nachgeschaut. Vom Projekt her ist es speziell, wenn man die Geschichte nicht gekannt hat. Jetzt werden wir vor Tatsachen gestellt: Fussgänger und Velofahrer sind das Problem und die Autos fahren doch durch. Die Gemeinde wollte dies schützen, das muss man respektieren. Beim Kantonsstrassenplan kommen zuerst die Stichstrassen, die Autobahneinlenker sind in der Nähe. Ein Teil ist keine Kantonsstrasse und dann kommt dieses Stück. Scheinbar ist die Strategie des Baudepartementes, hier abzubauen. Dass dies danach keine Kantonsstrasse mehr ist, ist für mich komisch. Dann hat es bald keinen Sinn mehr. Rechtlich durften sie das Haus bis an die Grenze der Kantonsstrasse stehen lassen, das ist speziell.

Marcel John: Der Freihof war ein denkmalgeschütztes Objekt und der Denkmalschutz ist höher zu gewichten. Wir haben keine rechtliche Grundlage es für eine neue Fläche oder Strassenverbreiterung abzureissen. Man hat im ersten Projekt mit dem Rückbau versucht, die Ersatzmassnahmen und die Ersatzbauten so zu gestalten, dass sie die denkmalpflegerische Anerkennung erhalten hätten. Dies ist daran gescheitert, dass man am Ortsbild und an den Organisationen in den Gebäuden festhalten wollte. Dies ist vielfach ein Rechtstitel, der zunehmend Mühe verursacht. Vielerorts setzt die Denkmalpflege zum Teil schon bei kleinen Mauern und Zäunen Grenzen.

Zur Sicherheit: Wir haben vom Strassengesetz aus gewisse Auflagen, was die Kantonsstrassen für Aufgaben wahrzunehmen haben und wie diese ausgestaltet sind. Diese ist auch im Kantonsratsbeschluss von 2007 mit der Überprüfung vom gesamten Netz genau angeschaut worden. Eine Begegnungszone können wir nach Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) nicht rechtfertigen. Wenn die Gemeinde eine Begegnungszone machen möchte, können wir dies als Kanton nicht billigen. Dann müssen wir mit Normenabweichungen und halbpätzigen Lösungen schauen, dass wir bestmöglich zu dieser Sicherheit kommen. Die Gemeinde hat die Möglichkeit zur Erstellung einer Begegnungszone, hier sind auch die ganzen Vortritte anders geregelt. Es sind die Fussgänger, die Vortritt haben und es gibt eine andere Betrachtung der Sicherheit in diesem Raum. Die Gemeinde ist bei der Projektausarbeitung angehalten, die Sicherheit für ihre Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.

Weshalb ist die Strasse vom Platz in Mörschwil Richtung Autobahnanschluss keine Kantonsstrasse? Dies kommt auch aus der Beurteilung des Kantonsstrassennetzes. Man möchte keine Doppelführung von Strassen. Die Hauptstrasse, die Mörschwil umfährt und bis zum Kreisel Richtung Rorschach-Tübach geht und weiter Richtung Rorschach und

zum Autobahnanschluss ist als Kantonsstrasse definiert und die andere Strasse nicht. Wäre diese auch als Kantonsstrasse definiert, wäre dies eine klassische Doppelführung der Kantonsstrassen. Es ist als Grundaufgabe im Strassengesetz definiert, dass das Rückgrat des Kantons mit den Kantonsstrassen zu erschliessen ist und jedes grössere Dorf ein Anrecht auf die Erschliessung mittels einer Kantonsstrasse hat. Das führt dazu, dass Dörfer teilweise mit kantonalen «Stumpenstrassen» erschlossen werden. Für den Rest des Strassennetzes sind die Gemeinden verantwortlich. Dies ist eine Grundaussage des Kantonsstrassennetzes.

Sennhauser-Wil: Gegenüber der Bäckerei ist es auch sehr eng. Die Gemeinde muss nichts machen, die können es so belassen. Ist dies kein Problem? Es fahren immer gleich viele Fahrzeuge durch. Kann man solch eine Situation einfach so belassen und ist das Pech für die Fussgänger?

