



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»	Matthias Renn Geschäftsführer Staatskanzlei Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 37 34 matthias.renn@sg.ch
Termin	3. Sitzung: Montag, 20. August 2018 13.00 bis 18.00 Uhr (Richtzeit)	
Ort	St.Gallen, Bildungsdepartement, Davidstrasse 31, Sitzungszimmer 601	
Termin	4. Sitzung: Mittwoch, 22. August 2018 08.30 bis 19.00 Uhr (Richtzeit)	
Ort	St.Gallen, Moosbruggstrasse 11, Konferenz- raum 801	

St.Gallen, 12. September 2018

Kommissionspräsident

Marcel Dietsche-Oberriet

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Erwin Böhi-Wil, Inhaber Beratungsfirma
SVP	Markus Bonderer-Sargans, Abteilungsleiter (20. August 2018) / Christoph Gull-Flums, Gemeindepräsident (22. August 2018)
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	Christian Spoerlé-Ebnat-Kappel
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	Meinrad Gschwend-Altstätten, freier Journalist
SP-GRÜ	Josef Kofler-Uznach, Polizist, pensioniert
SP-GRÜ	Andrea Schöb-Thal, Leiterin Finanzen und Dienste
SP-GRÜ	Guido Wick-Wil, Unternehmensberater
FDP	Stefan Britschgi-Diepoldsau, Gemüseproduzent
FDP	Walter Locher-St.Gallen, Rechtsanwalt
FDP	Robert Raths-Thal, Gemeindepräsident
FDP	Andreas W. Widmer-Wil, Betriebswirtschaftler

Von Seiten des Baudepartementes

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement
- Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement
- Marcel John, Kantonsingenieur, Baudepartement
- Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement

Von Seiten des Volkswirtschaftsdepartementes

- Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement

Geschäftsführung / Protokoll

- Matthias Renn, Geschäftsführer, Parlamentsdienste
- Biondina Muslii, Stv. Geschäftsführerin, 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.

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

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

³ <https://www.admin.ch>

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Information	4
2	Fortsetzung Beratung 17. Strassenbauprogramm: Spezialdiskussion	5
2.1	Beratung Botschaft	5
2.1.1	Abschnitt 1 – Rückblick auf das 16. Strassenbauprogramm (2014–2018)	5
2.1.2	Abschnitt 2 – 17. Strassenbauprogramm 2019–2023	15
2.2	Beratung Beschluss	33
2.2.1	Sitzung vom 20. August 2018	33
2.2.2	Sitzung vom 22. August 2018	49
2.3	Exkurs: Befragung Sicherheits- und Justizdepartement	82
2.4	Beratung Beschluss	89
2.5	Gesamtabstimmung: 17. Strassenbauprogramm	99
3	Beratung XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Spezialdiskussion	101
3.1	Beratung Botschaft	101
3.2	Beratung Beschluss	101
3.3	Gesamtabstimmung: XI. Nachtrag zum KRB über den Kantonsstrassenplan	102
4	Aufträge und Motionen	103
4.1	Auftrag	103
4.2	Kommissionsmotion	104
4.2.1	Motion: Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen	104
4.2.2	Motion: Änderung der Strassenfinanzierung	105
5	Abschluss der Sitzung	107
5.1	Bestimmung des Berichterstatters	107
5.2	Medienorientierung	107
5.3	Verschiedenes	107

1 Begrüssung und Information

Marcel Dietsche, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission zur Sitzung vom 20. August 2018 und folgende Personen:

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement
- Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement
- Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement
- Marcel John, Kantonsingenieur, Baudepartement
- Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement
- Matthias Renn, Geschäftsführer, Parlamentsdienste
- Biondina Muslii, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste

Seit der Kommissionsbestellung in der letzten Sitzung vom 13. August 2018 nahm die Kantonsratspräsidentin folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Gschwend-Altstätten anstelle von Gut-Buchs;
- Spoerlé-Ebnat-Kappel anstelle von Thalmann-Kirchberg.

Für die heutige Sitzung hat sich niemand entschuldigt. Ich stelle fest, dass Spoerlé-Ebnat-Kappel noch fehlt, die vorberatende Kommission aber beratungsfähig ist.

Wir fahren fort mit der Behandlung des «Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02)» vom 1. Mai 2018. Anschliessend erfolgt die Spezialdiskussion zum «XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.18.03)» vom 1. Mai 2018.

Der vorberatenden Kommission wurden zusätzliche Unterlagen verteilt bzw. zugestellt:

- Beilage 4: Antwort SJD auf Nachfrage Widmer-Wil.

Die vorberatende Kommission konnte an der letzten Sitzung vom 13. August 2018 die Einführung und die allgemeine Diskussion abschliessen. Einzig die Frage von Widmer-Wil ist noch offen. Der Kommandant der Kantonspolizei würde bei Bedarf Auskunft geben. Der Antragssteller hat im Vorfeld jedoch zugesichert, dass dies nicht nötig sei. Die Fragen von Widmer-Wil werden somit im Abschnitt 2.7.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei beantwortet. Nach der Spezialdiskussion erfolgt die Beratung des Entwurfs einschliesslich der Anträge und Aufträge. Abschliessend führt die Kommission die Gesamtabstimmung über Eintreten durch. Sofern noch Zeit vorhanden ist, erfolgt die Beratung des XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2 Fortsetzung Beratung 17. Strassenbauprogramm: Spezialdiskussion

Der Kommissionspräsident geht zur Klärung allgemeiner Fragen und zur Prüfung der Vorlage die Botschaft (ab Seite 56, Teil C) abschnittsweise durch. Die Kommission ist in der Erfüllung ihres Auftrags an die Grundsätze der Gewaltentrennung gebunden (Art. 23 GeschKR). So kann sie z.B. nicht direkt veranlassen, dass das zuständige Departement oder die Regierung die Botschaft nach ihren Wünschen verändert oder anpasst. Anschliessend berät die vorberatende Kommission die einzelnen Artikel des Beschlussentwurfs und stimmt über allfällige Anträge ab. Über Aufträge im Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates nach Art. 95 GeschKR wird im Anschluss beraten und abgestimmt. Das Rückkommen schliesst die Spezialdiskussion ab.

2.1 Beratung Botschaft

2.1.1 Abschnitt 1 – Rückblick auf das 16. Strassenbauprogramm (2014–2018) Abschnitt 1.1.1.a (Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg)

Locher-St.Gallen: Es ist bekannt, dass ich Präsident der IG Engpassbeseitigung bin, die sich für die Realisierung der dritten Röhre, welche vom Bund finanziert wird, aber auch für die «Teilsperre Güterbahnhof» und den «Tunnel Liebegg» einsetzt. Die städtische Bevölkerung hat mit 63 Prozent der Stimmen dieses Projekt befürwortet. Mir geht es in diesem Zusammenhang darum, dass wir der Meinung sind, dass dies ein Jahrhundert-Projekt ist. Es hat aber eine andere Grössenordnung als andere Strassenbauvorhaben. Wir sind der Auffassung, dass man, wenn es möglich ist, das Projekt «Tunnel Liebegg» und vielleicht auch teilweise die «Teilsperre Güterbahnhof» vorziehen sollte. Man sollte nicht fünf Jahre warten. Es wird sicher einige Zeit brauchen, vor allem braucht es viel Planung vom Bund. Wir sind der Meinung, dass man die Planungsarbeiten vorantreiben sollte. Ich werde dazu einen entsprechenden Antrag stellen. Wenn wir zu lange zuwarten, dann werden andere Regionen in der Schweiz diese Gelder beanspruchen. Es ist ja eine Vermischung, ein Teil ist «Engpassstopf» und ein Teil ist «Agglo-Topf». Darum sind wir der Meinung, dass die kantonale Planung dem nicht hinterherhinken sollte. Zurzeit ist nur eine Studie darin. Damit können wir leben. Wenn man aber sieht, dass man schneller ist, und darauf komme ich in meinen Antrag zurück, dann sollte man unter Umständen eine Sondervorlage ausserhalb des Staatsstrassenprogramms machen.

Regierungsrat Mächler: Grundsätzlich kann man einmal sagen, wie es um dieses Projekt steht. Das Projekt ist momentan mit dem Bund in engster Abstimmung. Der Bund ist gewillt, vorwärts zu machen. Es gab vor den Sommerferien die erste Begleitkommission mit mir und einer Vertretung der Stadt. Das BD hat angeregt, dass auch Appenzell Ausserrhoden miteinbezogen werden soll, weil der «Tunnel Liebegg» im Appenzellischen rauskommen sollte. Momentan ist es sehr eng abgestimmt und es gibt keine Zeichen, dass der Bund nicht gewillt ist, das Projekt umzusetzen. Locher-St.Gallen hat Recht, dass immer wieder Sand gestreut werden kann, auch wenn es um die Priorisierung «Engpassbeseitigung X» vs. «Engpassbeseitigung St.Gallen» geht. Aber ich würde nicht bereits jetzt vorsorglich etwas machen, sondern dann situativ entsprechend reagieren. Wir sind jedenfalls gewillt, hier wirklich mitzumachen und wir wollen auch den «Tunnel Liebegg» dem Projekt mit dem Bund anhängen.

Marcel John: Der Bund hat selber Druck hinter diesem Projekt, denn was jetzt hier als Regierungsmassnahme gelaufen ist, ist nur eine sogenannte Übergangsmassnahme. Es ist eigentlich eine Lebenserhaltungsmassnahme, die der Bund selbst definiert hat bis 2020/30/40.

Sascha Bundi: Als Korrektur zu Locher-St.Gallen. Im Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm steht auf Seite 2/32, dass eine Studie und eine Projektierung geplant sind.

Locher-St.Gallen: Ich glaube, es handelt sich hier sowieso um Annahmen. Ich will nicht verlängern. Wir sind der Meinung, wenn man politisch schneller sein könnte oder müsste, dann kann es nicht sein, dass man das nächste Strassenprogramm abwartet. Dann müsste man bereit sein. Es ist mehr eine Absichtserklärung, kein verbindlicher Beschluss. Wir kommen dann im eigentlichen Kantonsratsbeschluss nochmals mit diesem Antrag.

Blumer-Gossau: Damit es deponiert ist: Es ist aus unserer Sicht jetzt nicht der Zeitpunkt, um zum «Tunnel Liebegg» eine andere Position zu vertreten. Aber Locher-St.Gallen sagte bereits, es kommt in den Anträgen nochmals. Wir sind selbstverständlich der Meinung, es ist der falsche Weg, eine Konkurrenzlinie zur Durchmesserlinie der Appenzeller Bahn aufzubauen.

Abschnitt 1.2.1.a (Umfahrungsstrassen)

i) Wil; Netzer Ergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West

Wick-Wil: Der Stand der Projektierung sieht vor, dass es einen komplett neuen Strassenbau in Richtung Bettwiesen gibt (Bronschhofen umfahrend). Es gäbe aber eine bestehende, nicht genutzte Industriestrasse, welche genutzt werden könnte. Für mich stellt sich die Frage, wenn man nicht gewillt ist, dieses Projekt zu akzeptieren resp. wenn man die bestehende Strasse integrieren möchte, wie man konkret vorgehen müsste. Unser Kompromiss wäre, dass man die bestehende Industriestrasse integriert, dann würden wir auch dem gesamten Projekt zustimmen. Sonst gibt es die sogenannte Opposition mit allen Konsequenzen.

Regierungsrat Mächler: Ich bitte Marcel John oder Sascha Bundi kurz darzulegen, wieso die bestehende Industriestrasse nicht in die Planung aufgenommen wurde, sondern man einen Neubau macht. Dies wäre deswegen hilfreich, um die Vorteile der neuen Strasse gegenüber der bestehenden darzulegen, damit inhaltlich noch nachgefragt werden kann.

Marcel John: Die Industriestrasse war eine Option beim zweiten Agglomerationsprogramm. Als man beim Bund angetreten ist, wurde die Situation offengelassen, ob man die bestehende Industriestrasse als Strasse für die Verbindung nimmt, oder ob man eine neue Strasse ausserhalb dieser Nutzungen bauen will. Man hat dann in der Vertiefung, also in der Weiterbearbeitung, die Situation dieser Industriestrasse angeschaut. Auf der Variantenebene ist man zum Schluss gekommen, dass es nicht so einfach ist, diese Industriestrasse zu nutzen. Es gibt sehr viele Nutzungen, auch mit Schwerverkehr, die diese Strasse auch zum Teil für Manövrierarbeiten brauchen, bspw. gibt es eine Lastwagenrampe. Man kam zum Schluss, wenn es eine Kantonsstrasse mit dem geplanten Verkehrsaufkommen geben würde, dann müsste man diese Situation bereinigen. Konkret würde das bedeuten, dass man diese Nutzungen umgestalten resp. hätte abändern und zum Teil auch auflösen müssen. Das hätte nicht einfach so in dieser Form weitergeführt werden können. Das hat dann den Ausschlag gegeben, eine neue Strasse ausserhalb der bereits bestehenden Strasse zu bauen.

Regierungsrat Mächler: Zur Frage, wann man nun Widerstand leisten müsste, muss ich dich nicht belehren, dass dies am besten permanent gemacht wird. Irgendwann wird es eine konkrete Auflage geben, wo ganz konkret Widerstand gemacht werden kann.

Widmer-Mosnang: Ich kenne dieses Strassenstück, die Industriestrasse. Ich habe mich immer gefragt, wenn ich in diesem Gebiet war, was man sich dabei gedacht hat, dass man eine solche Erschliessung des Industriegebiets gebaut hat. Luxus ist nur das Vorwort. Das ist überdimensioniert. Und mindestens müsste man folgende Überlegung machen, wenn man nochmals eine neue Strasse bauen möchte: Wir haben auf einer Breite von 300 bis 400 Metern die jetzige Kantonsstrasse – die Industriestrasse – und dann sollte es noch eine Neuumfahrung geben. Also dies wird nicht allen Leuten gefallen. Mindestens müsste man schauen, ob man nicht die Industriestrasse einmal überprüfen könnte und einen Rückbau machen könnte, bzw. ins Industrieland

zurückzuführen, damit man das anders nutzen könnte. Ich weiss nicht, was sich die Planer gedacht haben. Das war eine andere Zeit. Es ist aber wirklich ein Luxus, was man dazumal gemacht hat. Nutzt man diese Strasse nun nicht, macht man einen grossen Fehler.

Regierungsrat Mächler: Diese Industriestrasse ist keine Kantonsstrasse. Die Strasse hat die Gemeinde damals gebaut. Widmer-Mosnang hat schon Recht, sie ist breit. Und ich glaube, das Problem ist, dass man dort nicht so schnell und einfach eine Verbindungsstrasse unterlegen kann, welche ihren Zweck erfüllt, weil die von Lastwägen usw. genutzt wird. Dass dies aber umstritten ist und zu Diskussionen führen wird, ist mir klar. Der Widerstand ist mir nicht neu, er wird kommen.

Wick-Wil: Ich werde einen Antrag stellen, dass das Projekt als Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte) aufgenommen wird, und somit verschoben wird. Auch mit der Chance, dass man in der Region mit dem Vorhaben klüger werden kann. Zudem sind ausnahmsweise nicht nur Grün-Rot in der Region Wil teilweise vehement gegen diesen Irrsinn, sondern man schüttelt in allen politischen Kreisen den Kopf. Man ist gut beraten, wenn man hier vernünftiger vorgeht.

Kommissionspräsident: Ich habe notiert, dass Wick-Wil den Antrag deponiert hat. Wir werden diesen Antrag bei der Beratung des Anhangs behandeln.

Widmer-Wil: Die bestehende Strasse, diese Gemeindestrasse, hat eine Zubringerdienstbeschränkung. Die ist in der Tat relativ breit, weil sie ein Zubringer zum Industrieareal ist. Diese Strasse führt an einem öffentlichen Saal und an einem Schulhaus vorbei. Wenn man sie in eine Kantonsstrasse umfunktionieren würde, dann würde sie in der Mitte des Dorfes Bronschhofen enden. Das wäre dann also auch nicht der Sinn einer Umfahrungsstrasse.

j) Wil; Grünaustrasse

Widmer-Wil: Es steht «(...) es wurde entschieden, das vorliegende Projekt ein weiteres Mal, nun unter der Federführung der Stadt Wil, zu überarbeiten». Dass eine Kantonsstrasse unter der Federführung einer Gemeinde überarbeitet werden soll erscheint mir speziell. Mich würde interessieren, was man sich darunter vorstellen muss, und ob dies noch im Zeitplan liegt, also ob die Ergebnisse bis Ende dieses Jahres vorliegen?

Marcel John: Es ist tatsächlich aussergewöhnlich, dass dies unter der Federführung der Stadt Wil überarbeitet wird. Die Geschichtsschreibung ist so, dass wir damals aus dem Agglomerationsprogramm den Auftrag erhalten haben, die Grünaustrasse weiterzubearbeiten. Dies ist dann nach den Studien auch in eine Forderung hineingegangen. Man hat typischerweise bei der Projektierung des Kantonsstrassenbaus den Punkt Vorprojekt geschrieben, wo man eine Stellungnahme zum Vorprojekt von allen kantonalen Fachstellen verlangt, zusätzlich auch von den Standortgemeinden. In diesem Fall wäre das die Stadt Wil. Die Stadt Wil ist dann mit dem Projekt völlig unzufrieden gewesen in Bezug auf die getroffenen Lärmschutzmassnahmen und der Anordnung der Geh- und Radwege. Wir haben keine Möglichkeit gesehen, die Situation irgendwie zu verbessern. Das hat dazu geführt, dass man gesagt hat, die Stadt Wil solle ihre Vorstellung, die sie umsetzen möchte, natürlich unter Wahrung des geltenden Rechtes, zu Papier bringen und das Vorprojekt dementsprechend überarbeiten. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass der Termin steht und eingehalten werden kann.

Wick-Wil: Ich werde den Antrag stellen, dieses Projekt gänzlich zu streichen. Widmer-Wil weiss so gut wie ich, dass die SVP vom Stadtparlament Wil gerade eine Motion eingereicht hat, welche den Stadtrat beauftragt, eine Tunnelvariante zu prüfen, mit den gleichen Argumenten, die Widmer-Wil vorhin bei der Industriestrasse genannt hat. Es sollte nicht die Idee sein, dass eine solche Umfahrungsstrasse mitten in Bronschhofen enden würde, und die Strasse mitten durch die Stadt als sogenannte Entlastungsstrasse führen würde. Die Stadt Wil hat einen Richtplan und ein

Stadtentwicklungskonzept, welches vorschreibt, dass eine Strasse nur dort gebaut werden kann, wenn es eine Siedlungsentwicklung auf der Klosterwiese gibt. Der Kanton St.Gallen hat der Stadt Wil klar zu verstehen gegeben, dass eine Einzonung nicht möglich ist, solange der Lärm in diesem Perimeter nicht behoben ist. Das heisst, dass wir momentan ein ganz anderes Problem haben. Wir haben eigentlich zu viel Lärm auf dem Perimeter und wollen jetzt zusätzlich noch eine Strasse bauen und wollen gleichzeitig siedeln. Das beisst sich dermassen.

Böhi-Wil: Die SVP im Stadtparlament Wil hat einen Vorstoss eingereicht mit der Bitte, die Tunnelvariante zu prüfen. Aber ich werde nachher dazu Stellung nehmen, wenn wir über den Antrag reden. Zuerst habe ich Fragen ans BD, bevor ich dazu eine Aussage mache.

Abschnitt 1.2.1.b (Übrige Kantonsstrassenprojekte)

Blumer-Gossau: Ungefähr in der Mitte heisst es, dass verschiedene Projekte auf Wunsch von involvierten Gemeinden gestrichen worden seien. Es heisst auch, es seien drei Projekte zweiter Priorität trotzdem realisiert worden. Kann mir jemand sagen, welche Projekte aus zweiter Priorität hier realisiert worden sind und vielleicht ein Beispiel geben wie es funktioniert, wenn man aufgrund von Nichtmehrwillen einer Gemeinde sagt, dass wir dann alles bleiben lassen?

Kommissionspräsident: Wurde letztes Mal nicht ausführlich erläutert, wie das bei einem Projekt läuft, wenn die Gemeinde nicht mehr will und wieso, dass dann ein Projekt vom B ins A gerutscht ist?

Blumer-Gossau: Dann beschränke ich mich auf die Frage, welche Projekte realisiert worden sind?

Marcel John: Das eine ist das Projekt «Kirchberg: Sanierung Mühlrüti-Murg». Das zweite ist «Busbevorzugung Albuville». Das ist das, was teilweise unter die Busbevorzugung Rapperswil-Jona geht.

Gschwend-Altstätten: Ich habe eine ganz andere Frage. Ich würde gerne ins Sarganserland gehen, zur höchsten und teuersten Brücke. Die Kosten führten dazumal zu einer riesigen Diskussion im Rat und auch in der Kommission. Jetzt liegt die Gesamtkostenabrechnung vor und sollte dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht werden. Es heisst Mitte Jahr. Kann man etwas darüber sagen, wie hoch die Kosten sind? Und wie kommt das in den Kantonsrat?

Regierungsrat Mächler: Der Kostenvoranschlag kann bestätigen, dass dies im Kostenrahmen erfolgt ist. Die Schlussabrechnung habe ich selber noch nicht gesehen.

Marcel John: Ich weiss, dass wir noch auf die letzte Rechnung der Bauleitung warten und dass demnächst die Gesamtschlussabrechnung gemacht wird. Diese kommt in den Kantonsrat.

Kommissionspräsident: Die Frage wurde letztes Mal schon gestellt und Gschwend-Altstätten war nicht dabei. Da es eine normale Botschaft war, die man im Rat behandelt hat, geht die Schlussabrechnung über die Finanzkontrolle und dann zur Finanzkommission.

Gschwend-Altstätten: Dann wäre meine konkrete Frage: Wurde der Kostenvoranschlag inklusive nachträgliche Massnahmen oder ohne eingehalten? Ich denke gerade an die Suizidmassnahmen, welche ja recht teuer waren.

Marcel John: Auch mit den nachträglichen Massnahmen schätzen wir, dass die Gesamtkosten den Kredit des Parlaments nicht übersteigen.

Spoerlé-Ebnat-Kappel nimmt ab 13.40 Uhr an der Sitzung teil. Die Kommission ist somit vollständig.

Abschnitt 1.2.1.d (Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen)

a) Strassenraumgestaltungen und b) Lärmsanierungen

Widmer-Mosnang: Letztes mal wurde das Bild von Widnau gezeigt und es wurde erwähnt, dass dies eine sehr gelungene Sache ist. Die Strassenraumgestaltung funktioniert, auch ohne Fussgängerstreifen. Ich habe da die Zwischenfrage gestellt, ob das eine 50er-Zone sei. Kann man davon ausgehen, dass grundsätzlich alle Strassenraumgestaltungen, welche der Kanton auf den Kantonsstrassen macht, immer 50er Zonen sind und keine 30er?

Marcel John: Artikel 108 Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) hält fest, dass signalisierte Hauptstrassen nur mit gewissen Ausnahmen von der Höchstgeschwindigkeit 50 nach unten abweichen dürfen. Es steht nicht wieviel oder wie. Wir haben effektiv Strecken, welche auf 40 hinunter signalisiert sind bspw. der Schwefelbadplatz in Sargans. Eine Herabsetzung ist abhängig von diesen Ausnahmeartikeln. Wenn einer davon erfüllt ist, kann man von der Geschwindigkeit abweichen und sonst wird uns die Kantonspolizei zurechtweisen. Wir haben praktisch nur Hauptstrassen im Kantonsstrassennetz. Also haben wir ganz wenig und bei denen kann man davon ausgehen, dass der allergrösste Teil bei 50 bleibt, ausser den Ausnahmen. Einer dieser Ausnahmeartikel ist der Umweltschutz, sprich der Lärmschutz, und das ist schweizweit eine kontrovers diskutierte Thematik. Auch die Gerichte sind relativ aktiv mit verschiedenen Entscheiden, damit eine Rechtsprechung und eine Grundlage erarbeitet werden können. Wir haben einige Bundesgerichtsentscheide bekommen, die das Thema Lärmschutz höher gewichtet, als wir das bis anhin gewichtet haben. Darum wurden an verschiedenen Orten der Schweiz aus Lärmschutzgründen die Kantonsstrassen weiss signalisiert sind.

Locher-St.Gallen: Ich werde zu diesem Thema einen Antrag stellen, weil wir der Meinung sind, dass das nicht der richtige Weg ist, um Lärmsanierungen zu machen.

Blumer-Gossau: Ich bin Marcel John dankbar für seine Ausführungen zum Lärm. Es gibt im Zusammenhang mit dem was Marcel John erwähnt hat verschiedene Einsprachen, bei denen sinnvollerweise Tempo 30 gefordert wird und nicht nur Ersatzmassnahmen wie Lärmschutzfenster. Verhandlungsgespräche haben stattgefunden und nun ist seit Monaten nichts mehr geschehen. Die nächsten Termine, die man uns in Aussicht gestellt hat für nächste Gesprächsrunden, sind längst verstrichen. Gibt es irgendeine taktische Überlegung aus Sicht des Baudepartementes, dass man in dieser Thematik zuwartet bis evtl. noch weitere Entscheide vorliegen?

Marcel John: Ich kann versuchen herauszufinden, ob das schon bekannt ist. Vieles ist unbekannt. Das einzige Gerichtsurteil, das aus unserer Sicht richtig bestätigt, wie der Umgang mit einer Lärmschutzmassnahme an Kantonsstrassen funktionieren würde, ist das in Zug, das verlangt hat, dass Messungen gemacht werden. D.h. nach dem Gerichtsurteil mussten die Zuger Messungen vom effektiven Lärm machen, also von Lärmemissionen, um aufzuzeigen, was der Effekt gewesen wäre. Ich habe das auch Herrn Walker vom Amt für Umwelt bereits mitgeteilt, dass bei uns und bei allen anderen Kantonen momentan eine praxistaugliche Handhabung fehlt, um das Thema zu beurteilen.

Wenn wir eine Einsprache wegen Lärm haben, wäre die aktuelle Vorgehensweise, dass bei jedem Abschnitt zuerst Lärmmessungen auf der ganzen Strecke gemacht werden müssten und geschaut wird, wie hoch die Lärmemissionen sind. Anschliessend müssten wir abschätzen, was die Wirkung mit einer 30 km/h Signalisation wäre, um dann das Delta von diesem Lärm bestimmen zu können. In Einzelfällen wie Zug mag das gerechtfertigt sein, aber wenn man das für die hundert von Projekten, die wir haben, machen müssten, wäre der Aufwand dafür extrem gross. Das Bundesgericht ist in Zug zu dieser Entscheidung gekommen, weil die einfache Form, sprich die Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h, nicht automatisch dazu führt, dass diese Geschwindigkeit auch eingehalten wird. Das Problem, das wir auf allen diesen hoch belasteten Strassen haben, ist das sogenannte V85. Das ist die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuge gefahren

wird und diese ist in der Regel nicht viel höher als das geforderte Tempo in den belasteten Zeiten. Z.B. eine Ost-West Achse von Rapperswil-Jona hat eine grüne Welle für die Geschwindigkeit von 38 km/h eingesetzt. D.h. wenn ich dort schon zu schnell fahre, werde ich automatisch sowieso gebremst. Demnach sind alle stark befahrenen Strassen gar nicht weit weg von dieser 30 km/h Signalisation. Somit würde man einen grossen Rechnungsfehler machen, wenn man einfach sagen würde, bei einer Signalisation von 50 km/h fährt jeder so schnell und dann signalisieren wir einfach 30 km/h. Bei der Geschwindigkeit von 30 km/h haben wir die gleiche Fragestellung. Eine blossige Signalisation wird nicht alle Autofahrer dazu bringen, auch effektiv die Geschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Wobei auch das Bundesgericht für die Kantonspolizei hier relativ schwierige praxistaugliche Lösungen bezeichnet hat. Es hat einfach gesagt, dass es dafür Radarmessungen gebe und die Polizei schauen müsse, dass die Geschwindigkeit von 30 km/h eingehalten werde. Dies ist aus unserer Sicht keine glückliche Lösung, denn für eine solche Strecke würde weder ein mobiler noch ein fixer Radarkasten genügen, weil nach der zweiten oder dritten Durchfahrt klar wäre, wo jener steht und es nichts mehr nützen würde. Auch unter polizeilicher Aufsicht ist die Durchsetzung der Geschwindigkeit von 30 km/h nicht ganz klar.

Wick-Wil: Ich habe in beiden Sitzungen mehrmals gehört, dass wenn die Linke etwas vertritt, in dem es um den Schutz von Anwohnern, Fussgängern, Radfahrer, Leute geht, die evtl. ein Kaffeehaus betreiben möchten und eine minimale Schutzbedürftigkeit bezüglich Lärm haben, dann ist das immer dogmatisch. Wenn man aber unbedingt eine Geschwindigkeit von 50 km/h wider jedem besseren Wissen will, dann ist das selbstverständlich nicht dogmatisch. An dieser Stelle muss ich einfach sagen, es ist äusserst dramatisch, wenn man um jeden Preis die Geschwindigkeit von 50 km/h will und selbst wenn man einen Versuch in einer Stadt wie Wil macht, dass dies auch rechtlich bekämpft wird. Das ist für mich dogmatisch.

Locher-St.Gallen: Wir waren offenbar nicht im gleichen Sitzungsraum bei der Dogmatik. Wir sprechen über die Frage, inwieweit eine Geschwindigkeit von 30 km/h zu einer Lärmreduktion beitragen kann bzw. was die bundesgerichtliche Rechtsprechung für eine Bedeutung hat. Wenn man das schon abhandelt, dann muss man das auch anschauen. Ich war kürzlich an einer Tagung der schweizerischen Vereinigung für Umwelt und Recht und eine Geschwindigkeit von 30 km/h ist eine mögliche Massnahme, die unter bestimmten Voraussetzungen geprüft werden kann, wenn der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gegeben ist. Und bei der Verhältnismässigkeit ist immer auch zu prüfen, ob es noch andere Lärmschutzmassnahmen gibt, z.B. lärmarme Beläge, Lärmschutzwände, allenfalls eine Änderung des Verkehrsregimes oder ein Fahrverbot. Das ist im Detail anzuschauen und deswegen braucht es vorgängige Messungen. Man kann nicht generell sagen, man löst das Problem, indem die Geschwindigkeit auf 30 km/h heruntergesetzt wird. Das Bundesgericht hat auch ganz klar gesagt, dass auch die wirtschaftliche Tragbarkeit, sprich die Verhältnismässigkeit, anzuschauen ist. Wenn, dann müssen Entscheide im Ganzen angeschaut werden, weswegen es keine generelle Aussage gibt, ob das Lärmproblem mit der Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h gelöst werden kann.

Götte-Tübach: Das Problem dieser Thematik ist, bevor ich Marcel John noch beanspruche, die unterschiedliche Handhabung in den verschiedenen Kantonen. Es wäre mir schon ein Anliegen, dass der Bund eine einheitliche Lösung schafft und für Klarheit sorgt. Losgelöst von den Diskussionen von Locher-St.Gallen wollen wir versuchen etwas zu erreichen. Darum ist es wahrscheinlich gut, wenn mindestens St.Gallen eine klare Linie fährt. Was das auch immer bedeutet wird sich zeigen. Aber ich glaube nicht, dass wir das in dieser Kommission lösen können.

Blumer-Gossau: Es ist ein schwieriges Thema. Macht der Kanton als nächstes solche Messungen?

Marcel John: Im Interesse vom Tiefbauamt ist es sicher, dass wir eine pragmatische Handhabung bekommen und wir wollen darum die Verhandlungen weiterführen. Wir sind auch bestrebt, dass wir allen Interessen gerecht werden. Die Messungen sind für uns dahingehend problematisch, weil wir den Zeitplan, den wir heute schon nicht eingehalten haben mit den restlichen Lärmsanierungsprojekten, massiv nach hinten verschieben müssen. Es gäbe einen grossen Mehraufwand, alle 190 ausstehenden Projekte auch noch mit Messungen und Gutachten zu unterlegen um danach zu sagen, dass wir korrekt sind und dementsprechend auch entscheiden können, was mit der Geschwindigkeit und dem Lärmschutz machbar ist.

Gschwend-Altstätten: Man spürt es in dieser Diskussion. Es bewegt die Leute. Wir haben eine Vielzahl von Orten, in der die Grenzwertüberschreitung Alltag ist. Wir sprechen hier von der Alarmwertüberschreitung. Wenn wir uns vor Augen führen, was das heisst, dass bei offenem Fenster in dieser Wohnung nichts möglich ist. Also TV schauen und miteinander sprechen ist in einer normalen Lautstärke nicht möglich.

In der Botschaft lese ich, dass die realisierten und laufenden Lärmsanierungsprojekte zu 80 Prozent weitgehend gemacht worden sind. Aber viel entscheidender ist doch zu wissen, wie viele von diesen Standorten für Alarmwertüberschreitungen nun umgesetzt worden sind und wie viele werden bis wann umgesetzt?

Kommissionspräsident: Diese Fragen wurden bereits in der Präsentation zum Eintreten beantwortet. Das Tiefbauamt hat aufgezeigt, welche von diesen 190 Massnahmen wie und wo offen sind.

Raths-Thal: Widnau funktioniert mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h in der Praxis sehr gut. Die Strassenraumgestaltung, die wir in Thal umgesetzt haben mit 16'000 Fahrzeugen pro Tag funktioniert ebenfalls gut. 30er Zonen auf Kantonsstrassen sind für mich nicht entscheidend. Für mich ist entscheidend, das Gemeindestrassen in den Gemeinden sind. Und etwas muss man wissen: Flüsterbeläge sind etwas Kluges und funktionieren. Ich frage mich schon, wenn man auf Kantonsstrassen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h macht, wie sinnvoll das im Tagesverkehr ist.

Blumer-Gossau: Ich möchte das grosse Loblied der Flüsterbeläge etwas relativieren. Es stimmt zwar, dass Flüsterbeläge besser sind als normale Beläge. Aber im Vergleich zu Tempo 30 sind diese sehr teuer. Es braucht nicht nur eine Tafel, sondern neue Beläge und viel mehr Zeit, bis man sie realisiert hat. Die Flüsterbeläge nutzen sich auch relativ schnell ab. Sie ermüden schneller als ein konventioneller Belag und dann gibt es Orte, in denen es noch Winter gibt, trotz Klimaerwärmung, also gibt es das Problem von Schäden, die in Flüsterbelägen schneller entstehen als in den konventionellen Belägen. Also das Nonplusultra sind diese Flüsterbeläge nicht. Tempo 30 ist die viel günstigere, schnellere und wirkungsvollere Massnahme.

Abschnitt 1.2.2.a (Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen)

Widmer-Wil: In der Botschaft steht, dass sich 39 Prozent der Kantonsstrassen in einem kritischen bis schlechten Zustand befinden. Fallen darunter auch Kunstbauten?

Marcel John: Kunstbauten werden anders beurteilt, diese Aussage bezieht sich nur auf den Strassenzustand. Für Kunstbauten gilt ein Rhythmus für Inspektionen. Es ist genau festgelegt. Ich kann mit absoluter Sicherheit sagen, solche Situationen wie in Genua wird es bei uns nicht geben.

Abschnitt 1.2.2.b (Werkhöfe, Stützpunkte)

Widmer-Wil: Hier wird beschrieben, dass man für den Werkhof in der Stadt Wil, der an sehr zentraler Lage mitten im Zentrum der Stadt beim Schwanenkreisel liegt, keinen Ersatzstandort gefunden hat. Das ist bedauerlich, weil man diesen Standort in der Stadt besser nutzen könnte. Es

würde mich interessieren, wie die Suche nach dem Ersatzstandort vorangeht? Kann man schon etwas darüber sagen, in welche Richtung die Fühler bereits ausgestreckt wurden? Oder ist man immer noch gleich weit, seit der Ablehnung von Zuzwil?

Regierungsrat Mächler: Wir versuchen im 17. Strassenbauprogramm nochmals einen Anlauf zu nehmen. Ob das nachher im Perimeter von Zuzwil ist, ist offen. Man muss breiter schauen. Es wird aber momentan nicht mit der höchsten Priorität behandelt.

Marcel John: Zufälligerweise haben wir soeben ein Angebot bekommen, in dem man uns Boden angeboten hat. Wir prüfen nun, ob es allenfalls ein geeigneter Standort für uns wäre. Wir haben nicht aktiv etwas unternommen, es kam von extern.

Britschgi-Diepoldsau: Zum ersten Abschnitt möchte ich anmerken, dass die FDP-Fraktion am Schluss Anträge einbringen wird, um den Strassenfonds weiter zu alimentieren, weil uns sonst das Geld ausgeht.

Koller-Gossau: Wird im Zusammenhang mit einem Neubau der Prüfstellen auch geprüft, ob beides zu kombinieren sei?

Marcel John: Wie die Situation konkret mit Oberbüren ist, weiss ich nicht. Wir haben eingegrenzt aufgrund der Unterhaltsabschnitte, die wir von diesem neuen Stützpunkt aus erhalten möchten. Es ist auch die Überlegung, dass wir zwei Stützpunkte zusammenlegen könnten, wenn wir in den Raum Zuzwil gehen würden. Es ist nach wie vor die aktuellste Planung die wir haben um auch unsere Unterhaltsaufwände zu optimieren.

Gschwend-Altstätten: Die Unterhaltsfrage ist im Kanton St.Gallen eine relativ brisante Frage. Im Bereich der Strassen hat es auch eine spezielle Note, nachdem was in Italien geschehen ist. Wir lesen hier, dass ungefähr 40 Prozent vom st.gallischen Strassennetz in einem schlechten Zustand ist. Man liest auch, dass man für den Unterhalt 3,5 Mio. Franken mehr einsetzen möchte. Glauben Sie, dass genügt, ohne dass man in eine gleiche Situation hineinkommt, wie mit den Hochbauten?

Regierungsrat Mächler: Das haben wir auch in der letzten Sitzung besprochen. Unser Antrag ist, dass man das Budget des Unterhalts um 50 Mio. Franken erhöht. Von 250 auf 300 Mio. Franken. Dem müssen Sie dann zustimmen, das wird im 17. Strassenbauprogramm dargelegt. Was Gschwend-Altstätten anspricht, also mehr in den Unterhalt zu investieren, ist auch unsere Absicht. Man kann sich fragen, ob 50 Mio. Franken möglich sind oder ob man noch mehr investieren muss. Ich würde aber aufpassen Einzelfälle wie Genua gleich als eine allgemeine Aussage im Strassenzustand im Kanton St.Gallen darzustellen. Das wird z.T. auch in den Medien gemacht. Wir sind aber auch der Meinung, dass der Zustand im Durchschnitt schlechter geworden ist. Dann müssen wir reagieren und die Reaktion ist 50 Mio. Franken mehr in den Unterhalt zu investieren.

Gschwend-Altstätten: Noch zur Präzisierung. Ich frage deswegen, weil die Kurve sanft ansteigend ist. Je länger wir warten, desto senkrechter geht sie hinauf.

Kommissionspräsident: In den Ausführungen dieser Präsentation ist enthalten, dass 36 oder 38 Prozent in einem tendenziell schlechten Zustand sind. Das ist gut ausgeführt.

Regierungsrat Mächler: Diese 50 Mio. Franken entsprechen einem Plus von 20 Prozent. Das ist eine substanzielle Erhöhung.

Locher-St.Gallen: Wir werden einen Antrag zu diesem Thema bringen. Ich bin auch der Meinung, dass man diese Geschichte in Genua nicht 1:1 übernehmen darf. Dort sind es Autobahnen. Beim letzten Strassenbauprogramm hat man bewusst gesagt, man vernachlässige den Unterhalt, weil man Mittel hinüberschoben hat. Deswegen ist es richtig, dass man den Unterhalt nun erhöht. Die Frage ist natürlich, zu was für Lasten das geht. Wir sind der Meinung, den Unterhalt zu erhöhen ist das Eine. Aber mit diesem Volumen, das zur Verfügung steht, stehen einfach weniger Mittel für wichtige Investitionen im Neubaubereich zur Verfügung. Und deswegen braucht es insgesamt mehr Mittel. Wenn es 50 Mio. Franken an zusätzlichen Mitteln mehr wären, dann wäre es etwas Anderes. Aber es ist im Rahmen von diesem Topf und das genügt nicht. Wir kommen dann nachher noch dazu.

Abschnitt 1.3.3 (Sonderlastenausgleich Weite)

Widmer-Mosnang: Wir sehen im Sonderlastenausgleich Weite, dass ungefähr ein Fünftel der Mittel im Strassenbau an die Gemeinden weitergegeben werden. Prüft das Tiefbauamt, wie viele von diesen Mitteln die Gemeinden effektiv für den Strassenbau und -unterhalt einsetzen? Ich gehe davon aus, dass hat man noch nie gemacht. Das wäre allenfalls ein Auftrag, den man der Regierung einmal mitgeben müsste, im Hinblick auf den nächsten Wirksamkeitsbericht. Ich stelle fest, dass verschiedene Gemeinden mit diesen Geldern einerseits die Steuern senken, was löblich ist und andererseits teure Bachprojekte umsetzen. Für mich ist das eine Zweckentfremdung. Wir haben hier eine fehlende Alimentierung im Strassenfonds und wir haben Mittel, die nicht sachgerecht eingesetzt werden.

Regierungsrat Mächler: Mit dem neuen Finanzausgleich müssen die Gemeinden das Geld nicht zwingend in den Strassenbau investieren. Sie können das anders machen. Die Gemeinden sind autonom wie sie die Mittel einsetzen möchten. Wir haben keinen Wissenstand, wie das genau ist. Das müsste man in der Tat einmal mit einem parlamentarischen Vorstoss nachfragen, wenn es ein Anliegen ist, dass man den Zustand der Gemeinden erfasst. Aber das ist ein relativ grosser Aufwand, wenn man flächendeckend schauen müsste, wie bei den Gemeinden der Strassenzustand ist. Ich würde behaupten, verschiedene Gemeinden wissen es nicht einmal so genau und andere machen das alle vier Jahre.

Zoller-Quarten: Für den Zustand der Strassen kennen manche Gemeinden einen Bericht. In der Gemeindestatistik kann relativ leicht nachgelesen werden, wie viel für Strassenbau, -sanierungen, -unterhalt eingesetzt wird. Das ist eine Zahl und die kann man dann einfach vergleichen, wie viel die betreffenden Gemeinden für die Weite bekommen.

Widmer-Mosnang: Ich kann mir beinahe nicht vorstellen, dass es Gemeinden gibt, die weniger für den Strassenunterhalt ausgeben, als sie unter dem Titel Weite kassieren. Diesen Vergleich könnte man relativ leicht herstellen über das Amt für Gemeinden.

Regierungsrat Mächler: Weite ist nicht nur gleich Strassen, da gehören auch die Bäche hinzu. Es sind zwei Positionen.

Raths-Thal: Die Verwendung ist Gemeindeautonomie, dass ich das schon von Beginn an vermerke. Zum Sonderlastenausgleich Weite haben wir einen Unterhaltsstrassenperimeter und wenn wir Pech haben, dann machen wir ein Bachprojekt und wenn wir ein Bachprojekt machen, dann gibt es ein Projekt, damit wir Bundes- und Kantonsbeiträge in einer Grössenordnung von 65 Prozent bekommen. Den Rest finanziert die Gemeinde selber.

Spoerlé-Ebnat-Kappel: Ich möchte mich Ihnen beiden anschliessen. Es ist in der Tat nicht so. Ich schliesse Einzelfälle nicht aus, aber wir können nicht die Steuerfüsse über diese Beiträge manipulieren, das liegt definitiv nicht drin. Wahrscheinlich ist es sowieso knapp bemessen, wenn man

es ganzheitlich anschaut. Es kommt immer noch ein bisschen darauf an, wie man topografisch ausgerichtet ist.

Gschwend-Altstätten: Wenn die drei Gemeindepräsidenten sich so wehren, fühle ich mich erst recht bestätigt für eine hohe Sympathie für das Votum von Widmer-Mosnang. Ich habe ebenfalls den gleichen Eindruck und einfach um das nicht zu vergessen, es geht um eine Riesensumme und letztendlich geht es nur darum, dass derjenige, der das Geld gibt, ungefähr weiss, was damit tatsächlich gemacht wird. Und wenn es Quersubventionierungen gibt, ist es nicht im Sinn des Sonderlastenausgleichs Weite.

Widmer-Mosnang verzichtet auf einen Antrag.

Abschnitt 1.4 (Finanzierung Strassenbauprogramm)

Widmer-Mosnang: Wir haben hier einen Hinweis, dass der Baupreis allgemein tiefer wäre und dass auch ein Bestandteil der Minderausgaben im Kantonsstrassenbau wäre. Wovon spricht man hier? Im Hinblick auf das 17. Strassenbauprogramm, von was für Annahmen gehen wir aus? Spielen diese tieferen Baupreise im 17. Strassenbauprogramm mit?

Marcel John: Wir müssen unterscheiden, entweder Panik machen oder diese Rechnung retrospektiv anschauen. Das ist der Rückblick auf das 16. Strassenbauprogramm und da hat man festgestellt, dass gerade bei den Grossvorhaben und den Projektierungsleistungen unsere Kostenvoranschläge kontinuierlich unterschritten worden sind. Kostenvoranschläge werden von Externen aufgrund der Erfahrung erarbeitet. Sie werden durch uns verifiziert und sind dann Bestandteil oder Grundlage des Kostenvoranschlags.

Wir haben in Bütschwil festgestellt, dass wir um einiges unter dem Kostenvoranschlag fertigstellen. Dies aufgrund dessen, weil die Unternehmerpreise in einem sehr hohen Wettbewerb stehen und sehr tiefe Preise eingeben. Bei den Planern ist es noch etwas ausgeprägter, das entwickelt sich langsam zu einem schweizweiten Problem. Das Astra hat im Kanton Tessin eine Ausschreibung gemacht für ein Nationalstrassenprojekt in dem ein Anbieter offeriert hat für einen Zeit-Mitteltarif, d.h. ein Bürozeit-Mitteltarif vom Ingenieur bis zur Sekretärin hinab von 38 Franken. Das sind einfach unrealistische Zahlen aber sie zeigen auf, dass der Wettbewerb ungeheuer spielt. Diese Situation macht eine Planung extrem schwierig. Wir können sagen, wir nehmen die letzten fünf Jahre und sagen, dass dies die Basispreise sind. Wir sind vorsichtiger geworden und haben einen Wert genommen zwischen unseren typischen Kostenvoranschlägen einschliesslich einer gewissen Reduktion. Die aktuellen Preise haben wir nicht verwendet, weil wir der Meinung sind, dass diese Preise längerfristig keinen Bestand haben können.

Locher-St.Gallen: Im Rahmen der allgemeinen Beratung hat Marcel John etwas über die VSS-Normen gesprochen, dass Sie das separat handhaben im Kanton St.Gallen. Auch wenn es Abweichungen gibt ist das sinnvoll ist. Gestern in der Sonntagszeitung stand, dass momentan die Diskussion stattfindet, ob man nicht die Strassenbreite erhöhen sollte, weil die Fahrzeuge immer breiter werden. Natürlich ist das jetzt am Beispiel der SUVs festgemacht worden aber es ist auch so, dass die Lastwagen usw. breiter werden und dann ist da natürlich das Thema Verkehrssicherheit. Wie positioniert sich der Kanton St.Gallen beim Staatsstrassenbau? Unterstützt das Tiefbauamt dieses Vorgehen?