Marcel John: Die Fussgänger bekommen in der Begegnungszone die besseren Rechte: Sie sind vortrittsberechtigt. In der Begegnungszone ist die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt, sie wird höchstens mit 20 km/h befahren und die Fussgänger haben Vortritt auf diesen Flächen. In einem solchen Bereich erübrigt sich die Erstellung eines Gehwegs oder Trottoirs, denn die Fussgänger sind sowieso vortrittsberechtigt. Eine Kantonsstrasse würde nicht zu einem Konzept einer Begegnungszone passen. Es ist eine Chance, die wir den Gemeinden aufgezeigt haben, gegenüber einer herkömmlichen Ausbildung einer Kantonsstrasse

Thalmann-Kirchberg: Als früher über das Strassenprogramm debattiert wurde, ging es meistens darum, dass der Kanton eher den Gemeinden Strassen übergeben wollte. Die Gemeinden hatten sich vehement gewehrt, wieso sie die Strassen übernehmen sollten. Nun haben wir die gegenteilige Situation. Sie sollen diese übernehmen, denn sie sind in Zukunft dafür verantwortlich. Mörschwil hat auch die finanziellen Mittel, um noch einige Meter Kantonsstrasse zu übernehmen. Wie dies auf jeden Meter genau geregelt ist, muss die Gemeinde selber mit ihren Bürgern klären, ob die Abstände gegeben sind oder nicht. Da sollen sie ihre Autonomie wahren und klären, wie sie den Dorfplatz oder die Zentrumsüberbauung gestalten möchten.

4.2 Beratung Beschluss

Keine Wortmeldungen.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

4.3 Aufträge

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

4.4 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

4.5 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf den «XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan», beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 14:1 Stimmen, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

5 Spezialdiskussion 36.20.02

5.1 Beratung Botschaft

Zusammenfassung

Koller-Gossau: Diese Lastenbeschränkung auf 38 Tonnen hat bisher auch zu Umwegverkehr geführt. Darum ist es auch richtig, die entsprechende Brücke zu sanieren. Weiter oben, in Richtung Schwägalp, steht eine weitere Brücke mit demselben Problem. Hier steht ein Ersatz ebenfalls in Planung. Was ist der Grund, dass diese beiden Brücken nicht gleichzeitig saniert werden? Das würde dazu führen, dass nur einmal mit Verkehrsbeschränkungen gerechnet werden muss. Kann man etwas zur Belastbarkeit der neuen Brücke sagen im Hinblick auf Ausnahmetransporte? Bisher mussten für Ausnahmetransporte zum Teil Umwege bis ins Appenzell Innerrhoden in Kauf genommen werden.

Rudolf Vögeli: Grundsätzlich sind die beiden Brücken nach den neuen SIA-Normen auf 40 Tonnen ausgelegt. Es ist im Moment keine Ausnahmetransport-Brücke dort. Wir sollten nicht zwei Lichtsignale hintereinander haben. Je nachdem haben wir Einsprachen und Rechtsmittel, die ergriffen werden. Die andere Brücke ist soweit, dass wir sie frühestens im 2022 bauen könnten. Auch diese muss noch aufgelegt werden. Beide sind von der Projektierung her bereit. Dann müssen wir mit der Verkehrsführung schauen, wie dies mit zwei Baustellen funktioniert – gleichzeitig oder hintereinander. Aber die Projektierung ist so, dass wir alles zusammen machen könnten.

Blumer-Gossau: Ist die zweite Brücke im 17. Strassenbauprogramm als Priorität B aufgeführt? Gibt es auf der zweiten Brücke eine Gewichtsbeschränkung und wenn ja, wie hoch ist diese? Gemäss dem 17. Strassenbauprogramm gibt es 17 Kunstbautenprojekte, 17 Brücken. Mittlerweile haben wir vom 17. Strassenbauprogramm zwei Jahre hinter uns und drei Jahre noch vor uns. Die Brücke Luterer ist sicher ein wesentlicher Brocken, der eine massive Kostenüberschreitung aufweist. Bei den 17 Projekten ist die Brücke Luterer nicht bei den Projekten, die unter den Bemerkungen noch Studien enthält, sondern sie ist einen wesentlichen Schritt weiter und gehört zu den Brücken, welche mit Projektierung und Realisierung aufgeführt werden. Daher handelt es sich bei den 3,6 Mio. Franken, die man damals eingesetzt hat, nicht einfach um eine Schätzung, sondern es wurde schon einiges an Vorarbeit geleistet und man war über das Stadium der Studie hinweg. Darum möchte ich schon noch wissen, wie diese Kostenüberschreitung zustande gekommen ist. Ist bei den weiteren 17 Projekten auch noch mit Überraschungen in Form von Kostenüberschreitungen zu rechnen? Gibt es Projekte, die gar nicht erst realisiert werden? Wo stehen wir, kurz vor Halbzeit, im 17. Strassenbauprogramm betreffend Kunstbauten?

Rudolf Vögeli: Alle Kunstbauten haben wir in Angriff genommen. Das Problem ist immer bei Auflagen, dass es Einsprachen geben kann. Die im Strassenbauprogramm angeführten Kosten sind Schätzungen. Bei allen anderen liegen wir eher darunter. Bei dieser Brücke waren wir nicht weiter als mit einer Studie. Wir wussten, die Brücke muss ersetzt und es muss etwas unternommen werden. Dies kommt aus der Hauptinspektion, die alle fünf Jahre stattfindet. In den letzten Jahren hat man gesehen, dass der Schaden bei dieser Brücke exponentiell nicht mehr linear ansteigt und dies ist irgendwann ein Problem. So eine Brücke kommt an ihr Lebensende, nicht die Nutzungsdauer – die Nutzungsdauer ist etwas anderes. Man kann sie verstärken und weiter brauchen. Aber diese Brücke hat das Lebensende erreicht, dies haben wir gewusst. Damals hat man den Betrag rein aus der Hauptinspektion und visuellen Betrachtungen geschätzt. Man hat angenommen, dass man die Widerlager und Foundationen noch am gleichen Ort brauchen kann. Als man in das Variantenstudium ging, hat man eine Zustandserfassung gemacht, hat dies genauer visuell betrachtet und Bohrungen vorgenommen. Dabei hat man gesehen, dass erstens die Geologie nicht so gut war wie angenommen und zweitens Foundationen und Widerlager nicht mehr gebraucht werden können. Man muss auch beim bestehenden Standort alles erneuern. Dies hat zu Kostenhöhungen geführt. Zum Faktor Zeit: Man ist damals davon ausgegangen, dass man den dem Kantonsrat keine Botschaft vorlegen muss. Dies dauert ein Jahr und es wird etwas knapp. Als man die Brücke in das Strassenprogramm aufgenommen hat, lagen wir im Vorstudium der Kosten.

Abschnitt 1.1 (Ausgangslage)

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Es ist eine sehr wichtige Strasse. Man darf nicht vergessen, dass das Toggenburg oben und unten eine Verbindung zur Aussenwelt hat, vielleicht auch noch über die Berge hinaus. Man kann aber auch über die Strasse kommen. Ich bin Baufachmann und habe fast jeden Tag mit Beton zu tun. Stampfbeton stammt aus einer anderen Zeit, das ist vergleichbar mit einem Oldtimer Auto. Alles hat seine Lebensdauer. Natürlich kann man auch mit einem Oldtimer noch fahren, aber irgendwann fährt man anders. Wenn man die Brücke wieder am gleichen Ort erstellt, muss von der Foundation her alles neu gemacht werden. Während dieser Zeit braucht es einen Ersatzbau, ein Provisorium. Beim Bau einer Brücke kann die Strasse nicht einfach gesperrt werden. Das kostet auch. Rein schon deshalb ist ein Neubau wichtig.

Zur Gesamtlast: Es ist sehr wichtig, dass die Gesamtlast jetzt erhöht wird. Es geht nicht darum, dass nachher alle Lastwagen über die Schwägalp donnern. Das wird auch weiterhin nicht der Fall sein. Es geht darum, dass im Fall eines Spezialtransportes keine riesigen Umwege gemacht werden müssen. Es kann aber auch einmal einen Notfall geben, der ein gewisses Gewicht mit sich bringt. In einem solchen Fall könnte die Brücke nicht einfach passiert werden, denn sie würde Schaden nehmen. Es kann sein, dass es gut geht und man nichts merkt oder sieht. Aber die Lebensdauer eines solchen Objekts kann dadurch extrem verkürzt werden. Die Projektierung muss ganzheitlich durchdacht sein mit der Linienführung, auch für die Velofahrer.

Abschnitt 2.4 (Strassenbau)

Blumer-Gossau: Was ist da vorgesehen? Wir haben kurz von der alten Tankstelle gesprochen, etwas oberhalb der Postautohaltestelle. Diese ist ja nicht mehr in Betrieb. Müssten dort noch Altlasten beseitigt werden? In den Unterlagen heisst es nur, diese Tankstelle werde nicht tangiert. Eigentlich könnte man diese Sache doch auch gleich in Ordnung bringen.

Rudolf Vögeli: In diesem Bereich ist nicht vorgesehen, irgendwelche Untersuchungen zu machen, das ist eine Verdachtsfläche.

Sennhauser-Wil: Oberhalb der Strasse, wo der Wanderweg rechts abzweigt, hat es eine Steinmauer. Auf dem Plan sieht man es schlecht, aber kommt das alles weg und wird das Terrain angepasst? Im Plan ist eine braune Fläche eingezeichnet, aber die Legende dazu fehlt. Dort gibt es auch noch einen Landerwerb? Der Massstab ist recht klein, darum ist der Plan schwierig zu lesen.