Marcel John: Ich habe gesagt, es ist ein höchst aktuelles Thema, dass eine von diesen VSS-Normen, das geometrische Nahprofil, wieder zurückgezogen wurde und die gewisse Änderungen nach sich zieht. Bei Neubauten wie der Umfahrung Bütschwil gibt es unsere Richtlinie und Normen. Da ist das Problem nicht so akut. Schwieriger wird es bei bestehenden und wenn wir irgendwo in einen benutzten Raum hineingehen. Da haben wir nicht immer den nötigen Raum um nach Norm zu arbeiten. Es braucht Lösungen, z.B. wie ein Velostreifen eingebaut werden könnte. Das sind Hauptgründe dafür, dass man eine Abweichung der Normen in Kauf nahm.

Der Kanton St.Gallen hat einen sehr grossen Teil der Strassen mit sieben Metern breite. Sieben Meter ist z.B. eine knappe Grösse in der die Radstreifen nicht mehr möglich sind. Wir machen jetzt eine kontrollierte Abweichung, diese ist übrigens nicht direkt abhängig von der Fahrzeugbreite, weil wir diese nicht ändern können. Wenn die Norm sagt, ein Lastwagen sei 2.65 Metern breit, dann ist er 2.65 Meter breit. Aber neben diesen Breiten gibt es den sogenannten Bewegungsspielraum, das ist die ungenaue Fahrt und dann noch den Sicherheitszuschlag für Kreuzungen oder für den Randbereich. Dort hat man gesagt, dass es einen gewissen Spielraum hat und dieser teilweise zu reduzieren sei.

Locher-St.Gallen: Im Endeffekt könnte das zu einer Verteuerung im Strassenbau führen und damit allenfalls zu höheren Investitionskosten. Wir müssen das nicht vertiefen aber damit wir uns dessen bewusst sind, was das am Schluss bedeuten könnte.

Marcel John: Bei einem Neubau an und für sich macht uns das nicht grosse Sorgen. Bräuchte es 60 cm mehr, dann müsste einfach mehr Land erworben werden. Das würde zwar mehr Kosten verursachen, aber das ist nicht das, was die grossen Zahlen ausmacht. Aber im Innerortsbereich ist es dann sofort so, dass man schnell in einen privaten Vorgarten gelangt und die Akzeptanz nicht gleich gross ist.

Kommissionspräsident: Somit ist das 16. Strassenbauprogramm beraten und es folgt die Spezialdiskussion zu Abschnitt 2, dem 17. Strassenbauprogramm 2019–2023.

2.1.2 Abschnitt 2 – 17. Strassenbauprogramm 2019–2023

Abschnitt 2.1.4 (Agglomerationsprogramme)

Göldi-Gommiswald: Ich lege meine Interessen offen: Ich bin Geschäftsführer der Region Zürichsee/Linth. In der Botschaft auf Seite 75 im letzten Abschnitt steht, dass die im vorgelegten Programm vorgesehenen Massnahmen nicht garantieren können, dass keine Bundesgelder verloren gehen. Mit dem Strassenbauprogramm investieren wir ungefähr 500 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 338 Mio. Franken bezahlt und der grösste Mitfinanzierer über die Agglomerationsprogramme der Bund ist. Ich finde es schade, dass man dort, wo Investitionen durch einen Dritten mitfinanziert werden, die Mittel nicht ausgeschöpft. Zudem darf es nicht geschehen, dass der Bund bereit ist gewisse Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr aufzunehmen, welche in einem Programm zwischen Gemeinden, Bund und Kanton aufeinander abgestimmt worden sind und diese dann nicht umgesetzt werden können, weil dem Kanton die entsprechende Finanzierung fehlt.

Ich stelle darum die Frage: Was müsste man an den Finanzierungsmassnahmen ändern? Wie könnte man vorgehen, damit Bundesgelder nicht entgehen? Was müssten wir unternehmen, um sicherzustellen, dass die Mittel für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung gestellt werden können?

Regierungsrat Mächler: Im Grunde genommen müsste die Konsequenz sein, dass sämtliche Gebiete, die keinen Agglomerationsgemeindeperimeter enthalten, nichts bekommen. Das ist nicht die Botschaft, die Göldi-Gommiswald gerne hört, aber faktisch ist es so. Im Kanton St.Gallen müssen wir aber vorsichtig sein, denn nicht alle Gebiete gehören zu einer Agglomeration bspw. das Toggenburg oder das Rheintal.

Marcel John: Aus meiner Sicht gibt es drei Problempunkte, die in diesem Absatz miteinander abgehandelt werden. Erstens wurden viele dieser Projekte relativ optimistisch beurteilt. Das birgt ein gewisses Risiko. Bspw. das Strassen- oder Gestaltungskonzept Rapperswil-Jona wurde als Generationenprojekt ausgestaltet und der Bund hat bereits Gelder zugesprochen. Dabei wurden Fristen festgelegt und diese sind evtl. schon rechtskräftig. Das bedeutet, das Projekt müsste bis im Jahr 2027 fertig sein. Wir wissen heute aber, dass das relativ unrealistisch ist. Der zweite Punkt ist die Ressourcenlage und daraus ergeben sich zwei Herausforderungen. Das Eine sind

die Finanzen. Hier sieht man, dass momentan im Strassenbauprogramm keine Verschuldung vorgesehen ist. Wir sind Ende des 17. Strassenbauprogramms immerhin noch mit 25 Mio. Franken im Plus. Aber das Andere, das wirklich Entscheidende, sind die internen personellen Ressourcen. Wir können nicht einfach auf der Planungsebene zwei oder drei Stellen beantragen. Zwar würden diese wunderbare Studien- und Projektanträge generieren, aber es gäbe noch Folgeprobleme, bspw. beim Rechtsdienst, der die Einsprachen behandeln müsste. Demnach bräuchte eine solche Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme eine Aufstockung der personellen Ressourcen im gesamten Bereich. Mit den aktuellen Ressourcen, die wir momentan haben, das ist die begrenzende Grösse, können wir lediglich Projekte im geplanten Masse umsetzen.

Kommissionspräsident: Ich breche ungern etwas ab, aber bitte bedenken Sie, wir haben das letzte Mal relativ lange und sehr intensiv über die Agglomerationsprogramme gesprochen. Alles was Marcel John ausgeführt hat, haben wir an der letzten Nachmittagssitzung genauso behandelt.

Göldi-Gommiswald: Letztes Mal haben wir eine Aufarbeitung gemacht was Agglomerationsprogramme überhaupt sind. Mit Verlaub, das habe ich schon gewusst. Ich möchte aber gerne einen Schritt weitergehen. Von der Antwort bin ich noch nicht befriedigt, weil grundsätzlich in der Verordnung steht, dass der Kanton und die Gemeinden in der Siedlung und beim Verkehr zusammen ein aufeinander abgestimmtes Programm machen. Das ganze Raumkonzept vom Kanton St.Gallen hat Probleme damit, wo eigentlich genau diese Abstimmung des Gesamtverkehrs, der Siedlung und des Verkehrsprogramms stattfindet. Schliesslich macht man ein Programm mit verschiedenen Regionen und am Schluss kann man das Programm nicht umsetzen, weil der Kanton keine Mittel hat. Das kann es doch nicht sein.

Ich bin überhaupt nicht der Auffassung, dass ich mit meiner Idee verhindern möchte, dass an einem Ort, an dem es kein Agglomerationsprogramm gibt, nichts mehr umgesetzt wird. Ich suche in eine andere Richtung und möchte das in dieser Runde entsprechend definieren oder diskutieren. Meine Überlegung geht in die Richtung: Wieso machen wir nicht einen Sonderkredit, der die übrigen Agglomerationsprogramme beinhaltet, die jetzt nicht im A aufgeführt sind. Denn im Strassenfonds besteht noch Kredit. Wenn dann tatsächlich alle Agglomerationsprogramme ausgelöst würden, was ich ehrlicherweise selber nicht glaube, dann würde dieser ins Minus geraten. Ich denke aber, dass das gar nicht so schlimm wäre, denn man könnte damit wenigstens sicherstellen, dass man für die Mittel Geld vorangestellt hat, die es in den Agglomerationsprogrammen tatsächlich braucht. Das ist ein Lösungsansatz.

Regierungsrat Mächler: Darf ich darauf aufmerksam machen, dass wir das letzte Mal aufgezeigt haben, dass man solch einen Topf Reserven Agglomerationsprogramm bereits hat. Wenn wir in diese Richtung gehen möchten, dann müssten wir einen Antrag stellen, dass man diesen Topf erhöhen könnte. Das wäre ein Vorschlag, den man unterbreiten könnte.

Blumer-Gossau: Ein ähnliches Anliegen wie Göldi-Gommiswald, hätte ich auch eingebracht. Ich bin darum sehr dankbar, dass er das so aufgenommen hat. Mir ist es wirklich ein Anliegen, dass wir nicht Bundesgelder verspielen, weil wir im Kanton St.Gallen diese Agglomerationsprogramme zu wenig ernst nehmen und zu wenig umsetzen. Es darf nicht geschehen, dass der Bund am Schluss sagt, weil ihr eure Aufgaben nicht gemacht habt, werden wir den Beitragssatz herabsetzen. Wir müssen Siedlung und Verkehr gemeinsam angehen und da sind die Agglomerationsprogramme das richtige Instrument. Einen solchen Fonds würde ich sehr unterstützen.

In diesem Zusammenhang stelle ich eine weitere Frage. Im drittobersten Abschnitt wird ausgeführt, dass aus dem Programm der zweiten Generation lediglich 15 Prozent der Projekte umgesetzt worden sind. Danach wird ziemlich deutlich ausgeführt, dass wenn man alle Massnahmen der 2. und 3. Generation vollumfänglich umsetzen wolle, dann würden die personellen Kapazitä-

ten vom Baudepartement massiv überbucht und überlastet werden. Hierzu erwarte ich eine Antwort des Baudepartements, wie sie diese massive Überschreitung reduzieren will, auch in Hinblick auf eine mögliche Erhöhung des Fonds für Agglomerationsprogramme.

Wick-Wil: Der Rest der Schweiz ist bestimmt extrem dankbar, wenn wir so weiterfahren und unsere Gelder, die wir haben könnten, nicht abholen. Ich hätte einen Lösungsansatz: Mindestens diejenigen Perimeter, die über ein Agglomerationsprogramm verfügen, sollten als konsequenten und pragmatischen Schritt keine anderen Projekte verfolgen als jene, welche in der 1. Priorität sind. Die restlichen sollen ins C zurückgestellt werden. Das wäre mindestens ein Tatbeweis. Aber wenn natürlich eine Agglomerationsgemeinde mit der irrigen Idee kommt, sie möchte Bundesgelder abholen und gleichzeitig Projekte lanciert, die nicht funktionieren können, dann brauchen sie am Schluss auch nicht zu jammern, wenn es nicht funktioniert. Man müsste jetzt den Tatbeweis antreten und weitere Prioritäten setzen.

Widmer-Wil: Wir haben das letzte Mal über die Agglomerationsprogramme ausführlich beraten. Es wurde gesagt, dass beim nächsten Agglomerationsprogramm der Zeitdruck relativ gross ist, weil die Fristen verkürzt worden sind. Alles was nicht bereit ist, lässt sich beinahe nicht mehr realisieren. Ich habe Sympathie mit dem Anliegen von Göldi-Gommiswald. Wir müssten als Massnahme möglichst die Projektierungen voranbringen, damit wir bereit sind, wenn der Bund danach entscheidet. Ich könnte mir vorstellen, dass man in irgendeiner Form, sei das als Sonderkredit oder als Erhöhung von diesem Projektierungskredit, mehr Geld einfliessen lassen würde, in der Absicht, dass wir keine Bundesgelder verlieren. Das würde aber bedeuten, dass wir auf der anderen Seite den Strassenfonds besser finanzieren müssen. Die FDP-Fraktion hat dafür einen Antrag, wie man das evtl. machen könnte. Grundsätzlich, wenn wir bereit sein wollen, müssen wir projektieren.

Kommissionspräsident: Widmer-Wil hat recht, das wurde das letzte Mal ausgeführt. Die 3. Generation dauerte sechs Jahre, für die 4. Generation stehen nur noch vier Jahre zur Verfügung. Glücklicherweise stimmt die Planung des Agglomerationsprogramms mit jener des 18. Strassenbauprogramms überein. Darum sollte nun die Zeit genutzt werden, damit der Kanton St.Gallen auch bereit ist.

Bonderer-Sargans: Das Problem aus meiner Sicht ist, so kenne ich es aus dem Veloverkehr, dass viele Regionen kein Agglomerationsprogramm kennen. Das Sarganserland hatte in der 1. Generation kein Agglomerationsprogramm. Nun kann ich es nachvollziehen, wieso wir diese Gelder nicht abholen können, weil wir einfach Projekte eingereicht haben, die nicht reif waren. Wenn schliesslich die Kosten viermal so hoch sind, dann stimmt der Verteiler nicht mehr und die Beteiligten können das Projekt gar nicht mehr stemmen oder wollen in dieser Form nicht weitermachen. Im neuen Agglomerationsprogramm ist nun eingeflossen, dass genauer projiziert werden muss. Ich bin grundsätzlich auch dafür, dass man schaut, wie die Gelder abgeholt werden können und das man zusammen mit dem Bund versucht, etwas zu machen. Aber wenn die Projektierung so schiefgelaufen ist und es nicht funktioniert, dann wird es schwierig. Deshalb gilt, nun mehr Ressourcen zu investieren, sodass wir für die nächsten Programme gute und ausgereifte Projekte haben und diese dann auch umsetzen.

Schöbi-Altstätten: Ich möchte davor warnen, sich nur auf das Agglomerationsprogramm abzustützen. Es hat viele Gebiete, wie wir gehört haben, die keines haben und vielleicht auch in Zukunft noch darauf warten. Es ist wichtig auf zwei Beinen zu stehen, einerseits dem Agglomerationsprogramm und andererseits dem Strassenbauprogramm. Wir können lange über das warum und wieso diskutieren, weshalb das Rheintal kein Agglomerationsprogramm hat. Aber wenn es beim Bund aus einem Grund nicht klappt, stehen dann alle hinten an. Da muss man wirklich im Detail schauen, dass man etwas Realistisches projiziert. Aber sicher beides gleichzeitig fahren.

Regierungsrat Mächler: Grundsätzlich finde ich es sehr positiv, dass wir einen so hohen Lobgesang auf die Agglomerationsprogramme haben. Ich finde sie auch sehr gut. Aber das Problem beginnt oft im Detail. Es wird gesagt, dass alles, was im Agglomerationsprogramm ist, umgesetzt werden soll. Gleichzeitig wird argumentiert, dass bspw. die Grünaustrasse der grösste Schwachsinn sei, den wir haben. Diese Strasse als Teil der Netzergänzung Nord ist aber Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Weiter ist der Autobahnanschluss Rorschach Teil vom Agglomerationsprogramm A. Ich erwarte, wer A sagt muss auch B sagen. Aber hier beginnt bereits das Problem und es ist ein Grund, warum man mit diesen Agglomerationsprogrammen nicht vorwärtskommt. Diese Projekte haben eine Gegnerschaft, links oder rechts, privat oder andere Institutionen. Zudem sind die Projekte teilweise auch mit Einsparungen belegt. Wir müssen hier ehrlich miteinander sein und einander nicht laufend Sand in die Augen streuen. Vor allem diejenigen, die sagen, wir müssen das fördern, gleichzeitig aber die ganze Zeit solche Projekte bekämpfen. Das finde ich einfach nicht glaubwürdig in der ganzen Thematik. Das BD hat im Eintreten aufgezeigt, dass es einen Balanceakt zwischen den Agglomerationsprogrammen und dem 17. Strassenbauprogramm ist. Würde beides aufgehen, das wäre beinahe ein Wunder. Wir haben aufgezeigt, dass wir einen Weg verfolgen, bei dem wir denken, dass wir den grössten Teil stemmen können. Wenn ein Ansatz besteht, dass man das mehr fördern möchte, dann soll dieser Topf erhöht werden, aber dann sollen auch die personellen Ressourcen dementsprechend angepasst werden.

Göldi-Gommiswald: Besten Dank für diese Diskussion, ich bin froh, dass wir die geführt haben. Da und dort hat man gespürt, dass wir grundsätzlich eine Sympathie für das Anliegen haben und ich beabsichtige und kündigt das hier an, im Anhang zum Kantonsratsbeschluss zum 17. Strassenbauprogramm auf Seite 16 einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Was mich noch interessieren würde ist, wie viele Personen es sein müssten, wenn man 100 Prozent hineinnehmen würde? Mich würde das interessieren und ich möchte bewusst den Antrag so stellen, dass er nicht zulasten von anderen Projekten der Bauvorhaben der 1. Priorität geht, sondern zulasten des Strassenfonds.

Marcel John: Wir können das beziffern, ich möchte aber noch einmal einen Punkt aufnehmen. Wir haben bspw. mit dem Autobahnanschluss Rorschach nicht Probleme mit der Projektierung oder den Finanzen. Sondern wir haben in der Verwaltung ein riesengrosses Problem, dass die Agglomerationsprogramme zu Hunderten Kleinst- und Kleinvorhaben beinhalten, die genau den gleichen Prozess durchlaufen, wie Grossprojekte. Es muss ein Ingenieurbüro beauftragt werden und wir müssen Projektkontrollen definieren. Wir müssen die Projekthinhalte kontrollieren, wir müssen am Ende eine Auflage machen, wir haben Rechtsmittel, wir haben Landerwerb und das zu Hunderten von diesen Kleinst- und Kleinvorhaben. Ich muss warnen davor, wir können den Betrag hinaufsetzen auf ein bestimmtes Volumen. Ich weiss schlichtweg nicht wie wir das intern abarbeiten sollen. Ich kann nicht garantieren, dass wir das einfach so umsetzen können.

Göldi-Gommiswald: Ich höre aus dieser Botschaft, es braucht nicht nur finanzielle Mittel, es braucht auch personelle Mittel.

Sascha Bundi: In der letzten Präsentation auf der Folie 50 habe ich eine Zusammenstellung gemacht. Es sind jetzt Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen von rund 146 Mio. Franken von total 271 Mio. Franken berücksichtigt. Wir sprechen von einem Delta von 125 Mio. Franken. Wir haben ausgerechnet, dass wir für die 146 Mio. Franken ungefähr 50 Projekte aufnehmen könnten. Es bleiben somit 144 andere Massnahmen übrig. Das ist genau das, was Marcel John gesagt hat. Es ist nicht ein Projekt mit einigen Millionen Franken, sondern es sind Klein- und Grossmassnahmen.

Kurt Signer: Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass man sich aus einer betriebswirtschaftlichen oder verwaltungstechnischen Sicht bewusst sein muss, dass der Strassenfonds nicht versteuert ist. Wir führen hier zuerst eine Diskussion, welche Projekte man mit

dem Geld im Strassenbau finanzieren soll. Dann erst führen wir die Diskussion, mit welchen personellen Ressourcen diese Projekte tatsächlich umgesetzt werden können. Das ist bei uns das Grundproblem.

Blumer-Gossau: Ich möchte festhalten, dass ich lediglich gerügt habe, dass bis jetzt nur 10 Prozent der Massnahmen aus der 2. Generation umgesetzt wurden. Das ist viel zu wenig. Es stimmt, dass ich gegen den Autobahnanschluss Rorschach opponiere, und das werde ich auch hier drinnen machen. Unser Anliegen ist, dass die vielen Fuss- und Veloverkehrswege, die in den Agglomerationsprogrammen sind, umgesetzt werden. Und dazu braucht es Planungsressourcen, wie das Marcel John absolut zu Recht sagte. Diese Projekte dürfen nicht einfach unter den Tisch fallen. Denn sie sind die Zukunft, um unsere Verkehrs- und Umweltprobleme lösen zu können. Darum nochmals die Frage an Regierungsrat Mächler: Wie kann sichergestellt werden, dass auch die kleinen Projekte, welche ebenfalls einen grossen Aufwand erzeugen, in Angriff genommen werden? Woher nehmen wir die entsprechenden Personen?

Regierungsrat Mächler: Die Frage der Stellen ist noch offen. In der letzten Zeit wurde seitens des Parlamentes der Fokus auf den Personalkredit gelegt und es wurde vermieden, diesen aufzustocken. Nun kann man noch argumentieren, dass sich das Tiefbauamt grundsätzlich in einem geschlossenen Kreislauf bewegt. Nichtsdestotrotz sind wir im Rahmen der Personalaufwandsteuerung nicht frei, denn die Stellen werden als nicht drittfinanziert betrachtet. Eine Umlagerung von zwei Stellen innerhalb des Departementes wurde bereits gemacht und die Fluktuationen dazu genutzt. Marcel John hat es zu Recht ausgeführt, es nützt nichts, wenn ich nur in der Planung Personen einstelle. Ich muss nachher auch Personen in der Ausführung, Rechtsabteilung usw. haben. Also müsste man eigentlich, wenn man wirklich den Output des Tiefbauamtes erhöhen möchte, rund 15 bis 20 Stellen mehr haben. Diese Forderung liegt momentan im Personalaufwand schlichtweg nicht drin.

Zoller-Quarten: Ich wohne in der Gemeinde, die kein Agglomerationsprogramm hat. Ich habe eine Frage und muss aber vorerst meinem Erstaunen über das Votum von Blumer-Gossau noch Ausdruck geben. Nach meinem Verständnis war Agglo immer eine gesamtheitliche Betrachtung der Verkehrsentwicklung, der Siedlungsentwicklung usw. in einem Perimeter gewesen. Das man per se gegen ein Projekt ist, erstaunt mich. Ich habe Blumer-Gossau eigentlich als eine Person kennengelernt, die die Welt gesamtheitlich anschauen kann. Zudem hat Wick-Wil dargestellt, wir St.Galler wären die Dummen im Agglomerationsumzug in der Schweiz. Sind wir tatsächlich mit Abstand die Hinterletzten, was die Ausschöpfungsquote betrifft? Ich möchte hierzu eine Aussage, weil es klingt so, als ob wir die Dümmlsten wären, und ich glaube nicht, dass dem so ist.

Regierungsrat Mächler: Es ist tatsächlich ein gesamtschweizerisches Problem, insbesondere der Massnahmen der 2. Generation. Sowohl das ARE als auch der Bundesrat stellen sich die Frage, warum bis dato zu wenig Geld abgeholt worden ist. Wir sind hier sicherlich nicht unterdurchschnittlich, wir sind sogar in gewissen Projekten sehr gut. Im Gebiet Bodensee-St.Gallen sind wir überdurchschnittlich gut, die Besten schweizweit beim Abholen, bei den anderen weiss ich es weniger.

Der Bundesrat hat gesagt, dass die Realisierung der 4. Generation schneller erfolgen muss. In Zukunft dürfen in die Agglomerationsprogramme nur noch ausgereifte Projekte eingebracht werden. Ob das sinnvoll ist oder nicht, ist ein anderes Thema. Es führt dazu, dass gewisse Projekte, die wir heute hineingegeben haben, in der 4. Generation nicht mehr zulässig wären. Dies aus dem Grund, weil wir sie in der notwendigen Zeit gar nicht stemmen können. In allen Agglomerationsgemeinden bzw. Agglomerationsprogrammen ist die Arbeit sehr gut. Aber es sind natürlich vieles auch Wünsche, die, wenn man ganz ehrlich ist und nach den Zeitplänen fahren würde, nicht umgesetzt werden könnten. Aber man fügt gewisse Sachen hinein, damit es einmal deponiert ist und evtl. mit einer nächsten Generation umgesetzt wird. Dieses Vorgehen ist legitim. Ich könnte mir gut vorstellen, dass die 4. Generation etwas gestrafter daherkommt als die Dritte.

Wick-Wil: Ich habe nicht gesagt, der Kanton St.Gallen wäre der Dümme. Ich sagte, der Rest der Schweiz freue sich, wenn St.Gallen seine Beiträge nicht ausschöpft. Kommt dieser Sache evtl. ähnlich, ist aber nicht ganz das Gleiche.

Wenn es der Regierung mit den Agglomerationsprogrammen wirklich ernst wäre, dann würde sie einmal eine Kostengegenüberstellung machen und dem Kantonsrat aufzeigen, was die potentiellen Verluste bzw. Gelder die wir potentiell nicht abholen können wären, weil wir die Ressourcen nicht haben. Zieht man die Kosten der Ressourcenbereitstellung herbei, gäbe das eine relativ schnelle Rechnung. Wenn man dann sähe, dass diese Personalkosten die Gelder nicht überschreiten, dann glaube ich, würde jeder Ökonom diese Personalstellen mindestens begrenzt zur Verfügung stellen.

Wenn es Zoller-Quarten erstaunt, dass gewisse Leute bei den Agglomerationsprogrammen gewisse Projekte bekämpfen, dann empfehle ich den Blick zur FDP und SVP. Dort werden laufend Projekte bekämpft, welche z.B. Blumer-Gossau sehr gerne bevorzugt. Ich vermisse viel mehr die Konsenssuche. Wir leben zum Glück immer noch in einem Land, in dem der Konsens noch einen gewissen Stellenwert hat, wo gewisse Minderheiten berücksichtigt werden und dann kommt man schneller vorwärts. Das meine ich so und deshalb habe ich Sie beim letzten Mal bei der Nordtangente darauf angesprochen, obwohl wir dagegen sind, aber trotzdem würden wir für eine Lösung Hand bieten, mit der auch viele P im konservativen Lager leben könnten. Aber wenn man das stur nicht macht, muss man sich doch nicht wundern, wenn die Projekte nicht in Fahrt kommen.

Götte-Tübach: Das ist eine etwas spezielle Ansicht von diesem Agglo-Thema. Seit es Agglos gibt, bin ich im Lenkungsausschuss des grössten Agglomerationsprogramms, dass man schweizweit erfolgreich als Nummer 1 durchgebracht hat. Das sind einfach völlig haltlose Aussagen. Zum Vorwurf von Wick-Wil: Ich kenne kein Projekt, dass die konservative Seite in einer frühen Phase, auch wenn es Themen von Blumer-Gossau sind, bekämpft hat. Es gab möglicherweise grundsätzliche Diskussionen über irgendeinen Radweg, es gab kommunale Diskussionen. Aber einen solch fundamentalen Widerstand, den wir z.B. beim Autobahnanschluss Witten mit Zubringer Rorschach erfahren haben, hat es von konservativer Seite zu keinem Fuss- oder Radwegprojekt gegeben.

Wick-Wil: Und was ist mit dem Versuch von flankierenden Massnahmen im innerstädtischen Bereich mitten im Zentrum der Stadt Wil?

Götte-Tübach: Dies ist kein Aggloprojekt. Dieser Versuch kam von der Stadt und man hat versucht, das Projekt über das Agglomerationsprogramm mitzufinanzieren. Das ist ein Unterschied. Aus der Entwicklung Agglo heraus, ist mir ein solches Projekt nicht bekannt und ich habe vier Agglomerationsprogramme begleitet.

Weiter finde ich den Punkt von Regierungsrat Mächler wichtiger. Das Agglomerationsprogramm bietet Platz für teilweises Wunschdenken. Natürlich müssen diese Projekte aber irgendwo gesammelt werden, weil sonst bewegen wir uns in einen Stillstand. Wenn man der Auffassung ist, dass das Agglomerationsprogramm nicht richtig ist, dann müssen wir wieder etwas Anderes entwickeln. Aber Projekte, die bei einem Regierungsrat, einem Gemeinderat oder einem Stadtrat in der Schublade liegen, nützen relativ wenig. Darum ist das Agglomerationsprogramm das richtige Instrument, um auch gewisse Wünsche zu deponieren, wenn man einmal zurückschaut wie sich die Schweiz verkehrstechnisch entwickelt hat.

Kommissionspräsident: Besten Dank für den Exkurs zum Agglomerationsprogramm. Wir fahren mit der Beratung der Botschaft fort. Göldi-Gommiswald hat angekündigt, dass er einen entsprechenden Antrag stellen wird.

Abschnitt 2.4 (Kantonsstrassen-Vorhaben)

Schöbi-Altstätten: Was ist eine Studie und was ist ein Projekt? Wie unterscheiden sich diese und wie durchlässig und zeitlich kohärent ist das Ganze?

Marcel John: Die Studie ist bei uns definiert von Null, d.h. keine Ideen bis zu einer Lösungsabsicht, welche aufzeigt, was gemäss Gemeinden als machbar bezeichnet worden ist und auch technisch umsetzbar ist. Wir erwarten, dass der Kanton an dieser Lösung ein gewisses Interesse geltend machen kann, die Gemeinden dementsprechend hinter der Lösung stehen und auch die technische Machbarkeit gegeben ist und darunter wird auch die umweltgerechte Machbarkeit subsummiert. Das ist heute die massgebende bautechnische Machbarkeit. Das ist die Basis aufgrund der man den nächsten Schritt, die Projektierung, auslöst. Das Verfahren wird konkret, d.h. es wird im Strassengesetz bezeichnet. Die Projektierung beinhaltet das Vorprojekt, das Bauprojekt, die Anhörung der Gemeinde nach Art. 35 Strassengesetz (sGS 732.1) usw. bis und mit Genehmigung.

Sascha Bundi: Ich habe bereits während der letzten Sitzung intensiv über die Bewertungsverfahren referiert. Der Abschluss einer Studie bietet Varianten und Aspekte von volkswirtschaftlichen Kriterien, je nach Grösse und Aufwand des Projektes. Wir machen nicht bei jedem Kleinstprojekt das grosse Verfahren, aber je nach Investitionsumfang der Massnahme muss der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewiesen sein. Das heisst, wir starten in einem Projekt mit einer Bestvariante, welche in der Projektierung konkretisiert wird. Wenn wir nun konkret die Variante Altstätten betrachten: Die Stadt Altstätten hat ein sogenanntes Vorprojekt ausgearbeitet. Die Studie und die Projektierung wurden zusammengefasst. Dieses liegt nun mit einer Bestvariante auf Stufe Vorprojekt vor. Der Grund warum wir sagen, dass es noch eine Studie braucht ist der, dass die volkswirtschaftlichen Kriterien sowie die Auswirkungen auf den Raum noch offen sind, damit wir nachher das Vorprojekt abschliessen können.

Kommissionspräsident: Letztes Mal wurde uns das Bewertungsverfahren von Sascha Bundi sehr ausführlich aufgezeigt. Ich möchte darum weiterfahren. Gibt es Fragen?

Widmer-Wil: Wird nach einem Neubau auch geprüft, ob die Zielsetzungen erreicht worden sind? Gibt es eine anschliessende Kontrolle?

Sascha Bundi: Im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie haben wir das Monitoring und Controlling aufgezeigt und dargelegt. Wir stehen methodisch vor grossen Herausforderungen, solche Wirkungen auf eine Massnahme tatsächlich erfassen zu können. Wir versuchen nun, im Rahmen des Strassenbauprogramms ein praktikables System aufzubauen, damit ein solches Monitoring und Controlling auch durchgeführt werden kann. Momentan haben wir aber noch kein klares Instrumentarium. Schweizweit wäre es sicherlich eine der ersten durchführbaren Methoden.

Marcel John: Diese Ausführungen gelten für die volkswirtschaftlichen Betrachtungen. Rein von der verkehrsstrategischen Betrachtung gibt es bei Grossprojekten bereits ein Controlling. Wir haben Verkehrsmodelle, die man einsetzt und an denen man sieht, wie die Verlagerung stattfindet. Ein Jahr nach Inkrafttreten der Grossprojekte wird dementsprechend verifiziert, ob die Verlagerung auch in diesem Masse stattgefunden hat. Das ist aber noch kein Kriterium das aussagt, ob wir die Zielsetzung mit dieser Strasse erreichen und ob die Zweckmässigkeit mit dieser Auflage erreicht wird.

Abschnitt 2.4.4 (Umfahrungsstrassen)

Koller-Gossau: Im unteren Teil der Studie heisst es, dass das Bahnhofsquartier Gossau nicht zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagen ist. In der Präsentation wurde aber aufgezeigt, dass dieses Projekt aufgenommen wurde und verfolgt wird. Ist das etwas Neues oder gibt es hier eine Diskrepanz?

Sascha Bundi: Der Knoten Industriestrasse – Mooswiesstrasse ist eine Gemeindestrasse. Das kann kein Kantonsstrassenprojekt geben. Es wurde ursprünglich beantragt, aber weil es sich um eine Gemeindestrasse handelt, wurde es nicht aufgenommen.

Abschnitt 2.4.6 (Kunstbauten)

Kommissionspräsident: Im 17. Strassenbauprogramm wird Kriessern – Mäder zum Thema. Letzte Woche habe ich aus der Presse vernommen, dass Thomas Ammann mein Thema im nationalen Parlament übernommen hat. Er hat den Bundesrat angefragt, wie es mit diesen Ein- und Ausfahrten weitergehen soll. Gestern habe ich in den Medien gelesen, dass die Ausfahrten relativ einfach verändert und somit die verkehrlichen Probleme geregelt werden könnten. Wurde das nun so aufgenommen?

Marcel John: Es wurde nicht in genau dieser Form aufgenommen. Die Verkehrssituation, die dort herrscht, ist vorwiegend darum so schlecht, weil der Schwerverkehr durch den Zoll die Brücke verstopft. Im Rahmen dieses Brückenprojekts, allerdings hat dieses Projekt das Land Vorarlberg ausgearbeitet, versucht man die ganze Zollabwicklung auf österreichisches Gebiet zu verschieben. Der Platz wird dort ausgebaut.

Kommissionspräsident: Gleichzeitig wurde aber noch genannt, dass man in Kriessern die Ausfahrt-Ost verdoppelt, sodass der Pannestreifen wegkäme. Das würde dann aber über das ASTRA abgewickelt werden und wir hätten damit nichts zu tun?

Marcel John: Genau.

Abschnitt 2.4.8 (Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen)

Blumer-Gossau: Im zweitletzten Abschnitt wurden nochmals die hängigen Lärmsanierungsprojekte aufgelistet. Es handelt sich um 190 Kantonsstrassenabschnitte, die noch nicht saniert sind. Im letzten Satz wird zurecht darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Sanierungsfrist Ende März allfällige Klagen eingehen könnten. Gibt es bereits Klägerinnen und Kläger?

Marcel John: Gemäss meinem letzten Stand, das ist eine Aussage aus der Kantonsingenieuren-Konferenz Nordostschweiz (bis und mit Aargau), wurde bei keinem Kanton eine Klage eingereicht. Das war im April/Mai 2018. Die Sanierungsfrist ist im März 2015 abgelaufen. Auch hier sind schweizweit weniger als eine Handvoll Klagen eingereicht worden und in der Ostschweiz keine.

Locher-St.Gallen: Die FDP-Fraktion wird hier einen Antrag stellen. Wir sind der Meinung, wenn man Strassenraumgestaltungen machen will, dürfen diese nicht die Leistungsfähigkeit der Strassen einschränken.

Abschnitt 2.5.2 (Baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen)

Gschwend-Altstätten: Bei der Aussage, dass 39,4 Prozent der Strassen in einem kritischen oder schlechten Zustand sind, fehlt der Grund. Ist es das Intervall? Ist der Unterhalt nicht so, wie er sein sollte, wie man ihn eigentlich erwarten könnte? Ist es die Qualität der ausgeführten Arbeiten?

Marcel John: Ich kann bestätigen, dass es nicht an den ausgeführten Arbeiten liegt. Wir haben Qualitätsanforderungen, die bei allen Strassen und Einbauten dementsprechend gemessen werden. Es gibt ein sogenanntes Abzugssystem, welches festlegt, was passiert, wenn die Normanforderungen nicht erfüllt werden. Das geht dann von Minderwert über eine kürzere Lebensdauer bis an und für sich zum sofortigen Ersatz. Wenn eine ganz schlechte Qualität eingebaut worden ist, werden Unternehmen angehalten, diese wieder auszubauen und die Qualität einzubauen, wie es verlangt worden ist. Das ist offiziell so implementiert im Tiefbauamt. Wir messen den Zustand alle fünf Jahre. Dieser hat sich deutlich verschlechtert. Die zur Verfügung stehenden Mittel sind ein Grund, warum es zu dieser Situation gekommen ist, dass sich der Zustand verschlechtert hat. Wir konnten weniger ausführen.

Der zweite Punkt ist, dass sich viele von unseren reinen Unterhaltsmassnahmen massiv verzögert haben, respektive sich nicht mehr haben umsetzen lassen, weil einfach neue Ansprüche von aussen gekommen sind, die dann zusätzliche Ausbauten und zusätzliche Massnahmen erfordern. Diese sind dann nicht mehr im Unterhalt realisierbar, sondern generieren ein Kantonsstrassenprojekt. So sind wir sofort bei einigen Jahren, bis man dann zu einem Ausbau der Strecke kommt.

Der dritte Punkt ist der Teil der Finanzen. Wir haben darauf entsprechend reagiert. Die zusätzlichen 50 Millionen Franken haben wir uns nicht einfach aus den Fingern gesaugt. Es gab im 2012 bereits eine interne Studie, die analysierte, wie gross der Unterhaltsbedarf unserer Strassen ist. Diese wurden zum Teil aus dem Anlagewert und Beschaffungswert der Strassen und zum Teil aus anderen Überlegungen berechnet. Nun hat man aufgrund dessen reagiert und den Betrag erhöht. In fünf Jahren werden wir wieder eine solche Zustandserfassung durchführen. Wir sind der Meinung, dass wir bis dann diese Zahl korrigiert haben sollten.

Unterhaltsarbeiten bei Kantonsstrassen sind nicht ganz vergleichbar mit jenen der Hochbauten. Dort finden Unterhaltsarbeiten in regelmässigeren Abständen statt. Wir gehen davon aus, dass ein Belag eine Lebensdauer von 15 Jahren hat. Daher reagiert dieses System auch ein wenig schneller, als dies jetzt bei einem Hochbau der Fall wäre, der eine relativ lange Lebensdauer hat.

Gschwend-Altstätten: Wie gross ist der Einfluss der Fahrzeuge, die immer schwerer werden? Als Velofahrer stelle ich fest, dass dort, wo Lastwagen mit 40 Tonnen Gesamtgewicht fahren, neu asphaltierte Strassen nach vier Jahren bereits abgenutzt aussehen.

Marcel John: Es ist nicht nur das Gesamtgewicht massgebend, sondern die Achslasten sind massgebend. Ein Lastwagen mit 40 Tonnen hat eine Achse mehr als einer mit 28 Tonnen. Der Verschleiss der Strassen findet mit diesen höheren Gewichten natürlich schneller statt.

Abschnitt 2.7.4 (Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei)

Kommissionspräsident: Wir kommen zur Frage von Widmer-Wil. Er hat letztes Mal die Frage aufgeworfen, wie sich die Verwendung der rund 200 Millionen Franken zusammensetzt, die aus dem Strassenfonds an die Kantonspolizei übergehen. Per 17. August 2018 hat der Generalsekretär der vorberatenden Kommission per Mail eine Antwort zugestellt. Diese haben Sie zusammen mit der Einladung schriftlich erhalten. Widmer-Wil hat wie angekündigt mitgeteilt, dass die Fragen zwar beantwortet sind, er damit aber nicht zufrieden ist. Auf eine Befragung des Kommandanten sei zu verzichten, da es nicht darum geht, diese ausführlich dargestellten Massnahmen der Verkehrspolizei zu diskutieren, sondern um die Frage, wie diese finanziert werden sollen. Dabei handelt es sich also um einen politischen Entscheid.

Widmer-Wil: Ich bin auf dieses Thema gestossen, weil unter Abschnitt 2.7.4 ausgeführt wird, dass eine Erhöhung um 27,7 Millionen Franken oder 16 Prozent auf neu 205,7 Millionen Franken vorgesehen ist. Das ist eine sehr bedeutende Erhöhung dieser Position und die Gründe dazu haben mich interessiert. Sie haben alle die Antwort von Generalsekretär Hans-Rudolf Arta erhalten. Ich bin damit nicht zufrieden, respektive bin ich auch nicht der gleichen Meinung und zwar in verschiedener Hinsicht.

Es beginnt auf der ersten Seite mit den Rechtsgrundlagen. Der Generalsekretär zitiert Art. 7 des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG). Dummerweise vergisst er zwei wesentliche Elemente. Die Finanzierung der strassenpolizeilichen Aufwendungen erfolgt durch Motorfahrzeugsteuern, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen. Hierzu wird die FDP-Fraktion einen separaten Antrag einreichen, dass man auch die Busseneinnahmen für die Finanzierung der Verkehrspolizei einsetzt. Ebenfalls in Art. 7 SVAG gibt es einen weiteren Absatz, den er zusätzlich vergessen hat: «Der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung der Motorfahrzeugsteuern im Rahmen mehrjähriger Strassenbauprogramme.» Das heisst, der Kantonsrat bestimmt, wieviel in den nächsten vier Jahren in den Strassenfonds zur Finanzierung der Verkehrspolizei übergeht. Jetzt wurde dies offenbar so gehandhabt, dass die Regierung um diese

Zahl gerungen hat. Wir werden sehr gerne der Regierung den Entscheid abnehmen, indem wir einen Beschluss fassen, wie es eben auch im Gesetz vorgesehen ist. Die Rechtsgrundlagen auf S. 1 seiner Antwort sind unvollständig zitiert.

Dann bin ich mit den zahlreichen Begründungen, wieso die Ausgaben für die Verkehrspolizei dermassen zugenommen haben, nicht einverstanden. Er führt im Wesentlichen zwei Gründe auf:

1. Den Bericht Innere Sicherheit. Der Kantonsrat habe beschlossen, das Korps aufzustocken. Das stimmt, aber ich habe in allen Unterlagen, die mir zugänglich sind, nachgeschaut. Ich glaube, Kofler-Uznach war als einziger noch in dieser Kommission. Dort war die Meinung, dass die Polizei für sicherheitspolizeiliche Aufgaben aufstockt wird und nicht für verkehrspolizeiliche Aufgaben. Der 100-seitige Bericht behandelt die Verkehrspolizei nur über zwei Seiten. Alle, die im Rat gesprochen haben, haben immer von Sicherheitspolizei gesprochen. Der Einzige, der etwas zum Verkehr gesagt hat, war Bereuter-Rorschach. Alle anderen haben zu diesem Thema nichts gesagt. Für mich war klar, das Polizeikorps wurde aus Sicherheitsgründen aufgestockt. Hans-Rudolf Arta weist eine Steigerung von 17 Stellen brutto und 15 Stellen netto aus. Die gesamte Steigerung, die wir im letzten Budget beschlossen haben, würde somit komplett in die Verkehrspolizei übergehen. Der Vergleich ist nicht ganz zutreffend, er ist ein wenig plakativ. Der Bericht Innere Sicherheit ist für mich kein Argument.
2. Das zweite Argument ist, dass man sich auf ein neues Konzept abstützt, indem man die Polizei mobil einsetzt. Das stimmt, das finde ich auch richtig. Aber das heisst ja nicht, dass das Verkehrspolizisten gibt, sondern das heisst, dass die, die auf dem Posten gearbeitet haben, vermehrt an der Front sind. Was ich überhaupt nicht verstehen kann, ist die Tabelle auf Seite 4 ff. Diese ist natürlich sehr plakativ um nicht zu sagen tendenziös. Diese weist vermeintlich nach, dass man mehr Unfälle habe und wegen den Unfällen gäbe es mehr Arbeitsaufwand für die Verkehrspolizei. Ich habe Ihnen darum den Auszug aus der aktuellen Verkehrsstatistik (siehe Beilage 5) verteilt. Daraus ist ersichtlich, dass die Zahl der Unfälle eigentlich konstant ist. Das, was Hans-Rudolf Arta in seiner Tabelle auf S. 6 nachweist, widerspricht dieser Statistik. Seit fünf Jahren haben wir gleich viele Unfälle und somit müssen auch nicht mehr Unfallaufnahmen gemacht werden. Dazu kommt, dass es mehr Unfälle mit E-Bikes gegeben hat. Das heisst eigentlich, dass es weniger Unfälle zwischen zwei Autos oder zwischen Autos und Fussgängern gegeben hat. Alles, was auf S. 6 unter «vermehrte Unfallaufnahmen» oder auch «Umleitungen» aufgeführt ist, ist für mich nicht nachvollziehbar. Das sind alles Strassenbauten, die man neu erstellt hat. Diese wandernde Baustelle verlagert sich ja nächstes Jahr an einen anderen Ort. Darum kann es nicht zusätzliche Stellen geben. Ich habe deshalb auch nachgefragt, ob das Tiefbauamt kontrolliert, ob die Strassenbauvorhaben auch den Zweck erfüllen. Bei der Sanierung Autobahnanschluss A1, bei dem zwei neue Kreisel entstanden sind, wird aufgeführt, dass es aufgrund dieses neuen Strassenbauprojekts vermehrte Unfallaufnahmen gegeben hat. Ich finde es aber grotesk, dass man etwas Neues baut und es auf der neuen Strasse mehr Unfälle gibt und darum mehr Verkehrspolizei benötigt wird. Es mag vielleicht sein, dass die geänderte Verkehrsführung zu Beginn etwas ungewöhnlich ist und das punktuell oder in einer ersten Phase mehr Unfälle entstanden sind, aber langfristig müssten die Unfälle eigentlich abnehmen.

Ich werde einen Antrag stellen, gestützt auf die Aussage «der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung», dass eine konkrete Zahl eingesetzt werden soll, wie viel vom Strassenfonds für die verkehrspolizeilichen Aufwendungen eingesetzt wird.

Kommissionspräsident: Wir haben den Antrag erhalten und werden diesen in der Beratung des Beschlusses behandeln.

Götte-Tübach: Ich kann die Qualität der Antwort zu wenig beurteilen. Wenn schon alles aufgeleistet wurde, hätte ich die Erwartung gehabt, dass nun auch der Kommandant vor Ort ist.

Widmer-Wil: Ich habe das Gefühl, dass dies eine politische Frage ist und nicht eine Frage, die mit dieser Tabelle zu tun hat.

Götte-Tübach: In der Konsequenz gebe ich Ihnen schon recht, aber bis es zu dieser Konsequenz kommt, ist es nicht politisch. Sie sagen, dies sei falsch und das sei nur zur Hälfte richtig. Ich würde eigentlich gerne diese Person gegenüber haben, die dies auch geschrieben hat.

Kommissionspräsident: Ich erlaube mir für die Nicht-Polizisten zwei, drei Aussagen zu den Ausführungen von Widmer-Wil zu machen. Widmer-Wil benutzt zwei, drei falsche Begriffe, wenn er zu diesen sechs Seiten spricht. Er spricht immer von der Verkehrspolizei. Der Titel heisst aber «Finanzierung der verkehrspolizeilichen Aufwendungen». Die Kantonspolizei ist aufgeteilt in aktuell sechs Hauptabteilungen, eine davon ist die Verkehrspolizei, die reine Verkehrspolizei. Darin enthalten ist die Abteilung Verkehr. Diese Abteilung macht stationäre und mobile Verkehrsmessungen und den ganzen Schwerverkehr. Die Abteilung Verkehrstechnik ist für die ganze Signalisation und Bewilligung, was im Strassenraum stattfindet, zuständig. Die Verkehrsinstruktion ist für die ganzen präventiven Massnahmen zuständig. Das ist die Verkehrspolizei.

Wenn Sie auf die Liste ab S. 4 blicken, ist als Beispiel aufgeführt, wer betroffen ist: Die Verkehrsinstruktion und die Regionalpolizei. Die Regionalpolizei ist ein eigener Hauptabteilungsbetrieb. Das sind die normalen, uniformierten Polizisten, wie man sie auf den Strassen kennt. Da gehöre ich dazu und auch Kofler-Uznach gehörte dazu. Das heisst beispielsweise: Kindergartenbesuche finden zwischen der Abteilung Verkehrsinstruktion, welche bei der Verkehrspolizei angegliedert ist, und der Regionalpolizei statt. Das ist eine Verbundsaufgabe. Anders ginge es gar nicht. Die rund 400 Kindergärten, die besucht werden müssen, würden wir mit der Verkehrspolizei alleine gar nicht abdecken können. Darum spricht man von den verkehrspolizeilichen Aufgaben oder Aufwendungen zu Lasten des Strassenfonds.