Rudolf Vögeli: Bei der Strassenanpassung Richtung Schwägalp hat es heute schon diese Böschungen, die braun eingezeichnet sind. Das sind normale Böschungen. Dort wird die Strasse nur in der Vertikalen ein wenig angepasst. Es gibt also eine Anpassung der Böschung. Landerwerb haben wir natürlich, das braucht es – vor allem temporären Landerwerb –, um diese Böschungsanpassungen zu machen.

Sennhauser-Wil: Die Grenze ist aber inklusive eines Banketts von 50cm?

Rudolf Vögeli: Ja, die Strassengrenze wird ausserhalb des Banketts sein.

Toldo-Sevelen zu Rudolf Vögeli: Wenn Sie sagen, der Kanton mache hier nichts, ist der Kanton überhaupt in der Pflicht? Gehört diese Tankstelle dem Kanton?

Rudolf Vögeli: Die Tankstelle gehört nicht dem Kanton. Aber immer, wenn wir Strassenbauten machen und solche Verdachtsflächen antreffen, sind wir verpflichtet, beim Strassenbau dort Sanierungen vorzunehmen, wo es nachher nicht mehr möglich ist. Ein konkretes Beispiel: Bei der Umfahrung Bütschwil, in Neudietfurt, gab es eine ehemalige Deponie, eine Auffüllung. Dort sind wir nach dem Tunnel Michelau, direkt bevor man zum Tunnel Neudietfurt kommt, Mitten in der Deponie gelandet. Diese mussten wir entsorgen. Wenn die Route daneben durchführt, haben wir mit dem Strassenbau keine Pflicht, etwas zu entsorgen.

Abschnitt 3.2 (Raumplanung)

Sennhauser-Wil: Die Fläche unter der Brücke – die Brücke wird ja länger – zählt diese als Nutzfläche oder wie wird dieses Land klassiert?

Rudolf Vögeli: Es bleibt Waldzone. In diesem Fall erwerben wir das Land unter der Brücke. Dieser Bereich mit Böschungen und Steilabhängen, die in die Luterer führen, ist Waldzone. Das wird weiterhin so bleiben. Es wächst aber nicht mehr so viel, weil zu wenig Licht und Wasser vorhanden ist. Kleines Gestrüpp wird aber weiterhin wachsen.

Losa-Mörschwil: Was passiert mit der Fläche bei der alten Brücke? Wird diese wieder angepflanzt?

Rudolf Vögeli: Nach dem Rückbau der alten Brücke wird dort wieder aufgeforstet.

Abschnitt 3.6 (Lärm)

Blumer-Gossau: Die Antwort auf unsere vorgängig gestellte Frage (vgl. Beilage 2) lautete: «Die Richtlinie Lärm bestimmt die Tageszeit, an welcher die Lärmbegrenzung eingehalten werden muss.» Es heisst ja, dass sog. normale Geräte eingesetzt werden können. Aus

der Antwort bin ich nicht ganz schlüssig geworden. Heisst das, dass man nur während der normalen Bürozeit arbeiten und Lärm verursachen wird und am frühen Morgen und Abend nicht? Oder ist vorgesehen, dass moderne Maschinen eingesetzt werden, die weniger Lärm machen? Mir wurde erst heute bewusst, dass sich die ersten Wohnhäuser nicht so weit weg von der Baustelle befinden

Rudolf Vögeli: Intensiver und normaler Lärm sind erlaubt. Die Baulärm-Richtlinie⁴ gibt vor, zu welchen Zeiten intensiver und normaler Lärm erlaubt ist. Lärmintensive Arbeiten, zum Beispiel Sprengen, werden in der Zeit zwischen 07.00 und 12.00 Uhr und 13.00 und 17.00 Uhr durchgeführt. Normaler Baulärm, beispielsweise durch einen Bagger, ist bis um 19.00 Uhr erlaubt. Transporte können zu gleichen Zeiten wie diejenigen von Lastwagen durchgeführt werden. Wir arbeiten sicher nicht mit den lärmintensivsten Maschinen, denn solche gibt es gar nicht mehr auf dem Bau.