Unter Punkt 1. e «Rückstauproblematik auf der Autobahn A1 und A3» spricht man von der mobilen Polizei und der Verkehrstechnik. Die mobile Polizei gehört effektiv auch in den Dienstzweig der Regionalpolizei. Das ist eine Verbundsaufgabe über die ganze Kantonspolizei hinaus. Darum kann man nicht einfach sagen, dass sie im Bericht Innere Sicherheit nicht abgebildet sind. Doch, sie sind im Bericht Innere Sicherheit abgebildet, nämlich gerade in der Region Bodensee-Rheintal, wo eine Umstrukturierung stattgefunden hat und von den Polizeistationen Personal weggenommen wurde und diese dem Stützpunkt zugeteilt wurden, um so mobiler sein zu können. Sie müssen die ganze Kantonspolizei betrachten. Alle Bereiche haben verkehrspolizeiliche Aufgaben welche in blauer Uniform wahrnehmbar sind.

Zur zweiten Aussage, die Widmer-Wil bezüglich der Unfallaufnahmen gemacht hat: Die Unfallzahlen sind relativ konstant. Aber man protokolliert auch schon lange nicht mehr alle Unfälle, wie man es früher vielleicht viel extremer gemacht hat. E-Bike-Unfälle nehmen massiv zu, logisch, wenn beinahe jeder zweite E-Bike fährt, ob er nun velofahren kann oder nicht. Das sind nicht Unfälle, die immer überall abgebildet werden, aber ausrücken muss man trotzdem. Das ist bei solchen Statistiken das Problem.

Kofler-Uznach: Ich möchte auch noch einige Ausführungen machen. Die Stationären und die Mobilen gehören beide zur Sicherheitspolizei. Das ist der ganz grosse Teil der Kantonspolizei. Mit dem Bericht Innere Sicherheit haben wir bei der Sicherheitspolizei aufgestockt.

Locher-St.Gallen: Der Kommissionspräsident hat einen Moment lang seine Rolle verloren und als Präsident ein polizeiliches Votum abgegeben. Ich verstehe, dass es Dietsche-Oberriet selber betrifft.

Wir haben eine Anfrage von Widmer-Wil vorliegen, die vom Sicherheits- und Justizdepartement beantwortet worden ist. Die Frage stand im Raum, muss deswegen der Polizeikommandant antreten oder nicht? Für mich stellt sich die Frage, wenn jemand bezüglich dieser Anfrage antreten müsste, dann ist es doch Generalsekretär Hans-Rudolf Arta. Es handelt sich nicht um eine polizeiliche Diskussion. Es geht um die Verwendung der Mittel, das ist eine politische Frage. Ich möchte hier nicht eine Polizeidiskussion führen. Beim Bericht Innere Sicherheit war ich in der Kommission. Es war im 2014 ein klarer politischer Wille vorhanden, dass man das Polizeikorps

aufstockt. Es war jedoch auch ein klarer politischer Wille, dass man die Aufstockung nicht in erster Linie in Verkehrskontrollen usw. investiert. Das kann man alles nachlesen.

Letztlich geht es jetzt darum, ob man einen Teil der Mittel, die zur Verkehrspolizei gehen, in den Strassenfonds umleiten müsste, weil man feststellt, dass der Strassenfonds nicht über die erforderlichen Mittel verfügt. Das wäre eine politische Diskussion. Ich würde beliebt machen, dass Hans-Rudolf Arta dies an der nächsten Sitzung vertritt. Bei Bedarf stelle ich einen Antrag.

Kommissionspräsident: Widmer-Wil hat das Mail an mich weitergeleitet und gesagt, Kofler-Uznach und ich sollen diese Fragen aus polizeilicher Sicht beantworten. Wenn man aber auf der politischen Ebene die Diskussion führen will, dann würde ich vorschlagen den Regierungsrat des SJD einzuladen.

Widmer-Wil: Das stimmt, ich habe gesagt, dass wir den Kommandanten der Kantonspolizei dafür nicht brauchen. Wir möchten auch nicht eine technische Diskussion führen, sonst sprechen wir über jede Position. Ich finde eine Erhöhung von 16 Prozent um 27,7 Millionen Franken ist zu hoch. Hier hat man einfach noch ganz viel mit hineingepackt, jedes Komma hat man als Begründung aufgenommen, wieso es mehr Ausgaben für die «Verkehrspolizei» respektive für die verkehrspolizeilichen Massnahmen benötige. Darum werde ich nachher den Antrag stellen, dass man einer Erhöhung um 10 Prozent zustimmen würde.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich höre dies zum ersten Mal. Haben wir zwei Positionen von Polizisten, jene für die Sicherheit und jene für den Verkehr?

Regierungsrat Mächler: Nein, im Strassenfonds gibt es eine Position für Beiträge an die Verkehrspolizei. Ein Teil der Polizeikosten wird demnach aus dem Strassenfonds mitfinanziert.

Kofler-Uznach: Der Antrag hätte somit eine Umlagerung der Kosten zur Folge. Den Rest müsste man über das Budget nehmen?

Widmer-Wil: Genau, das wäre ehrlicher und man hätte mehr Mittel für den Strassenfonds. Denn wie von Göldi-Gommiswald gehört, bestehen weitere Begehrlichkeiten.

Kofler-Uznach: Man müsste den Rest aber aus dem normalen Budget nehmen. Dieses Geld stünde uns für andere Sachen nicht mehr zur Verfügung. Meiner Meinung nach ist diese Tabelle auf Seite 4–7 aber richtig. Die verkehrspolizeilichen Massnahmen sollen über den Strassenfonds abgegolten werden. Ich werde gegen einen solchen Antrag stimmen.

Koller-Gossau: In der Botschaft steht, dass unsere Strassen teilweise in einem schlechten Zustand sind. Wir brauchen deshalb mehr Mittel und diese Mittel wollen wir dort haben. Gleichzeitig haben wir an der letzten oder vorletzten Sitzung gehört, dass uns die Äufnung des Strassenfonds in nächster Zukunft Probleme bereiten wird. Über diese Diskussion kommen wir früher oder später nicht hinweg.

Widmer-Wil: Zu Kofler-Uznach: Auf S. 6 steht, dass sechs zusätzliche Stellen für vermehrte Unfallaufnahmen benötigt werden. Aber die Statistik besagt, dass es gar nicht mehr Unfälle gibt. Können Sie mir dies erklären?

Kofler-Uznach: Ich kann dies effektiv nicht genau beantworten. Es sind aber nicht sechs Personen, die dann nur Verkehrsaufnahmen machen. Es ist das ganze Korps, dass sich dieser Aufgabe annimmt. Wenn wir es wirklich konkret wissen möchten, dann soll Regierungsrat Fässler Auskunft geben.

Cozzio-Uzwil: Ich beantrage Schluss der Diskussion und möchte, dass Regierungsrat Fässler am Mittwoch für Antworten zur Verfügung steht.

Schöbi-Altstätten: Fünf Personen ergeben eine Dauerstelle. Für einen Polizisten, der permanent verfügbar ist, braucht es fünf Personen im Hintergrund. Ob das mit den Unfällen und so zutrifft, weiss ich auch nicht.

Widmer-Mosnang: In der Debatte des Finanzplans haben wir ausführlich diskutiert, ob die Aufstockung des Polizeikorps in den Sockelaufwand des Personals mitgerechnet werden soll. Für mich stellt sich nun die Frage: Versucht die Regierung nun, da es nicht so gekommen ist, wie sie es gerne gehabt hätte, umgekehrt die Millionen zu holen um die Polizei so zu finanzieren?

Zoller-Quarten: Wenn sich nun tatsächlich Regierungsrat Fässler am Mittwoch die Zeit nehmen müsste, hätte ich eine Frage, die er ebenfalls noch beantworten könnte. In anderen Kantonen wurde die Abteilung Verkehrstechnik erwähnt, die ist bei uns der Polizei zugeordnet. In anderen Kantonen ist eine vergleichbare Organisation im Baudepartement oder im Tiefbauamt, im selben Departement angesiedelt, in dem auch die Strassen geplant werden. Dies wäre aus meiner Sicht auch ein Thema, das man mit dem zuständigen Regierungsrat besprechen könnte.

Locher-St.Gallen: Cozzio-Uzwil hat einen Antrag gestellt. Ich fände es gut, wenn wir über diesen Antrag abstimmen würden.

Widmer-Wil: Kofler-Uznach hat natürlich recht, es handelt sich nicht um sechs einzeln abgestellte Polizisten, welche diese vermeintlich mehr Unfallaufnahmen machen, sondern das verteilt sich auf das gesamte Korps, das ist unbestritten. Ich möchte nur festhalten, wenn es nicht mehr Unfälle gibt, dann gibt es auch nicht mehr Unfallaufnahmen.

Ich teile die Meinung von Widmer-Mosnang, hier werden verkappt Stellen über den Strassenfonds finanziert. Ich bin nicht gegen diese Stellen, aber man soll diese korrekt finanzieren. Ein Teil wird ja auch ausgewiesen, ich unterstütze einfach keine Steigerung in dem Ausmass, wie sie hier aufgeführt ist, sondern lediglich um 10 Prozent.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Cozzio-Uzwil mit 14:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Abschnitt 2.8.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

b) Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2023

Raths-Thal: Ich habe einen Input zur Tabelle 9. Hier werden 2'000er-Schritte gemacht, aber realistischweise müssten es 5'000er-Schritte sein. Mir ist aber auch klar, dass es eine Prognose ist und die Realität immer etwas anders aussieht.

d) Nicht werkgebundene Bundesbeiträge

Widmer-Mosnang: Ich habe eine Frage zu den Ertragsanteilen der LSVA 2009 bis 2023. Ich meine, dass relativ zurückhaltend budgetiert wurde, denn die Rabatte der Abgasnorm Euro 5 wurden nun abgezogen. Das bedeutet, dass es viel mehr LSVA-Einnahmen sind. Sind diese 24 Mio. Franken wirklich realistisch?

Sascha Bundi: Wir haben diese Zahlen vom Strassenverkehrsamt übernommen. Ich kann dazu leider nicht mehr sagen.

Regierungsrat Mächler: Diese Frage könnte man allenfalls an Regierungsrat Fässler richten, wenn er sowieso kommt.

Widmer-Wil: Eine grundsätzliche Frage: Die verfügbaren Mittel für die Finanzierung des Strassenwesens sind die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern. Ich frage mich, wieso nicht auch Bussenerträge der Verkehrspolizei für die Finanzierung beigezogen werden. Wir haben vorhin darüber gesprochen, dass aus dem Strassenfonds mehr oder weniger die Verkehrspolizei finanziert wird. Aber die Bussen von 22 Mio. Franken, welche die Verkehrspolizei generiert, fliessen in die allgemeine Kasse der Kantonspolizei (Konto 7250.437 – Kantonspolizei, Bussen). Sie werden nicht für die Finanzierung von verkehrspolizeilichen Aufgaben beigezogen. Deshalb stellt sich für mich die Frage, ob man nicht die Busseinnahmen zur Finanzierung des Strassenwesens bzw. zur Finanzierung der Verkehrspolizei beiziehen sollte.

Kommissionspräsident: Ich kann mich erinnern, dass die damalige Departementsvorsteherin sich aus einem bestimmten Grund sehr vehement gewehrt hat. Nämlich zum Schutz der Polizistinnen und Polizisten. Verbandspräsident Schöbi-Altstätten kann das bestätigen.

Widmer-Wil: Meiner Meinung nach sollten die Bussen ins Konto des Strassenfonds fliessen und der Strassenfonds wird dann anschliessend die verkehrspolizeilichen Massnahmen bezahlen.

Regierungsrat Mächler: Ich glaube, im Entlastungsprogramm 13 (EP 13) wurde eine Änderung vorgenommen, es ging um 6 bis 7 Mio. Franken. Da hat man quasi zu Gunsten des Staatshaushaltes eine Massnahme erstellt. Ich schlage vor, diese Diskussion mit Regierungsrat Fässler zu führen. Diesbezüglich kann er nochmals die Haltung aus Sicht der Polizei darlegen.

Locher-St.Gallen: Es ist richtig, es war das letzte Sparprogramm vor vier Jahren. In dem Sinn war es nicht Regierungsrätin Keller-Sutter. Damals wurde auch gesagt, dass man mit dieser Massnahme zwar den Haushalt entlastet, eigentlich war es keine Sparmassnahme, sondern es handelte sich um eine Mehreinnahme. Man hat gleichzeitig auch entschieden, dass man in Kauf nimmt, dass der Strassenunterhalt zusätzlich vernachlässigt wird – dazu bestehen Protokolle. Es stellt sich nun die Frage, muss man das jetzt, angesichts der festgestellten Situation, im Strassenfonds korrigieren? Diese Diskussion werden wir führen müssen.

Kurt Signer: Es hat sicher zu einer intensiven Diskussion über die Abgrenzung geführt, im Zusammenhang mit dem II. Nachtrag zum Strassengesetz 2013. Das kommt sicher noch ergänzend dazu.

Schöbi-Altstätten: Ich lege meine Interessen offen: Ich bin Präsident des Verbands der Kantonspolizei St.Gallen.

Es wäre nicht gut, wenn es jetzt heisst, dass man eine Provision in die eigene Tasche erarbeitet. Diese Diskussion müssen wir nicht führen. Ich denke, es wäre wichtig, dass wir das verursachergerecht handhaben. Die Aufnahme der fabrizierten Bussen, wenn es bis über den Staatsanwalt zum Gericht weitergeht, sind im Strassenfonds am richtigen Ort. Das leuchtet jedem ein. Aber eigentlich müsste der Staat bei den Bussen Null budgetieren, weil er davon ausgeht, dass alles unbescholtene Bürgerinnen und Bürger sind.

Locher-St.Gallen: Es war der VI. Nachtrag zum Strassengesetz (22.12.11E). Dazu gab es noch einen Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm. Man hat es auch noch rückwirkend gemacht für das 15. und 16. Strassenbauprogramm (36.12.01).

Abschnitt 2.9 (Strassenrechnung)

Widmer-Mosnang: Mir fällt auf, dass die Werte in der Budgetierung 2023 massiv zum AFP abweichen. Das SJD hat aber bestätigt, dass die vorliegenden Werte stimmen (siehe auch Beilage 6). Eine Frage zur Gebietseinheit 6: Es steht, dass der Überschuss, den wir entschädigt erhalten und nicht brauchen, in den Staatshaushalt fliesst. Sehe ich das hier heraus? Ich gehe davon aus, dass mit Null budgetiert wurde. Um welche Beträge handelte es sich bis jetzt?

Regierungsrat Mächler: Ich bin nicht ganz sicher, ob Sie das ansprechen, dass wir mit der Rechnung 2017 eigentlich ausgewiesen haben, dass die Gebietseinheit VI (GEVI) ein Eigenkapital hat. Der Bund hat gesagt, man müsse einen eigenen Bilanzierungskreis für das GEVI machen.

Marcel John: Die Finanzierung für einen eigenen Finanzierungskreis für das GEVI kam deshalb zu Stande, weil der Bund die Hand auf die Gewinne der Unterhaltseinheiten gestellt hat. Der Bund hat einseitig die Bedingung gestellt, dass 50 Prozent des Gewinns, der erwirtschaftet wird, in den Nationalstrassenunterhalt an den Bund zurückfliessen.

Weil wir mit unserer Gebietseinheit 6 eine Stadtregionenorganisation sind, die normal eingebettet ist, wären wir gegenüber bspw. einer Aktiengesellschaft benachteiligt gewesen. Eine Gebirgseinheit in der Nordostschweiz hat buchhalterisch ganz andere Möglichkeiten, um Gewinne zu verzeichnen. Das hat dazu geführt, dass man gemeinsam einen eigenen Finanzierungskreis aufgestellt hat. Der Sinn und Zweck war, dass man möglichst viele erwirtschaftete Mittel im Kanton St.Gallen belassen kann und diese nicht an den Bund zurückgeben muss. Aber diese Mittel sind immer noch im Kreislauf des Strassenfonds.

Regierungsrat Mächler: Ich möchte noch ergänzen, dass das Astra über die ganze Schweiz einen Verteiler pro Kilometer macht, ob steil oder flach usw. wird noch angeschaut. Wie in verschiedenen Orten, können wir mit diesen Mittel einen gewissen Gewinn realisieren. Aber es gibt auch hier schweizweite Tarifunterschiede.

Abschnitt 2.10.2 (Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus)

Kommissionspräsident: An der ersten Sitzung wurde festgelegt, dass die Diskussion über die Entlastungen der emissionsarmen Fahrzeuge in der Spezialdiskussion nochmals geführt werden soll. Wird das weiterhin gewünscht? Es besteht auch noch ein Antrag von Tinner-Wartau: «Die Regierung wird eingeladen, im 18. Strassenprogramm die gesetzlichen Grundlagen bezüglich Vergünstigung von schadstoffarmen Fahrzeugen zu prüfen und gegebenenfalls die Gesetzgebung anzupassen.»

Regierungsrat Mächler: Grundsätzlich ist das eine Frage, welche das Sicherheits- und Justizdepartement betrifft. Wenn Regierungsrat Fässler kommt, sollte über dieses Thema ebenfalls gesprochen werden.

Kommissionspräsident: Wenn wir jetzt den Strassenfonds und dessen Finanzierung diskutieren, dann hat das Sicherheits- und Justizdepartement umzusetzen, was der Kantonsrat beschlossen hat. Dem SJD kann es egal sein, wie der Strassenfonds zusammengesetzt ist, Hauptsache das Geld ist vorhanden.

Regierungsrat Mächler: Die Einnahmeseite macht das Sicherheits- und Justizdepartement.

Locher-St.Gallen: Abbildung 14 zeigt den Verlauf der Erträge im Strassenfonds. Diese bewegen sich horizontal nach hinten. Was man hier zusätzlich bräuchte, und vielleicht kann das Sicherheits- und Justizdepartement das erheben, die Entwicklung der Anzahl Fahrzeuge seit 1999. Wir haben bis jetzt nur Zahlen vom Jahr 2009. Es handelt sich hier um eine Entwicklung von 1999 bis 2023. Ich behaupte, dass wir seit 1999 einen erheblichen Anstieg von Fahrzeugen haben, der Strassenfonds aber nicht im gleichen Ausmass gewachsen ist. Er müsste aber in etwa proportional wachsen, ausser es bestehen irgendwelche Reduktionen der Steuern. Die rein finanzielle Entwicklung sagt natürlich noch nicht so viel aus. Im gesetzten Fall kann man das bis Mittwoch erheben. Das wäre allenfalls in der Diskussion über den Strassenfonds noch wertvoll.

Kommissionspräsident: Habe ich Sie richtig verstanden, Ihnen geht es um die Zahl, wie viel höher die Einnahme des Strassenfonds wäre, wenn man die emissionsarmen Fahrzeuge nicht dazurechnen würde?

Locher-St.Gallen: Mir würde schon genügen, wenn man nur schon weiss, um wie viel sich der Fahrzeugbestand erhöht hat. Mir geht es darum, dass man eine Entwicklung aufzeigen soll. Ich gehe davon aus, dass diese Zahlen vorhanden sind.

Regierungsrat Mächler: Eine Komponente, die man nicht ausser Acht lassen darf, ist auch der Treibstoffzoll. Wenn unsere Fahrzeuge laufend effizienter werden, führt das zu weniger Einnahmen, ausser man erhöht den Zoll. Bei uns im Kanton schlägt sich diese Entwicklung weniger als beim Bund. Bundesrätin Doris Leuthard und auch das Astra machen sich in einer Perspektive von zehn Jahren Gedanken, was mit dem Fonds passiert, wenn die Prognose eintrifft, dass die Fahrzeuge immer effizienter, die Menschen mobiler usw. werden. Dies würde unweigerlich zu Problemen führen. Da der Kanton noch weitere Töpfe hat, trifft uns das weniger.

Locher-St.Gallen: Ich teile diese Meinung, deshalb ist diese Diskussion über die emissionsarmen Fahrzeuge ein Problem. Auch ein Tesla braucht die Strasse, wie übrigens auch ein E-Bike einen Radweg benötigt. Man hat diese Diskussion aus politischen Gründen ausgespart, aber es besteht heute eine andere Situation. Man muss es einfach gesamthaft betrachten und sagen, wie sich was entwickelt hat.

Koller-Gossau: Wichtig für mich ist, was Regierungsrat Mächler erwähnt hat, dass es vor allem die Elektrofahrzeuge trifft. Bei den emissionsarmen Fahrzeugen ist im Kanton St.Gallen die Kategorie A massgebend. Die Kategorie A macht 7 Prozent des Fahrzeugbestands aus. Dieser Bestand bleibt über die Jahre fast gleich. Aber die Zunahme der Elektrofahrzeuge ist zu betrachten. Dabei ist wichtig zu wissen, dass diese Fahrzeuge in den ersten vier Jahre steuerbefreit sind und anschliessend nur mit 50 Prozent besteuert werden. Man muss aber berücksichtigen, dass es sich um ein Gesetz handelt, was eine Gesetzesänderung zur Folge hat. Diese ist nicht von heute auf morgen umsetzbar.

Locher-St.Gallen: Die FDP-Fraktion wird dieses Thema mit einer Kommissionsmotion einbringen, denn Gegenstand der heutigen Beratung ist das Staatsstrassenprogramm und kein Gesetz. In dem Sinn können wir auch nichts aufnehmen, sondern müssen das motionieren. Deshalb müssen wir jetzt auch nicht auf Teufel komm raus Zahlen erheben. In einer Botschaft müssen alle Parameter aufgezeigt werden. Anschliessend sieht man, was welchen Einfluss hat. Wichtig ist aber, dass wir das heute andiskutieren.

Kommissionspräsident: Anlässlich der ersten Sitzung haben wir das Thema bereits angesprochen. Wir haben damals schon gesagt, es bräuchte eine Kommissionsmotion. Braucht es nun weitere Zahlen? Ich denke, wir sind abstimmungsfähig und rund 80 Prozent von uns wissen, welche Haltung sie zu diesem Thema haben.

Regierungsrat Mächler: Ich habe in der ersten Sitzung bereits gesagt, dass meine persönliche Meinung klar ist. Fahrzeuge, welche die Infrastruktur benutzen, sollen mit der Motorfahrzeugsteuer diese Infrastruktur auch bezahlen. Ich verweise auf eine Aussage der Regierung auf S. 94. Die Regierung tönt an, dass um den Fonds nachhaltig sicherstellen zu können, eine Überprüfung des Erlasses und der Verordnung gemacht werden muss. Ich persönlich werde mich nicht dagegen wehren, wenn es in diesem Bereich eine Kommissionsmotion geben würde. Es ist etwas, dass wir sowieso schon planen. Ich weiss auch, dass sich das Strassenverkehrsamt diesbezüglich Überlegungen gemacht hat.

Göldi-Gommiswald: Ich habe erwähnt, dass durchaus eine Möglichkeit bestehen würde, diesen Fonds zu äufnen, in dem wir über diese 100-prozentige Strassenverkehrsabgabe diskutieren. Ein anderes Thema sind die Gesetzesartikel, die wir diskutieren müssen. Dabei handelt es sich um zwei unabhängige Sachen.

Locher-St.Gallen: Der Auftrag von Tinner-Wartau wurde im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms gestellt, das wäre erst in fünf Jahren. Wenn wir hingegen motionieren, ist es früher möglich.

Ich möchte das hier auch erwähnen, dass ich nicht grundsätzlich gegen das Velo und Radstreifen bin. Aber wir müssen darüber diskutieren. Wenn wir relativ viele Massnahmen für Velo- und Radwege ergreifen, und die Velo- und Radfahrer keinen Beitrag zahlen, läuft dies über den allgemeinen Haushalt. Dann muss man sich schon überlegen, wie diese Mittel aufgebracht werden. Wir müssen darum diskutieren, wie und wer diese Aufgaben finanziert. Wir haben alle festgestellt, dass dieser Fonds immer kleiner wird und dass er die Aufgaben wie Unterhalt, Bau, usw. zukünftig nicht erfüllen kann.

Wick-Wil: Wenn man diese Diskussion führt und den Fächer öffnen möchte, dann müsste man fairerweise auch sagen, dass man auch über die Umweltbelastungen spricht, welche die verschiedenen Verkehrsträger verursachen und dafür nichts bezahlen. Ich denke, wenn es um Vergünstigungen von gewissen Fahrzeugenklassen geht, dann müsste man auch einen Umweltindex beachten und diesen ankoppeln. Dort muss eine Leistung erfolgen, ansonsten erfolgt keine Vergünstigung.

Locher-St.Gallen: Wenn man darüber eine Diskussion führt, dann muss man sie ergebnisoffen führen.

Widmer-Wil: Auf S. 102 unten und 103 oben wird ausgesagt, dass der Fondsbestand eingefroren wird. Grundsätzlich wäre es ja auch möglich, dass der Fonds verschuldet sein könnte. Vor allem jetzt, bei diesen tiefen Zinsen, wäre es eine Möglichkeit. Wieso pocht man hier extrem darauf, dass diese 23,7 Mio. Franken bis in Jahr 2033 eingefroren werden?

Regierungsrat Mächler: Man könnte jetzt den Eindruck gewinnen, wenn man das 17. Strassenbauprogramm für sich alleine betrachtet, dass die Gelder ausreichen. Wir wollten damit aufzeigen, wenn wir die Grossprojekte und -vorhaben betrachten, z.B. Rapperswil-Jona mit 700–900 Mio. Franken Kosten, dass die Finanzierbarkeit schlichtweg nicht mehr gegeben ist. Deshalb haben wir die wichtigen bestehenden Varianten aufgeführt. Man könnte im Grunde genommen ein Grossprojekt oder andere Projekte mehr priorisieren, man kann den Fonds anderweitig speisen, oder man kann auch über die Fondsverschuldungsgrenze sprechen.

In der Vergangenheit hat es teilweise geheissen, dass man eine Verschuldungsgrenze eingeführt hat. Dieses Mal müssen wir das nicht einführen, weil wir gar nicht ins Minus kommen. Aber wenn mit dem 18. oder 19. Strassenbauprogramm solche Vorhaben kommen sollte, dann können wir darüber diskutieren, welchen Mix wir jetzt machen. Ich habe bereits angetönt, dass ich grundsätzlich kein Problem habe, wenn dieser Fonds einmal 200–300 Mio. Franken im Minus ist. Das ist aber meine persönliche Meinung, das war so noch nicht Gegenstand der Diskussion in der Regierung.

Widmer-Wil: Abbildung 17 zeigt auf, dass man auch in den nächsten drei Strassenbauprogrammen immer nur 207 Mio. Franken zur Verfügung hat und nur so viel ausgeben darf. Aber man müsste natürlich auch die Bedarfsseite betrachten. Wir sprechen ja immer vom Nachholbedarf. Man müsste also aufzeigen, wie viel dieser Fonds ins Minus fallen würde, wenn wir alle geordneten Massnahmen realisieren würden. Das wäre eine gute Aussage.

Kommissionspräsident: Ich glaube, das wurde von Marcel John in seiner Präsentation von letzter Woche klar aufgezeigt. Es war die gleiche Darstellung, aber er hat dazu Ausführungen gemacht. Er hat anhand von zwei Projektbeispielen aufgezeigt, was passieren würde, wenn jene zur Reife kommen würden.

Marcel John: Ich denke, es handelt sich um ein Missverständnis, was diese Grafik darstellen soll. Es ist keine Planung, es handelt sich um ein Szenario, bei dem wir aufgezeigt haben, wie hoch das Potenzial im Strassenfonds für die Realisierung von weiteren Grossvorhaben unter gewissen Voraussetzungen ist. Es ist nicht die effektive Planung, sondern es wird aufgezeigt, wohin sich die Finanzierung bewegt, wenn wir mit der Finanzierung so weiterfahren wie jetzt.

Eine Verschuldung ist aus unserer Sicht eine Möglichkeit. Man muss sich bewusst sein, dass eine Verschuldung die weitere Zukunft beeinflussen wird. Wir können über ein solches Grossvorhaben diskutieren, wir können den Strassenfonds grosszügig verschulden, die Frage stellt sich dann einfach, wenn dann nochmals ein Grossvorhaben kommt, will man sich dann weiter verschulden?

Es ist wirklich nur eine Darstellung über ein Potenzial. Und die schwarzen Balken unten stellen einfach langfristig das Potenzial mit der heutigen Finanzierung und den heutigen Einnahmen und den Vorstellungen von Ausgaben, die einem Grossprojekt unter den heutigen Voraussetzungen zur Verfügung stehen würden.

Wick-Wil: Wenn man detailliertere Zahlen über die Kosten wünscht, dann wäre es angebracht, man würde ab sofort nur noch von Lebenswegkosten sprechen. In modernen Unternehmungen ist das sonnenklar, dass man keine Investition ohne Lebenswegkosten macht. Wenn man die Lebenswegkosten von all diesen Projekten ermitteln würde, dann würde man erschrecken. Man würde dann feststellen, dass die Investitionskosten im Sinn der Lebenswegkosten läppisch sind. Wenn man schon darüber spricht, dann müssen wir auch aufzeigen, was diese Übung überhaupt kostet, dann wird man vielleicht auch etwas zurückhaltender bei Neuinvestitionen.

Blumer-Gossau: Im Sinne der Gesamtsicht müsste ich wieder einmal den Fuss- und Veloverkehr erwähnen, und zwar am Beispiel von diesen Tabellen, über die wir jetzt längere Zeit gesprochen haben. Wir haben immer von diesen 200 Mio. Franken über dem Strich gesprochen, die 140 Mio. Franken unter dem Strich sind aber auch aufgeführt. Wir haben dies an der letzten Sitzung bei den Ausführungen von Marcel John gehört. Wenn man Kleinprojekte und die Strassenraumgestaltungen ernst nehmen möchte, um ein zusammenhängendes sicheres Netz zu erreichen, dann braucht es 199,6 Mio. Franken. Aber in der Abbildung wird dieser Betrag auf 140 Mio. Franken reduziert, das heisst es fehlen die nötigen Ressourcen, um Kleinprojekte und Strassenraumgestaltungen umzusetzen.

Raths-Thal: Etwas herunter gebrochen, wenn ich im Abwasserverband 30 Mio. Franken benötige, mache ich eine Vorfinanzierung, sonst bringe ich das nie durch.

Regierungsrat Mächler: Mit dem 17. Strassenbauprogramm gehen wir genau dort hin, wir brauchen nämlich nicht den ganzen Topf. Es ist eine gewisse Vorfinanzierung für die Zukunft. Wir machen zwar eine gewisse Defondierung, es bleibt am Schluss etwas für die nächste Periode übrig. Hier handelt es sich um eine mögliche Variante, was in Zukunft geht. Mitnehmen muss man im Grunde genommen nur, dass wir 2018 bis 2020 sehr anspruchsvolle Jahre haben, wenn wir diese Projekte stemmen wollen. Wir wollten nicht den Eindruck erwecken, dass Sie sagen, dass wir beim 17. Strassenbauprogramm Geld übrighaben, also senken wir die Motorfahrzeugsteuer usw. Das wäre ein falscher Eindruck. Es stimmt, wenn wir momentan nicht die ganz grossen Projekte bereits angehen, kommen wir eher durch. Aber mittel- und langfristig wird das nicht der Fall sein.

Locher-St.Gallen: Eine Verschuldung lehne ich grundsätzlich ab. Sollten wir uns kurzfristig einmal verschulden müssen, dann muss aufgezeigt werden, wie diese Verschuldung anschliessend wieder abgebaut wird. Ich stimme Blumer-Gossau zu, dass schlussendlich alle Projekte leiden. Dann müssen wir uns entscheiden, was wir effektiv brauchen. Vielleicht gibt es eine Verschuldung, aber wie führen wir diese zurück? Wir werden nicht um die Diskussion kommen, woher die Mittel stammen.

Schöbi-Altstätten: Ich möchte noch eine Anmerkung zu den Lifecycle-Kosten machen: Es ist an und für sich schon richtig, dass man dies so berechnet. Aber auf dieser Basis können wir jetzt nicht politisieren, da müsste man wirklich zuerst die Grundlagen schaffen. Das wäre ein Paradigmenwechsel, über den wir beim nächsten oder übernächsten Programm sprechen müssten. Solange können wir uns bei diesem Thema nicht aufhalten. Wir müssen jetzt mit dem arbeiten, was wir haben. Wie gesagt, eine Perspektive ist vorhanden, aber noch nicht mehr.

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft zum 17. Strassenverkehrsprogramm durchberaten ist. Wir fahren mit der Beratung des Entwurfs zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 fort.

2.2 Beratung Beschluss

Die vorberatende Kommission berät die einzelnen Ziffern des Erlassentwurfs und stimmt über allfällige Anträge ab. Werden keine Anträge gestellt, sind weder eine Abstimmung über die einzelnen Ziffern noch eine Abstimmung über den unveränderten Beschluss notwendig.

2.2.1 Sitzung vom 20. August 2018

Kommissionspräsident: Wir behandeln zuerst den Anhang zu Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023. Sascha Bundi verteilt eine neue Version (siehe Beilage 7), welche von Blumer-Gossau an der Sitzung vom 13. August 2018 gewünscht wurde. Auf der Liste sind alle Projekte ersichtlich, die eine Verbindung zum Agglomerationsprogramm 3 haben.

Sascha Bundi: Wir haben die Zugehörigkeit aller Agglomerationsprogramme je nach Generation aufgenommen. In der ersten Spalte sieht man nun nicht mehr nur ein A, sondern AP3, AP2 und AP1 (siehe Beilage 3).

Wick-Wil: Ich habe eine Verständnisfrage: In der ersten Kolonne haben wir AP1 bis AP4. Beim AP4 ist klar, dass diese Massnahmen einmal vorgesehen aber noch nicht genehmigt sind. Beim AP1 und AP2 lesen ich es so, dass diese definitiv einmal waren. Und AP3 sind diejenigen, welche die Regierung nun beantragt.

Regierungsrat Mächler: Genau, über Massnahmen von AP3 stimmt das Parlament im Herbst ab.

Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 17. Strassenbauprogramm):

Kommissionspräsident: Wir haben einen Antrag der CVP-GLP-Delegation. Wird der Antrag zurückgezogen?

Umfahrungsstrassen, S. 1

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
1	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten	Studie / Projektierung

Anpassung Bemerkung.

Begründung:

Die Stadt Altstätten hat für die geplante Ostumfahrung, welche die logische Fortsetzung der realisierten Südumfahrung darstellt, bereits ein detailliertes Vorprojekt erstellt. Die Ausarbeitung erfolgte in

Zusammenarbeit mit dem Baudepartement (Tiefbauamt). Damit ist die Studienphase realisiert.

Demzufolge ist das Vorhaben als Projekt weiter zu verfolgen, ein Auflageprojekt ist zu erarbeiten und, so weit als möglich, die Rechtskraft zu erwirken sowie den Landerwerb zu tätigen. Das zunehmende Verkehrsaufkommen und die Koordination mit dem öffentlichen Verkehr (Bahnhof Altstätten; u.a. Halbstundentaktes des REX St.Gallen-Chur) und mit dem Langsamverkehr erfordern ein ungesäumtes Fortführen als Projekt.

Schöbi-Altstätten: Wir haben uns in der Kommission bereits darüber unterhalten. Ich kann den Antrag insofern zurückziehen, weil wir gehört haben, dass auf Stufe «Studie» noch etwas zu machen ist, verbunden mit der Erwartung, dass dies nahtlos in die Projektierung übergeht.

Umfahrungsstrassen, S. 1

Koller-Gossau: Ich habe eine allgemeine Frage zur Entlastung Gossau.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
2/8/9	Gossau	Entlastung der St.Galler-, Herisauer- und Wilerstrasse	Studie / Projektierung

Wir wissen, dass in Gossau der Bund für einen zusätzlichen Autobahnanschluss in Zusammenhang mit dem Appenzellerland-Anschluss Boden gekauft hat. Ist bezüglich dieser Studienprojektierung etwas in diesem Projekt enthalten? Wird dies miteinbezogen? Wie geht es mit dem Appenzellerland-Anschluss weiter? Wo steht die Planung?

Marcel John: Das generelle Projekt wurde im Kanton Appenzell Ausserrhoden erarbeitet und beim Bund eingereicht. Es ist Thema beim Nationalstrassenprojekt und ab dem Jahr 2020 eines der Ausbauprojekte, welches im NEB (Netzbeschluss des Bundes) aufgenommen wurde. Wir wissen aber nicht genau, wie es mit diesen Projekten weitergeht. Es gibt generelle Aussagen, dass sich der Bund an diese Projekte antasten wird.

Koller-Gossau: Kann ich davon ausgehen, dass dies einen Einfluss auf die Planung in Winkeln (St.Gallen West–Gossau Ost) hat?

Marcel John: Es handelt sich um einen Nationalstrassenabschnitt, dementsprechend ist auch der Bund dafür zuständig. Ich kann an dieser Stelle ergänzen, dass das Thema betreffend dem kombinierten Verkehrsterminal noch im Raum steht. Aus Sicht des Kantons St.Gallen haben wir ganz klar gesagt, dass es nicht denkbar sei, ohne dass man einen direkten Anschluss an die Nationalstrasse macht. Ansonsten würde es einen extremen Schwerverkehr durch Gossau und Winkeln generieren. Deshalb wurde das als Bedingung gestellt.

Dieser Punkt hat nichts mit dem Appenzellerland-Anschluss zu tun.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
104	Goldach	Zubringer N 01/56 Region Rorschach "Autobahnanschluss plus" / inkl. Begleitmassnahmen N01/56 Anschluss Witen mit Zubringer Rorschach	B06.1.104.004 / Projektierung / Realisierung B06.1.104.005 / Projektierung / Realisierung / Beitrag an Bundesprojekt

Wir sind der Meinung, dieser zusätzliche Autobahnanschluss ist der falsche Ansatz. Das ist eine zusätzliche Strasse, und wie wir alle wissen, generieren zusätzliche Strassen auch immer zusätzlichen Verkehr. Mit anderen Worten, Rorschach würde unter dem Strich nicht entlastet, sondern zusätzlich belastet. Es gibt zwar Strassen, die etwas weniger Verkehr hätten, andere hätten aber mehr Verkehr.

Deshalb möchten wir beliebt machen, dass man hier nicht einen zusätzlichen Anschluss baut, sondern andere Lösungen findet, bspw. auf den bestehenden Strassen Optimierungen zu machen oder, aufgrund der langen Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren, eine Unterführung der Strasse unter der Eisenbahn hindurch zu bauen. Damit kann man dort die Entflechtung erreichen. Für das braucht es aber keinen zusätzlichen Autobahnanschluss. Zudem liegt dieser Autobahnanschluss aus zwei wesentlichen Gründen sehr ungünstig: Zum einen geht viel Kulturland verloren und zum anderen ist das eine sehr steile Strasse, die eigentlich gar nicht als Nationalstrasse zulässig wäre. Mit einer Ausnahmegewilligung konnte man aber erwirken, dass das in diesem Fall möglich ist, in dem man zusätzlich ein Tunnel baut.

Es gibt zu diesem Strassenbauprojekt erhebliche Opposition, deshalb würde ich beantragen, dass man diese Position streicht. Ich bin mir bewusst, dass ich jetzt gegen ein Agglomerationsprogramm votiere. Ich mache dies aber aus einer Gesamtsicht, denn so können wir viele Gelder freispielen, um in anderen Bereichen vorwärts zu kommen.

Götte-Tübach: Ich bin froh, ist das Votum Blumer-Gossau fertig, denn in meinem Bauch kocht es bereits. Wir nehmen Blumer-Gossau gerne einmal nach Rorschach mit, dann kann er uns vor Ort erklären, wie man optimieren kann. Vor 13 Jahren, als ich Gemeindepräsident wurde, war das eine meiner ersten Sitzungen zusammen mit Raths-Thal. Es wurde besprochen, wie man vorgehen kann, um das Verkehrsproblem zu lösen. Wir haben während 13 Jahren versucht zu optimieren und die gesamte Region kam zu der heute vorliegenden Lösung.

Der Verkehr hat massiv zugenommen, er hat sich in den vergangenen 13 Jahren verdoppelt. Optimierungen innerhalb von Rorschach kann man immer machen, aber es löst das Problem nicht. Es ist nicht einfach nur eine Frage, was man möchte, etwas mehr Bus, Zug usw., sondern es geht vielmehr auch noch um die Frage der Wirtschaftlichkeit.

Wir haben einige Kleinfirmen wie Nestlé, Alcan usw. mit ein paar hundert Arbeitsplätzen, und die haben alle noch einige Lastwagen, die sie benötigen, damit ihr Betrieb funktioniert. Sie können ihre Güter nicht auf den Zug oder ins Postauto verladen. Sie sind auf ihre Lastwagen angewiesen. Es gibt keine andere Lösung, sonst wäre wahrscheinlich innerhalb dieser vergangenen 13 Jahren bereits jemand, der mindestens gleich intelligent ist wie wir, auf jene Idee gestossen. Noch zum Gefälle dieser Strasse: Das war eine Diskussion, vor der man wirklich Angst gehabt und dementsprechend alles versucht hat. Man bekommt keine Ausnahmegewilligung, sondern die Rahmenbedingungen wurden geändert. Dazu kann Marcel John sicher mehr sagen, er hat mit seinem Vorgänger sehr intensiv nach Lösungen gesucht. Wenn man jetzt wichtige Hürden wie Volk und Bund usw. bewältigt hat, und dieses Projekt nun in Frage stellen möchte, dann fehlen mir wirklich die Worte.

Ich glaube, hier spreche ich für eine Region, für einen grossen Teil der Wirtschaft in dieser Region, für etwa sechs Gemeinden und ganz viele mehr. Alle wollen das Gleiche und das ist nicht das, was Blumer-Gossau vorhin ausgeführt hat.

Raths-Thal: Wir müssen beachten, Götte-Tübach hat es erwähnt, in Rorschach und Umgebung versinken wir im Verkehr. Unterführungen zu bauen tönt so einfach. Dazu wurden Abklärungen gemacht. Man ist jetzt in diesem Agglomerationsprogramm in einem Stadium, indem man sehr weit ist, auch auf Bundesebene. Es wäre fatal, wenn man diese Chance nicht nutzen würde. Es wird eine Entlastung bis zu uns ins Buriel geben. Es ist nicht nur Rorschach, Rorschacherberg und Goldach, die es betrifft. Der Verkehr, den wir auch am Wochenende haben, ist unzumutbar. Natürlich kann man jetzt sagen, man könnte auf das Velo umsteigen, aber so einfach ist es nicht. Wir sind ein Wirtschaftsstandort, wir haben Schwerverkehr am Bodensee, und den brauchen wir, damit unsere Wirtschaft florieren kann. Und es ist auch Fakt, dass der Schienenverkehr noch nicht die Flexibilität bringt, damit man diesen Schwerverkehr auch aufnehmen kann. Hier zu sagen, dass das Geld besser anderswo verwendet wird, wäre wirklich ein falsches Signal, vor allem für diese Region und das Agglomerationsprogramm.

Schöb-Thal: Zuerst muss ich Götte-Tübach widersprechen, es ist nicht die gesamte Region für diese Lösung. Vor allem unsere Sektion hat sich von Beginn an gegen diesen Autobahnanschluss gewehrt. Und zwar nicht per se gegen einen Autobahnanschluss. Uns fehlt einfach die gesamtheitliche Betrachtung von diesem Anschluss. Wenn wir sehen, dass nachher noch eine Bebauung dieser erschlossenen Gebiete, allenfalls eine Erhöhung von dieser Bebauung im Raum steht, die dann zum späteren Zeitpunkt sogar den motorisierten Individualverkehr wieder erhöhen lässt, dann lässt das erahnen, dass das zwar kurzfristig sehr gut tönt, dass man hier zwischen Meggenhus und dem Buriel eine Entlastung erzielen kann, aber ich glaube mittelfristig haben wir genau die gleichen Probleme wie vorher.

Die Stadt Rorschach ist bekannt für die Stadt der Barrieren. Wir haben sicher elf Barrieren, davon werden sieben durch den motorisierten Individualverkehr benutzt. Mit dem Autobahnanschluss lösen wir dieses Problem überhaupt nicht. Wir werden weiterhin, auch mit dem Autobahnanschluss, den Verkehr vom See nicht zum Berg und umgekehrt bringen. Die Barrieren werden weiterhin im Weg sein.

Deshalb möchte ich nochmals betonen, dass die gesamtheitliche Betrachtung fehlt. Notabene müssen wir auch den Ausbau, den wir auf der Schiene zwischen Goldach-Mörschwil-St. Fiden gemacht haben, in Betracht ziehen, und dort den ÖV-Takt erhöhen.

Regierungsrat Mächler: Ich bin sehr froh, dass dieser Streichungsantrag gestellt wird, aber aus einer ganz anderen Perspektive. Es ist richtig, dass der Kantonsrat zu diesem Projekt explizit Stellung bezieht. Ich bin dezidiert der Meinung, dass es ein gutes Projekt ist und nicht nur ein Hirngespinnst des Tiefbauamts. Das ARE hat geprüft und der Bund beurteilt diese Projekt sogar als A, also höchste Priorität und alle Bundesämter stimmen dem auch zu. Man kann anderer Meinung sein, das ist legitim, und man kann zu anderen Schlüssen kommen. Aber ich bin felsenfest davon überzeugt, dass wir ein gutes Projekt haben, was uns der Bund auch attestiert. Das ist ein Vorzeigeprojekt. Ich weiss, es wird verschiedene Abstimmungen zur Folge haben, und ich bin froh, wenn wir eine Abstimmung im Kantonsrat haben, weil ich überzeugt bin, dass wir eine Mehrheit erhalten. Ich werde auch entsprechend im Kantonsrat votieren. Hier haben wir nicht nur einen Autobahnanschluss, es ist heute städtebaulich und raumplanerisch konzentriert.

Schöb-Thal: Eine Verständnisfrage: Ich spreche jetzt aus Sicht unserer Sektion. Es gab eine Abstimmung, wir wussten, dass die Stadt mit einem Projekt Autobahnanschluss an den Kanton gelangt und wir haben abgewartet und dann hiess es Agglomerationsprogramm A. Darüber sind wir schon erschrocken. Wenn ich es richtig interpretiere, hat man hier im Hintergrund daran gearbeitet, damit dieses Projekt fertig erstellt wird. Habe ich das richtig verstanden?

Regierungsrat Mächler: Die Agglomeration hat es im A eingegeben. Der Bund hat in Gesprächen bestätigt, dass er das Projekt ebenfalls als A beurteilt, selbstverständlich vorbehaltlich vom finalen Entscheid. Wir haben seitens Bund keine Anzeichen, dass das nicht im A bleiben soll.

Wir haben dieses Projekt und es ist nicht mehr das Gleiche, wie es ursprünglich einfach einmal geplant war. Ich bitte die Gegner, dies einmal zur Kenntnis zu nehmen. Man hat über Jahre daran gearbeitet und das Projekt auch raumplanerisch abgestimmt. Da waren verschiedene Parteien involviert. Man hat z.B. auch den Fussgänger- und den Veloverkehr usw. berücksichtigt. Heute ist es ein Agglomerationsprogramm das breit abgestimmt ist.