Abschnitt 3.7 (Rodung)

Sennhauser-Wil: Ich lege meine Interessen offen als Bauer, Wald- und Grundstückbesitzer. Die Rodung ist super, das ist eine Punktlandung. Ich stelle fest, dass der Wald, vor allem im Berggebiet, sehr stark zunimmt, das ist schon richtig, aber die Nutzfläche, auf der wir unsere Lebensmittel anpflanzen und produzieren, geht zurück. Kann man an geeigneten Orten, wo es zu Rodungen kommt, keinen Wald mehr anpflanzen, sondern ökologische Flächen vorsehen? Ich meine damit nicht Wiesen. Gibt es Überlegungen in diese Richtung?

Rudolf Vögeli: Es wird immer versucht, wo es Baustellen hat, auch Massnahmen durchzuführen. Wir arbeiten intensiv in diese Richtung hin. Mir ist auch bewusst, dass vor allem die Berggebiete verwalden. Wir haben eine Vorschrift, wonach wir 50 Prozent wieder aufforsten müssen, beim Rest nehmen wir ökologische Ersatzmassnahmen vor. Das sind unterschiedliche Massnahmen. Wir versuchen in den Bereichen, wo wir eine Baustelle haben, Ersatzmassnahmen vorzunehmen. Ein paar Beispiele: Bei der Umfahrung Wattwil, zweite Etappe, forsten wir nur 50 Prozent der Rodungen wieder auf, weil wir das müssen. Für den Rest sehen wir ökologische Massnahmen vor, beispielsweise mit den Feuchtwiesen im Lochweidli. Oder bei der Umfahrung Ebnet-Kappel pflanzen wir die Steilböschungen mit einem speziellen Toggenburger Saatgut als Magerwiesen an. Wir pflanzen also nicht einfach Bäume, um einen 1:1-Ersatz zu erhalten.

Gahlinger-Niederhelfenschwil: Sind es beim neuen Standort die gleichen Grundeigentümer bei der Rodung wie bei der Aufforstung?

Rudolf Vögeli: Beim Wald weiss ich es nicht auswendig. Beim Platz, den wir vor allem auf der Bühler-Seite haben, ist es der gleiche Grundstückbesitzer, auf beiden Seiten der heutigen Strasse.

⁴ Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutz-Verordnung. Stand 2011, Bundesamt für Umwelt BAFU, abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/publikationen-studien/publikationen/baulaerm-richtlinie.html>.

Abschnitt 5.1 (Kostenvoranschlag)

Sennhauser-Wil: Ich finde den Posten von 81'000 Franken ein bisschen viel für den Wert des Grundes. Der Erwerb des Landwirtschaftslandes oder des Waldes wäre ja relativ günstig.

Rudolf Vögeli: Der grösste Teil der Kosten im Bereich Landerwerb sind temporäre Kosten. So muss der Erwerbsausfall bezahlt werden, das ist nicht nur für das Jahr, in dem wir die Wiese benutzen, sondern zwei Jahre darüber hinaus. Das Gros ist die temporäre Beanspruchung.

5.2 Beratung Beschluss

Keine Wortmeldungen.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

5.3 Aufträge

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

5.4 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

5.5 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf den «Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl der Kantonsstrasse Nr. 55 in Nesslau», beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

6 Abschluss der Sitzung

6.1 Bestimmung des Berichtstatters

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

6.2 Medienorientierung

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

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

6.3 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 11.10 Uhr.

Der Kommissionspräsident:



Jens Jäger
Mitglied des Kantonsrates

Die Geschäftsführerin:



Sandra Stefanovic
Parlamentsdienste

Beilagen

1. 36.20.01 «XII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan» (Botschaft und Entwurf der Regierung vom 13. Oktober 2020) / 36.20.02 «Kantonsratsbeschluss über den Ersatz der Brücke Luterer Ennetbühl der Kantonsstrasse Nr. 55 in Nesslau» (Botschaft und Entwurf der Regierung vom 13. Oktober 2020); *bereits mit dem Kantonsratsversand zugestellt*
2. Antworten BD auf Fragen der GRÜNE-Delegation und der FDP-Delegation; *bereits in der Sitzungsapp zur Verfügung gestellt*

Beilagen gemäss Protokoll:

3. Präsentation BD VII. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan; *bereits an der Sitzung verteilt*
4. Präsentation BD Kantonsratsbeschluss Ersatz Brücke Luterer Ennetbühl; *bereits an der Sitzung verteilt*
5. Antragsformulare vom 16. Dezember 2020
6. Medienmitteilung vom 21. Dezember 2020

Geht (mit Beilagen) an

- Kommissionsmitglieder (15)
- Geschäftsführung der Kommission (2)
- Baudepartement (wie Seite 1)

Geht (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidenten/in (5)
- Leiter Parlamentsdienste