Sascha Bundi: Wir haben einen sogenannten Masterplan «Siedlung und Verkehr» erstellt. Diese Massnahmenentwicklung zeigt auf, wie sich das Gebiet Agglomeration Rorschach im Siedlungsbereich entwickeln soll und man hat aufgrund der Siedlungsentwicklung eine angemessene Infrastrukturentwicklung darübergelegt. Wenn ich von Infrastrukturentwicklung spreche, dann haben wir ein Konzept, das zeigt, wie man den Fuss- und Veloverkehr erweitert, wie die ÖV-Linie passieren, wie der Individualverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, welcher den Autobahnanschluss hauptsächlich nutzen wird, optimal erschlossen werden kann, und parallel dazu aufzeigt, wie es diese wichtigen Stadtachsen entlasten und den Verkehr entflechten kann. Wir sehen auf diesem Masterplan eine riesige Chance für die jetzigen Ortsdurchfahrten. Durch den entlastenden Verkehr kann eine Verkehrsentsflechtung stattfinden und für den nachhaltigen Verkehr gewonnen werden kann.

Der Autobahnanschluss plus, wie wir es jetzt gehört haben, hat nicht nur einen neuen Autobahnanschluss zur Folge, es kommt auch eine Unterführung an den See hinzu «Kantonsstrasse zum See». Das Konzept kennt übrigens 22 Massnahmen, nicht nur einen Autobahnanschluss. Es sind sehr positive Effekte zu erwarten, im verkehrlichen Bereich und im Siedlungsbereich mit der Stadtlücke, die geschlossen werden kann. Es ist keine Siedlungsentwicklung möglich, wenn nicht die Erschliessung in allen Bereichen, allen Agglomerationen, sichergestellt werden kann. Mit der Zentrumsbelebung, die durch die Entlastung platziert werden kann, können so auch Arbeitsplätze geschaffen werden. Auf Grund dessen sind wir auch fachlich überzeugt, dass das eine sehr gute Arbeit war, die sogar national Anerkennung erhalten hat.

Kommissionspräsident: Ich möchte diese Diskussion nicht abklemmen. Denn entweder führen wir die Diskussion hier und jetzt oder dann an der Session.

Ich möchte Ihnen mitteilen, dass ein Austausch mit Regierungsrat Fässler am Morgen nicht möglich ist. Er hat einen Termin beim Finanzdepartement um das Budget zu vertreten. Aufgrund der Diskussion und den gestellten Anträgen, wird die Beratung am Mittwoch bis am Mittag dauern. Somit lade ich Regierungsrat Fässler am 22. August 2018 auf 13.30 Uhr an die Moosbruggrasse 11 ein.

Locher-St.Gallen: Es ist eines der wichtigsten Vorhaben, deshalb ist es auch richtig, dass wir diskutieren. Ich finde es sehr gut, dass dieser Antrag im Raum steht, er erlaubt nämlich auch zu sagen, wie wichtig das ist. Eines vergisst man in der Debatte. Wir sprechen jetzt wahnsinnig viel von Velowegen, von Autos, von Aufwertung des Strassenraums. Es handelt sich hier aber auch um ein Projekt für die Wirtschaft. Wir sprechen immer davon, dass es volkswirtschaftlich wichtig ist, dass unsere Unternehmungen gut erschlossen sind. Es wurde vorhin erwähnt, dass diese Firmen einen Schwerverkehr haben und dieser soll möglichst rasch auf die Autobahn geleitet werden. Das ist für mich eines der schlagenden Argumente, nebst der Entlastung der Region Rorschach. Hier geht es wirklich darum, dass diese Betriebe, ich bin auch für einen davon verantwortlich im Raum St.Gallen, die Möglichkeit haben, mit ihrem Schwerverkehr rasch auf die Autobahn zu gelangen. Dieses Projekt ermöglicht das.

Wick-Wil: Ich gehe davon aus, dass das eine Diskussion ist, die Jahrzehnte so geführt wird. Sie wird vor allem deswegen Jahrzehnte so geführt werden, weil man eher aus unserer Seite der Meinung ist, dass sich im Individualverkehr eigentlich ein Paradigmenwechsel aufdrängt. Es stellt sich bloss die Frage, welche Generation das machen wird. Offensichtlich nicht diese Generation. Ich höre im ÖV-Programm, was wir alles nicht können, weil wir die Kosten im Griff haben müssen. Und wenn einem das wirklich ernst wäre, und das wird bei einigen der Fall sein, dann

müsste man logischerweise zum Schluss kommen, dass man in individuellen Bereichen den Spiess länger macht. Es soll dort Geld investiert werden, wo der investierte Franken einen höheren Nutzen bringt. Insbesondere in den Agglomerationsgeschichten ist der Fuss- und Radweg brutal effizient und effektiv. Zudem glaube ich, wäre der Widerstand auch geringer, wenn wir gewisse Grossprojekte machen würden, die uns zwar widerstreben, aber man sieht, dass auf der anderen Seite die Aufenthaltsqualität in dem Bereich, wo die Leute leben, sehr viel grösser ist. Aber jetzt ist es so, dass wir immer doppelt verlieren. Die Aufenthaltsqualität wird nicht wirklich besser, denn die konservative Seite beurteilt den Verkehr so, als sei dieser Gott gewollt. Das, was wir an Infrastruktur anbieten, zelebrieren wir dementsprechend auch. Wir zelebrieren nicht, dass man will, dass die Leute effizienter und umweltfreundlicher unterwegs sind. Das machen wir nicht. Und ich glaube, das ist der Hauptgrund, bei allen Grossprojekten laufen die Diskussionen immer gleich.

Ich bin froh um den Hinweis von Widmer-Wil, dass es nicht sein kann, dass wir in Wil einen Doppelkreislauf bauen, und einen Polizisten mehr brauchen. Das ist stark untertrieben. Wir haben mehr als einen Doppelkreislauf gebaut. Wir haben unter anderem eine Verkehrsmaschine gebaut und wir haben es bekämpft. Die rechte Seite hat das Referendum ergriffen, hat Recht bekommen und es wurde gebaut. Das Verkehrschaos ist immer noch das Gleiche, respektive es ist noch grösser. Hinzu kommt, dass es noch mehr Unfälle gibt, wie vorher. Es beweist einfach, dass wir aus dieser Spirale nicht rauskommen, wenn hier kein Paradigmenwechsel stattfindet. Ich hoffe, dies wird irgendwie zustande kommen.

Götte-Tübach: Fuss und Velo gleich Agglo hört sich immer so gut und schön an. Wir müssen uns aber bildlich vorstellen, was die Agglo ist. Es gibt solche wie Schöb-Thal, die die ganze Agglomeration mit dem Velo abdeckt und sogar mit dem Velo nach St. Gallen zur Arbeit kommt. Das ist aber für viele unvorstellbar. Nicht weil man es nicht will, respektive kein Velo hat, aber es ist auch eine Frage der Topografie.

Der zweite Punkt ist die Geschichte zur Priorität, A oder B. Es wurde der Vorwurf gemacht, man hätte derart viel ins Projekt investiert, dass es auch beim Bund durchkommen kann. Es ist aber immer genau gleich am Projekt gearbeitet worden. Das einzige, was wir an der Lenkungsausschusssitzung vom Agglomerationsprogramm geändert haben, ist die Auffassung, warum wir Ostschweizer immer so zurückhaltend sind. Nun haben wir es aber anscheinend richtig gemacht und der Bund hat das A akzeptiert. Aber man hat nichts am Projekt geändert.

Den nächsten Punkt darf man nicht vergessen, die Region wird so in verschiedensten Themen näher an St.Gallen angeschlossen. Der Zivilschutz lässt grüssen. Man arbeitet zusammen, ist eine Region. Wenn dann die Kritik kommt, man hätte keine Gesamtschau gemacht, dann bitte ich einfach mal auf www.autobahnanschluss-plus.ch zu gehen und sich zu informieren. Dieser Auftritt ist immerhin von einem Mitglied von der sozialdemokratischen Partei gemacht worden. Ich hoffe, wir kommen alle zum Schluss, dass ein solches Projekt nicht noch einmal neu aufgelegt werden darf.

Blumer-Gossau: Ich erinnere Locher-St.Gallen noch einmal an die Broschüre (siehe Beilage 8) und wiederhole noch einmal, dass eine Veloschnellstrasse volkswirtschaftlich empfehlenswert ist. Daraus kann man ableiten, dass auch in der Stadt am See einiges mit dem Velo wirtschaftlich sinnvoll geleistet werden könnte. Auch in Rorschach wird es so sein, dass ein grosser Teil des Verkehrs hausgemacht ist und deswegen auf einer Strecke der Grössenordnung von fünf oder sechs Kilometer durchaus viel Umsteigepotenzial besteht.

In Gossau haben wir jahrelang geübt und am Schluss hat uns der Kanton gesagt, wir sollen die Umfahrungsstrasse vergessen und dass wir auf dem bestehenden Strassennetz eine sog. Koexistenzlösung finden müssen. Ich bin dafür sehr dankbar.

Hat man Berechnungen gemacht, wie die Verkehrsentwicklung aussehen würde, für den Fall, dass wir den Autobahnanschluss bauen oder nicht? Wo steht man in Sachen Schwerverkehr in fünf oder zehn Jahren mit beiden Varianten? Kann man dazu noch eine Aussage machen, denn wir wissen bekanntlich, je mehr Strassen es gibt, desto mehr Verkehr gibt es.

Sascha Bundi: Dazu können wir eine klare Aussage machen. Wir haben die Prognose mit und ohne Autobahnanschluss gemacht. Man kann ganz klar sagen, dass wir die Entwicklung, so wie sie in dem Stadtentwicklungskonzept angestrebt ist, mit dem bestehenden Strassennetz Goldach-Ost und Rorschach-West nicht auffangen können. Die Belastungen des jetzigen Kantonsstrassennetzes über Meggenhus oder Thal können das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht aufnehmen. Es braucht einen Autobahnanschluss. Es wird in der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgezeigt, wie das geht.

Zur impliziten Frage zum Langsamverkehr: Im Konzept ist vorgesehen, die Wege für Fussgänger und Velofahrer weiter auszubauen. Es sollen zwei neue autofreie Bahnunterführungen gebaut werden, beim Bahnhof Stadt und beim Künzler-Pass. Die Durchlässigkeit für Fussgänger und Velofahrer soll erhöht werden. Eine Veloschnellstrasse, wir haben an separierte einzelne Routen entlang der Bahn gedacht, die hier drin umgesetzt werden. Wir sind überzeugt, dass mit dem Gesamtkonzept für allen drei Verkehrsarten eine optimale Lösung erstellt wurde.

Widmer-Wil: Ich habe gehört, es sei eine wirtschaftliche Frage, dass man dort den Anschluss hat und das leuchtet mir nicht ganz ein, wie Blumer-Gossau den Schwerverkehr, der ja den Autobahnanschluss benutzen sollte, auf den Veloverkehr umlagern möchte.

Ich möchte auf die Abbildung 10 Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller priorisierten Vorhaben hinweisen. Sie zeigt auf, dass die Beurteilung des Projekts U04 die beste Kosten-Nutzen-Wirkung erzielt, überhaupt sogar den besten Nutzen von allen Massnahmen hat. Das Projekt erfüllt die Bereiche Erreichbarkeit, Sicherheit, Ökonomie und Ökologie, welche mit 38% am höchsten gewichtet sind, am besten. Ich verstehe nicht, wie man das ablehnen könnte.

Raths-Thal: Ich bin auch der Meinung, wie Wick-Wil, dass ein Paradigmenwechsel mit der nächsten oder übernächsten Generation kommen wird, wenn ich sehe, was wir als Gemeinde mit Energiestadt, mit Veloweg, mit Seeuferweg usw. machen. Als Gemeindepräsident bin schon etwas besorgt, dass wir nicht abgehängt werden. Man redet bspw. immer gegen den Airport Altenrhein, aber nur darum ist Würth nach Rorschach gekommen. Wir müssen beachten, was solche Firmen alles ausstrahlen. Einerseits das Wirtschaftliche, aber auch das Kulturelle ist ein Publikumsmagnet sowie der Tourismus, welcher Wohlstand generiert. So etwas können wir nicht einfach mit dem ÖV abdecken, sondern müssen auch bereit sein, die nötigen Infrastrukturen zu bauen. In diesem Zusammenhang möchte ich erwähnen, dass ich bin sehr froh bin, dass zum Standort und zur Region Rheintal ja gesagt wurde. Finanziell bedeutet der Wegzug für meine Gemeinde 15 Steuerprozent, das ist Realität und darum blutet mir das Herz. Wenn wir nun auch den Autobahnanschluss verlieren, dann können wir auch damit aufhören, andere Sachen zu planen. Wenn ich kein Geld habe, dann wird gespart, und dann wird z.B. auch keine Fotovoltaikanlage gebaut. Die Wirtschaft und die Industrie leisten einen ganz grossen Beitrag. Und ich möchte einfach Regierungsrat Mächler unterstützen, als er gesagt hat, dass man nicht einfach verschlossen ist, sondern das Projekt unterstützt.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Blumer-Gossau mit 16:4 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
1/7/73/116	Sargans	Netzstrategie Sargans	Studie / Projektierung	500 1500

Start der Projektierung im Strassenbauprogramm 2019–2023 und Aufstockung des Aufwands um 1 Mio. Franken.

Begründung:

Die Netzstrategie Sargans ist im Anhang mit Priorität 1 (A) mit der Bemerkung Studie aufgeführt. Die Gemeinden Sargans, Wartau, Vilters-Wangs und Mels sind sich seit vielen Jahren einig und arbeiten darauf hin, dass im Rahmen der Netzstrategie Sargans eine Ringlösung realisiert werden kann, die in allen betroffenen Gemeinden verkehrliche Entlastungen bringt. Im Strassenbauprogramm 2019–2023 soll deshalb nicht nur eine Studie erstellt, sondern auch die Projektierung angegangen werden.

Das Projekt ist nicht ganz so alt wie der «Autobahnanschluss plus», aber die Diskussionen laufen auch schon länger. 2003 habe ich in Sargans mit den Nachbargemeinden zusammen geschaut, wie diese Erschliessung grossflächig besser gemacht werden könnte, damit die Wohnqualität in den Gemeinden verbessert werden kann. In diesem Projekt geht es hauptsächlich um die Erschliessung des grössten wirtschaftlichen Schwerpunktgebiets im Kanton St. Gallen, das Tiefriet. Dieses Gebiet ist zum Bahnhof Sargans aber strassenmässig nur durch die Dörfer erschlossen. Im Projekt könnte man dieses Problem beheben. Es ist nicht selbstverständlich, dass im Sarganserland vier Gemeinden zusammen das Gleiche möchten. Das ist einer von wenigen Glücksfällen und ich wäre deswegen dankbar, wenn man einen Schritt weitergehen würde in Richtung Projektierung.

Gschwend-Altstätten: Haben wir jetzt die gleiche Situation wie beim Projekt der Postumfahrung Altstätten, dass die Grenze von Studie und Projektierung eigentlich fliegend ist? Dann hätte man die gleichen Voraussetzungen für einen Rückzug?

In diesem Zusammenhang möchte ich fragen, ob das nun Schule macht, wenn der Kanton nicht die gleiche Meinung hat oder nicht die gleiche Notwendigkeit sieht wie die Gemeinden, dass die Gemeinden die erste Studie vorfinanzieren und aufbauen und dann der Kanton aus sachlichen oder fachlichen Überlegungen nicht die gleiche Dringlichkeit sieht, und man dann vor vollendete Tatsachen gestellt wird?

Marcel John: Grundsätzlich ist es so, wenn ein solches Projekt oder Begehren angeschaut wird, dann müssen die Interessen von Kanton und von den Gemeinden berücksichtigt werden. Es kann nicht sein, dass irgendwer ein Begehren mit einer Projektierung weiterverfolgt, wenn z.B. der Kanton sagt, dass bringt überhaupt kein Nutzen, die Gemeinde dies aber einfach will. Wir müssen einen Konsens finden. Dies ist auch in Sargans so passiert. Gewisse Veränderungen werden zweifelslos gemacht.

In Sargans hat man eine relativ einfache Handhabung gemacht und gesagt, die Kantonsstrassen müssen zu 50% von den Kantonen und zu 50% von den Gemeinden mitfinanziert werden. Es ist auch wichtig, dass die Gemeinden dementsprechend in den Prozess eingebunden werden. In Altstätten war es so, dass man Studie und Projektierung miteinander ausarbeitete. Dann ist der Antrag gekommen, dass man die Studien streicht und direkt in die Projektierung geht. Der Fall

hier ist ein wenig anders. Hier haben wir eigentlich nur eine Studie geplant. Wir sind auch der Meinung, dass es gewisse Abstimmungen braucht, bis man den Konsens findet.

Blumer-Gossau: Die Frage an den Antragsteller ist, ob der Antrag bestehen bleibt?

Zoller-Quarten: Ja der bleibt bestehen, weil schon vieles vorher geleistet worden ist. Wenn man nun schnell vorwärtskommt, kann man in diesem Programm auch schon Richtung Projektierung gehen. Sollte irgendwo etwas auftauchen, dass man sagen muss, es ist besser zu stoppen, dann sei es so. Ich möchte diese Option aber offenlassen.

Die vorberatende Kommission stimmt den Antrag von Zoller-Quarten mit 17:4 Stimmen zu.

Umfahrungsstrassen, S. 2

Locher-St.Gallen: Ich habe eine Feststellung zur Entlastung Gossau.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
4	St.Gallen	N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg	B01.1.004.019 / Studie / Projektierung

Ich stelle keinen Antrag, aber ich bin der Meinung, wenn man schneller sein würde, müsste man dies mit einer separaten Botschaft bringen. Die 700'000 Franken für Studie und Projektierung scheinen mir wenig zu sein.

Regierungsrat Mächler: Mit dem Bund hat man den Verteiler der Kosten und wer was projiziert geplant. In den 700'000 Franken ist es nur der Tunnel enthalten, den Rest macht der Bund. Wir sind sehr zufrieden mit dieser Lösung. Das führt auch dazu, dass sich der Betrag verringert.

Umfahrungsstrassen, S. 2

Blumer-Gossau: Ich beantrage Streichung des Projektes.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
4	St.Gallen	N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg	B06.1.104.019 / Studie / Projektierung

Ich wusste nicht, dass die 700'000 Franken nur für den Tunnel sind. In dem Moment wurde klar, dass es eine Opposition dagegen braucht. Es ist nicht sinnvoll, dass man dort oben einen Tunnel baut, wenn jetzt der Ruckhaldentunnel für die Appenzeller Bahn bald eröffnet wird. Das ist eine sinnvolle Investition und soll die Appenzeller und St.Galler dazu bringen, dass sie den Zug und nicht das Auto nutzen. Dann würde die Teufenerstrasse, wie wir sie jetzt schon haben, ausreichen. Es braucht kein Anschlusswerk, aus gleicher Überlegung, wie wir vorhin schon gesagt haben. Vielleicht schaffen wir es nicht in dieser Generation, aber wir müssen endlich lernen, dass wir das Verhalten verändern und nicht ständig mehr Kapazität für den motorisierten Individualverkehr schaffen. Es braucht Anreize auf den Langsam- oder öffentlichen Verkehr umzusteigen, wenn das andere nicht möglich oder sinnvoll ist.

Locher-St.Gallen: Die Stadt St. Gallen hat über diese Frage bereits abgestimmt und mit 63 Prozent angenommen. Man hat damals bereits gewusst, dass die Durchmesserlinie kommt. Solltest

du diesen Antrag stellen, werde ich im Rat dazu mein demokratisches Verständnis zum Ausdruck bringen.

Regierungsrat Mächler: Ich bin schon erstaunt, dass man nicht einsichtig ist, dass es teilweise das sowohl als auch braucht. Man ist gewillt, mit dem Ruckhaldentunnel den ÖV zu stärken. Nun habe ich schon Mühe, wenn man einfach sagt, das andere Projekt klemmen wir einfach ab. Wir müssen endlich einmal aufhören, uns gegeneinander auszuspielen. Wir brauchen beide Verkehrsträger, beide sind wichtig. Und man ist auch in den bürgerlichen Kreisen bereit, den ÖV zu unterstützen, weil er wichtig ist. Aber einfach meinen, in dieser Strasse passiert nichts mehr, hat nichts mehr mit Realität zu tun. Wenn der Antrag gestellt wird, werden wir ein klares Resultat im Kantonsrat bekommen, was für uns im Übrigen ganz wichtig ist übrigens, auch gegenüber Bern. Aber Blumer-Gossau, es ist wahrscheinlich nicht das, was du willst. Ich gehe auch davon aus, dass sich der Präsident der IG Engpassbesichtigung freut, wenn er im Kantonsrat ein Votum erhält.

Wick-Wil: Nach meiner Definition von bürgerlich, sind alle hier drin bürgerlich. Soviel ich weiss, führen hier drin alle ein geregeltes Leben, haben ein geregeltes Einkommen, haben genug Vermögen, Häuser, Wohnungen. Das ist bürgerlich. Das, was Regierungsrat Mächler sagt, ist konservativ. Zu sagen, dass das nicht bürgerlich ist, scheint mir zu einfach zu sein. Wenn Regierungsrat Mächler sagt, wir müssen aufhören, uns gegeneinander auszuspielen, dann bin ich eigentlich noch gleicher Meinung. Wenn man aber natürlich so tut, wie wenn man in den letzten 100 Jahren immer schön paritätisch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer unter die Lupe genommen hat und entsprechend nach der Vernunft und nach der Effizienz mitinvestiert hätte, dann hätte man heute ein anderes Bahnsystem. Vom Veloverkehr muss ich gar nicht anfangen zu reden.

Es erstaunt doch nicht, dass die eine Gruppe, die das sieht, versucht einen Akzent zu setzen. Es wird lediglich versucht auf einen gleichen Level zu kommen. Wäre man einigermaßen auf dem gleichen Level, dann würde die Gesprächsbereitschaft unsererseits auch wieder höher. Aber wir reden immer noch von massiven Überangeboten im motorisierten Individualverkehr. Wir ertrinken u.a. im Freizeitverkehr und Pendlerverkehr, die zu einem grossen Teil den ÖV oder die Radwege benutzen könnten. Aber sie machen es nicht. Es gibt auch nicht entsprechende Anreizsysteme. Und wenn der Kanton entsprechend die Mittel freimachen würde und die Werbetrommel klopfen würde, dann würde auch etwas passieren in der Gemeinde. Klar machen unsere Gemeinden etwas. Aber wenn es um die Substanz geht, möchte ich mal schauen, wie viele Firmen im Kanton St.Gallen ein Mitarbeiter-GA anbieten. Es würde einen nur 100 Franken pro Mitarbeiter kosten, die meisten kennen dieses Angebot nicht einmal. Dann muss man sich auch nicht wundern, dass niemand den ÖV nimmt.

Kommissionspräsident: Ich widerspreche Wick-Wil, denn die SFS Stadler hat eine Aktion getroffen und jedem Mitarbeiter angeboten, ein E-Bike zu kaufen. Jedes gekaufte E-Bike wird zur Hälfte mitfinanziert. Ich weiss nicht, wie viele hunderte von Velos jetzt bei der SFS in Heerbrugg bestellt worden sind. Unzählige Velos sind ganz bestimmt nicht bestellt worden. Zu sagen, es macht niemand etwas, ist eine falsche Aussage.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Blumer-Gossau mit 15:5 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Umfahrungsstrassen, S. 2

Wick-Wil: Ich beantrage die Verschiebung des Bauvorhabens von Priorität 1 (Anhang A) in Priorität 2 (Anhang B)

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
23	Wil	Netzer Ergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West / inkl. Begleitmassnahmen	B81.5.023.015 / Projektierung 600000 / Realisierung 1800000

Die Begründung habe ich vorher ausgeführt. Mit dem Schritt, glaube ich, gibt man der Ortsgemeinde die Chance, das Projekt gesellschaftsverträglich zu machen. Und ich würde allen beliebt machen, diesen Antrag zu unterstützen, die tatsächlich eine Lösung möchten. Wenn ihr das Projekt so bei der Wiler Bevölkerung durchsetzen möchtet, dann wird das scheitern.

Böhi-Wil: Ich lehne den Antrag ab. Die Netzer Ergänzung Nord ist Teil des Konzepts Entwicklung ESP Wil-West. Das ist ein Gebiet in der Bauzone von rund 100'000 Quadratmeter, welches auf Thurgauer Boden liegt, aber St.Gallen gehört. Dazu gehört eine revidierte Verkehrsinfrastruktur inklusive Autobahnanschluss und Netzer Ergänzung Nord, in welcher die Industriestrasse und die Grünaustrasse liegt. Die Grünaustrasse ist in Wil ein altes und ein sehr emotionales Thema. Es geht darum, das Stadtzentrum zu entlasten. Dafür müsste man aber eine grüne Wiese opfern, was einen emotionalen Aspekt hat. 2003 gab es dazu eine Volksabstimmung und die Mehrheit hat den Bau abgelehnt. Jetzt hat die SVP im Stadtparlament ein Postulat eingereicht, in welchem wir Informationen über die Variante eines Tunnels, statt der Grünaustrasse, fordern. Ein Tunnel wurde diskutiert, aber nie vertieft geprüft. Wir wissen selbstverständlich, dass der Tunnel sehr teuer sein wird, und dass Bauarbeiten sehr lange dauern würde. Wir wissen auch, dass der Zeitpunkt des Postulats speziell ist, da wir gerade am 17. Strassenbauprogramm sind. Leider geht in der Politik manchmal nicht alles miteinander auf. Wir haben das Postulat eingereicht, weil wir eine Auslegungsordnung haben und nicht wie andere vielleicht das Ziel haben, das ganze Projekt zu verhindern. Nun ist es so. Die Komplexität der Planung ist natürlich sehr hoch, weil verschiedenste Staatsebenen betroffen sind. Wenn wir jetzt etwas streichen, was bereits geplant ist, laufen wir Gefahr, dass das Ganze verzögert wird. Und das möchten die SVP verhindern. Die Netzer Ergänzung Nord und die Industriestrasse Bronschhofen soll als Projekt der 1. Priorität im 17. Strassenbauprogramm beibehalten werden.

Wick-Wil: Erstens habe ich in keinem Satz gesagt, dass es eine Fundamentalopposition für das Projekt gibt. Ich habe lediglich gesagt, mit dem Variantenstudium hat man die Chance, das Projekt noch einmal anzugehen. Man kann es auch weglassen. Aber man muss nachher nicht jammern, man hätte es nicht gewusst, dass es allenfalls auch Alternativen gegeben hätte, die mehrheitsfähig gewesen wären. Und ich möchte nur so viel sagen, dass das Projekt so wie es heute geplant ist, nicht mehrheitsfähig sein wird. In Sinne eines pragmatischen Entscheids, kann man dem Antrag zustimmen und versenkt nichts. Und falls widererwarten der Bund sagen würde, das Projekt bekommt ein A, gibt es sowieso eine Beschleunigung. Der Punkt ist wichtig, dass wir ein klares Signal geben und im Sinne der Wiler Interessen das Projekt optimieren.

Widmer-Wil: Ich möchte Böhi-Wil zustimmen. Die zwei wichtigsten Punkte möchte ich wiederholen. Erstens, das Projekt hängt innerhalb vom Agglomerationsprogramm sehr stark mit dem Autobahnanschluss zusammen. Zweitens, das Projekt ist eine Spange, die das Stadtzentrum Wil entlastet. Alle, die einmal während der Tageszeit durch Wil durchgefahren sind wissen, dass es eine extreme Belastung im Zentrum der Stadt Wil gibt.

Was die Grünaustrasse betrifft, würde ich gerne Wick-Wil bitten, dass er seine Interessen offenlegt, mindestens informell soll er sagen, wie er betroffen ist. Es ist naher Anwohner dieser Strasse, die dort gebaut werden soll.

Widmer-Mosnang: Ich habe eine Verständnisfrage. Ist die Grünaustrasse Teil dieses Projektes? Es geht doch konkret um die Nordumfahrung. Ich habe meine Bedenken schon angemeldet. Jetzt muss mir einfach jemand erklären, was man mit dieser Nordumfahrung möchte. Ich gehe davon aus, dass der Verkehr nicht mehr durch die Stadt gehen soll, sondern rundherum geführt wird. Wenn man aber die Geografie und auch im Nachbarkanton die Strassen ein wenig kennt, weiss man, dass es eine ausgebaute Strasse von Münchwilen gibt. Somit kommt man Kilometer weit bis ans neu erschlossene Gebiet hin. Wieso nehmen wir den Verkehr im Kanton Thurgau ab und bauen eine andere Strasse?

Cozzio-Uzwil: Ich stimme Widmer-Mosnang zu. Wenn ich sehe, wo die Strasse jetzt durchführen soll, durch Wohnquartiere mit neu gebauten Einfamilienhäusern, dann ist das tatsächlich ein Problem. Eine Prüfung von Alternativen wäre klug, z.B. wie man die Industriestrasse besser nutzen könnte. Ob deswegen das Projekt gleich ins B muss sei dahingestellt.

Schöbi-Altstätten: Jetzt fangen wir an, Sachen zu vermischen. Jetzt haben wir einen Antrag um Verschiebung von A ins B. Über die Begründetheit und ob das ausgewiesen ist und wie das sachlich anzuschauen ist, ist hier noch nichts gesagt. Die Argumentation hat mich noch nicht überzeugt, dass etwas vom A ins B wechseln müsste.

Marcel John: Was in dieser Diskussion nicht richtig aufgenommen worden ist, ist die Fragestellung über die Priorität A und B. Man muss sich einfach bewusst sein, wenn man das Projekt verschiebt, dass der Kanton St.Gallen in den nächsten fünf Jahren nichts an dem Projekt macht. Das hat mit den Diskussionen über Sinn und Zweck nicht viel zu tun. Es geht lediglich darum, ob die Verwaltung den Auftrag erhält zu arbeiten oder nicht. Die Wahrscheinlichkeit, dass nichts gemacht wird, wenn es ins B kommt, ist gross.

Zur Thematik zu Sinn und Zweck der Abnahme des Thurgauer Verkehrs auf St.Galler Gebiet: Der Hauptgrund, wieso man etwas macht ist, dass man einen Autobahnanschluss erhält. Dieser wiederum wird für die ganze Region auf beide Seiten eine grosse Sogwirkung haben.

Sascha Bundi: Man muss hier den Gesamtkontext berücksichtigen. Es geht neben der Siedlungsentwicklung in Wil und der angrenzenden Gemeinden um die Lösung des Verkehrsproblems im Stadtzentrum Wil. Wir haben in der Variante ganz klar gezeigt, dass man in Wil und Umgebung eine Verkehrsentslastung zusammen mit der Förderung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs nicht hinkriegen, wenn es nicht eine zusätzliche Netzergänzung gibt. Die aktuelle integrale Lösung ist mit dem koordinierten Verkehrssystem der Zukunft abgestimmt. Wenn ich von einer integralen Lösung spreche, geht es um die Veränderung und Entwicklung von Wil. Auf der einen Seite ist es die Standortentwicklung, also z.B. eine Stadt der kurzen Wege. Dabei geht es darum, wie wir die Stadt Wil optimal vom Verkehr entlasten können, damit der Fuss- und Veloverkehr sicher in Zukunft zirkulieren kann. Der Ziel- und Quellverkehr muss in Wil verträglich, sicher und geführt werden und der Durchgangsverkehr ist aussenrum zu führen. Wir sind überzeugt und auch das Agglomerationsprogramm zeigt, dass dies zusammen mit der Verkehrsstrategie von Wil und Umgebung die vorgeschlagene Lösung in einer mehrstufigen, grossen Veränderung von mehreren Massnahmen möglich wäre. Ich möchte erwähnen, dass wir quasi wieder von vorne anfangen müssten, wenn wir Elemente des 51 Massnahmen enthaltenen Gesamtkonzepts nun rausnehmen würden.

Regierungsrat Mächler: Mir scheinen zwei Sachen wichtig zu sein. Zwischen A und B in der Agglo und A und B im Strassenbauprogramm besteht ein Unterschied. B beutet in der Agglo die Streckung der Zeitlichkeit oder der Bund sagt, dass der Kanton das Projekt in dieser Zeit gar nicht hinkriegt. Da hat man teilweise unterschiedliche Auffassungen.

Wenn wir im Strassenbauprogramm aus dem A gestrichen werden, dürfen wir keine weiteren Projektierungen oder Variante prüfen und das ist nicht das, was Wick-Wil möchte. Wir haben dann gar keine Gelder zur Verfügung, um die Projektierung weiter anzuschauen. Und das würde

ich als falsch anschauen. Wenn das der Antrag wäre, dann müsste man das Projekt nicht aus dem A streichen, sondern die Projektierung weitertreiben und mit Variantenstudium ergänzen. Aber es muss im A belassen werden, dass man die Gelder weiterhin hat.

Widmer-Wil: Momentan verläuft der gesamte Verkehr über den Knoten im Zentrum von Wil. Wir reden nun von einer Umfahrungsstrasse. Die Variante, welche Wick-Wil als Alternativplanung miteinbeziehen möchte, würde durch ein bebautes Gebiet führen, an einem Schulhaus vorbei, mit einer riesiger S-Kurve würde die Strasse wieder im Zentrum von Bronschhofen einmünden. Die geplante Strassenführung wäre eine echte Umfahrungsstrasse und die bessere Variante. Ich kann nicht bestreiten, dass man klüger werden kann, aber eigentlich überzeugen mich die Ausführungen von Sascha Bundi. Die Sache wurde wirklich fundiert angeschaut. Wahrscheinlich viel fundierter, als wir hier drin das alle gemacht haben.

Wick-Wil: Die Ausführungen von Regierungsrat Mächler sind in meinem Sinn. Ich bin davon ausgegangen, dass ich erläutert habe, was ich möchte, und habe entsprechend einen Antrag gestellt. Und ich bin froh, wenn die Verwaltung oder Regierung sagt, wie es formuliert werden muss. Ich bin froh um das Votum vom Widmer-Mosnang. Er hat eigentlich die wesentlichen Punkte erwähnt. Was mir gar nicht gefällt sind die Erläuterungen aus der Verwaltung. Ich denke, das ist so nicht fair, wenn man Leuten, die etwas anders sehen, permanent Sachen unterstellt. Ich habe nie gesagt «nichts», ich habe gesagt «anders». Das ist ein wesentlicher Unterschied. Weiter möchte ich sagen, dass mir das Votum von Widmer-Mosnang deswegen sympathisch und sinnvoll ist, da der Verkehr tatsächlich aus dem Thurgau kommt. Wenn nun der Kanton Thurgau das Projekt unbedingt will, sollen sie auch ihren Teil des Verkehrs tragen. Und wenn man die Interessen des Kanton St. Gallen vertritt, frage ich mich, was gegen dieses Interesse spricht. Erstens wird es billiger, zweitens wird es für die Stadt Wil besser. Ich gebe Recht, wenn jemand mit dem Lastwagen jeden Tag diese Strasse fährt, ist es wenig attraktiv. Aber man muss mir nicht erzählen, dass das nicht machbar ist über die Industriestrasse.

Kommissionspräsident: Ich weiss nicht, ob der Antrag so überhaupt möglich ist. Es heisst einfach die Projektierung und Realisierung. Ich habe in den letzten drei Strassenbauprogrammen noch nie festgestellt, dass aus der Kommission die Projektierung anders betitelt worden ist. Ist dies möglich?

Regierungsrat Mächler: Grundsätzlich müsste man den Antrag Wick-Wil mit dem Wort «Studie» ergänzen. Weil in einer Studienphase kann man Varianten prüfen. Das habe ich mit Marcel John so abgesprochen. In Klammern könnte man ergänzen, dass es einschliesslich ein Variantenstudium ist.

Wick-Wil: Ich ändere meinen Antrag dementsprechend ab und beantrage, die Projektierung mit Variantenstudium Linienführung über Industriestrasse unter Einbezug der relevanten Stellen (Stadt und Agglo Wil) zu ergänzen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
23	Wil	Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West / inkl. Begleitmassnahmen	B81.5.023.015 / <u>Studie</u> / Projektierung 600000 / Realisierung 1800000

Kommissionspräsident: Wenn der Antrag im Rat zur Abstimmung kommen würde, muss es eine Begründung geben. Es geht bei der Strassenr. 23 um die Ergänzung des Wortes «Studie». Damit verbunden ist eine Prüfung einer alternativen Linienführung.

Koller-Gossau: So geben wir der Verwaltung den Auftrag, eine Zusatzprüfung zu machen?

Böhi-Wil: Was hat das für einen Einfluss auf die Planungsdauer? Gibt es dabei eine grosse Verzögerung?

Regierungsrat Mächler: Da muss man jetzt ehrlich sein. Hier haben wir momentan eine Ungewissheit, die wir bereits dargelegt haben. Der Bund hat noch nicht entschieden, ob es ins A oder B kommt. Wenn der Bund am B festhält, dann wird es meiner Meinung nach keine grosse Verzögerung geben, weil der Bund schiebt es auch nach hinten und wir hätten Zeit eine Studie zu schreiben. Wenn der Bund aber am A festhalten sollte, hätten wir zeitlich ein Problem, noch eine Studie einzuschieben. Wir hatten diese Variante geprüft und sind zu einem anderen Entscheid gekommen. Wenn man jetzt diese Studie machen möchte, müsste man das in der Diskussion mit verschiedenen Partnern noch einmal erörtern und vielleicht noch einmal die Vor- und Nachteile aufzeigen. Wir sind der Meinung, dass wir das bereits gemacht haben.

Widmer-Wil: Ich bin der Meinung, wenn eine Studie schon gemacht wurde, dann hat man die Variante angeschaut und ist zum bestmöglichen Ergebnis gekommen. Wick-Wil möchte einfach noch einmal eine Verzögerung erreichen. Ich bin überzeugt, auch wenn die Studie wieder zum Ergebnis kommt, dass die vorliegende Variante die Beste ist, er immer noch nicht überzeugt ist. Das bringt uns nicht vorwärts. Meiner Meinung nach sind die beiden anderen Möglichkeiten, und ich wohne auch in der Gegend, nicht geeignet. Die eine Variante würde durch ein bebautes Gebiet und an Schulhäusern durchführen. Der Verkehr nimmt nicht richtig ab. Die andere Variante, dass man den Verkehr auf Thurgauer Boden lenken kann, hat sich nicht bewährt. Wir haben das einmal bei Baustellen im Bereich der Bronschhofer-Strasse gemacht. Das hat überhaupt keinen Erfolg gebracht. Da hat man sogar einen Praxistest erbracht. Ich bitte Sie, die Ehrenrunde mit erneuten Studienaufträgen abzulehnen.

Böhi-Wil: Ich sehe keinen Mehrwert einer zusätzlichen Studie, nur die Konsequenz, dass das wieder verzögert wird. Das Departement hat offenbar schon vieles abgeklärt und ich gehe nicht davon aus, dass irgendwelche neuen wesentlichen Erkenntnisse gewonnen werden könnten, wenn wir jetzt noch eine Studie in Auftrag geben. Ich lehne den Antrag ab.

Fürer-Rapperswil-Jona: Jetzt ist das alles so genehmigt. Schlussendlich sagt die Bevölkerung, ob es kommt oder nicht. Gibt es eine Abstimmung?

Kommissionspräsident: Das hängt vom Finanzierungskredit ab, den es dann für die Strasse braucht. Da diese Strasse aber durchaus etwas kosten wird, gehe ich davon aus, dass es eine Abstimmung braucht.

Wick-Wil: Ich möchte noch ergänzend etwas sagen. Das Baudepartement tut nun so, als würde man viel Manpower investieren müssen, um etwas Neues auf den Tisch zu bringen. Im Wesentlichen geht es aber lediglich darum, die Verträglichkeit zu prüfen, insbesondere bei der Wiler Bevölkerung. Ich möchte im Unterschied zu Widmer-Wil sagen, dass die Planungskommission der Stadt Wil, ich bin Mitglied dort, nur eine Minute über das Projekt und über diesen Unsinn diskutiert hat. Regierungsrat Mächler kann das bestätigen. Wenn Ihr euch auf Biegen und Brechen mit allen Kreisen, auch mit dem Thurgau, anlegen wollt, dann müsst ihr genau so weitermachen. Ich glaube, Sie haben gehört, was diese angekündigt haben. Selbst in vielen CVP-Kreisen und teilweise auch SVP-Kreisen hat man die Stirn gerunzelt und gesagt, das kann doch nicht wahr sein, dass wir nebenan eine so grosse Strasse haben und diese in keiner Art und Weise miteinbezogen wird. Das ist der Punkt. Jetzt geht es darum, mindestens die relevantesten hier betroffenen Stellen der Stadt Wil und im Kanton St.Gallen, zur einer Vernehmlassung einlädt und dann relativ schnell sieht, ob es hier grossen Widerstand gibt. Wir vertreten die Leute, die dort leben und nicht die Lastwagenfahrer im Thurgau. Es doch völlig normal, dass man hier sagt, auf das gehen wir nochmals ein.

Wenn man zum Schluss kommt, dass uns dies alles nicht interessiert und uns die Bevölkerung und der Landverlust durch Dreibrunnen egal ist, dann soll man den geplanten Weg beschreiten. Darum halte ich an diesem Antrag fest.

Regierungsrat Mächler: Ich möchte präzisieren, dass Wick-Wil den Fächer nicht noch einmal ganz öffnen möchte, sondern nur die Industriestrasse sei erneut zu prüfen.

Widmer-Wil: Ich verstehe dies nicht. Wick-Wil hat beantragt, dass man nochmals eine zusätzliche Studie macht. Das war der erste Antrag und nun sagt er, man soll das Stimmungsbild bei der Bevölkerung erheben. Das ist doch nicht dasselbe? Das ist sozusagen eine Vorabstimmung. Das ist für mich keine Studie. Wick-Wil muss sagen, was er will.

Kommissionspräsident: Wir sprechen immer noch um das gleiche Wort «Studie». Ich denke aber, es ist allen klar, was gemeint ist.

Wick-Wil: Der Kanton St.Gallen macht, von mir aus gesehen, beim Projekt an der Zürcherstrasse genau das Richtige. Das Baudepartement hat einen Werkstattbericht erarbeitet und mit diesem gehen sie in das Quartier und in die vorberatende Kommission Bau, Umwelt und Verkehr. Die relevanten Kreise sind im Projekt involviert. Sie stellen das Projekt vor, hören zu, und wenn sie das Gefühl haben, es sei alles geklärt, machen sie weiter. Wenn sie von den befragten Gremien eine gewisse Kritik hören, dann nimmt man das ernst und baut es in das definitive Projekt ein. Dieses wird dem Stadtrat und danach dem Parlament vorgelegt. So müsste es auch in diesem Projekt laufen.

Ich gehe davon aus, dass bei diesen Studienvarianten aus reiner Strassenbausicht argumentiert wird. Als Planer würde ich solche Sachen auch nicht gerne sagen, das ist logisch. Aber nun geht es darum, das Projekt nochmals zu vertiefen, denn es gibt noch einiges zu durchdenken.

Göldi-Gommiswald: Wenn ich Wick-Wil richtig verstehe, geht es nur darum zu prüfen, ob als Alternative zu der ausgewählten Strasse, bei der ein Vorschlag vorliegt und man gerne die Projektierung auslösen würde, ob man auch die bereits bestehende Industriestrasse nutzen könnte und dann bräuchte es eine Ergänzung, z.B. vom Friedhof bis zum AMP?

Wick-Wil: Genau.

Göldi-Gommiswald: Ist das überhaupt möglich oder geht das sowieso nicht?

Marcel John: Das war ein Teil der Studie, den wir gemacht haben. Möglich ist es. Es ist einfach so, dass es gewisse Hindernisse und Unwegsamkeiten hat, die wir als gross eingestuft haben. Man hat aber auch Überlegungen wie die Abgrenzung vom Siedlungsraum mit einer Strasse usw. berücksichtigt. Es gab verschiedene Indikatoren, die dazu geführt haben, dass man zu der jetzt projektierten Variante gekommen ist. Ich möchte ergänzen, dass dies mit der Stadt Wil abgesprochen ist. Wenn gesagt wird, dass mit den relevanten Anspruchsgruppen gesprochen werden soll, ist das für uns relativ schwierig, denn es gibt 77 Gemeinden im Kanton und wir können nicht überall wissen, wer die relevanten Anspruchsgruppen sind. Darum beschränken wir uns auf die politische Behörde dieser Gemeinde.

Bei der Zürcherstrasse ist das Vorgehen effektiv so, aber die städtische oder kommunale Behörde muss die Gespräche nun aufgleisen. Seitens Baudepartement erwarten wir deshalb, dass sie den Prozess vornehmen.

Göldi-Gommiswald: Erhöht diese Prüfung die Chance, dass das Projekt auch realisiert werden kann?

Marcel John: Wir haben die Rückmeldungen der Stadt Wil, können aber nicht einschätzen, wie die Bevölkerung zu dem steht bzw. wie gross der Widerstand ist. Dieser wurde uns evtl. nicht im angemessenen Mass gemeldet. Eine negative Beurteilung hätte einen Einfluss auf den Variantenentscheid haben können. Bei einer anderen Ausgangslage müssen wir z.T. solche Anlagen oder Nutzungen umdisponieren, andere Zufahrten machen, es wird evtl. teurer, es wird evtl. andere negative Dinge haben, aber in Summe ist die Richtung dann anders, als die, die wir zusammen mit der Stadt Wil angenommen haben. Das ist durchaus denkbar.

Göldi-Gommiswald: Kann ich noch einmal nachhaken. Ist die Chance für eine zeitnahe Realisierung grösser, wenn man diese Schlaufe noch einmal prüfen würde, bevor wir projektieren oder ist die Chance grösser, wenn wir direkt projektieren wie es in der Verordnung vorgesehen ist?

Marcel John: Das ist ganz schwierig zu beantworten. Die Frage ist, was eintreffen wird. Halten wir an unserer Linienführung bei und laufen in einen Widerstand bei der Bevölkerung und das Projekt wird abgelehnt, dann wäre es im Nachhinein klüger gewesen, man hätte es noch einmal aufgegleist. Wenn wir diesen Prozess nochmals durchführen und schlussendlich keinen Konsens finden um keine bessere Lösung definieren können, dann haben wir einfach Zeit verloren.

Regierungsrat Mächler: Im Vorfeld hat das Baudepartement ein Variantenstudium gemacht. Man ist zum Entscheid gekommen, dass dies vorgeschlagene Lösung die richtige Variante ist. Der Antrag von Wick-Wil möchte, dass dieser Variantenentscheid mit den entsprechenden Stellen noch einmal erörtert wird. Insofern führt dies zu einer gewissen Verzögerung. Ich bin froh, das Wick-Wil aber sagt, wir müssen nur die Variante Industriestrasse nochmals prüfen. Das hat man bereits gemacht, man beginnt nicht mehr bei Adam und Eva. Man hat gewisse Argumente und im Abstimmungskampf muss man der Bevölkerung sowieso darlegen, was die Vor- und Nachteile dieser Strasse sind. So weit sind wir mit diesem Projekt aber noch gar nicht. Die Diskussion wird mit der Bevölkerung noch geführt werden müssen, ob wir am Schluss dann doch noch auf die Industriestrasse schwenken oder ob wir an dem festhalten ist demnach noch offen.

Widmer-Wil: Die Variante Industriestrasse klingt so schön, aber die Industriestrasse geht auch durch Siedlungsgebiet mit zwei grossen, engen, 90 Grad Kurven, die für den Schwerverkehr nicht glücklich sind. Diese Variante würde einen Widerstand eines anderen Teils der Bevölkerung auslösen. Ich bitte Wick-Wil, seinen Antrag konkret zu formulieren. Zuerst hat er gesagt, er möchte zusätzliche Studien, nun geht es darum ein Stimmungsbild bei der Bevölkerung abzuholen. Ich bin mir nicht ganz im Klaren, über was wir abstimmen.

Kommissionspräsident: Wir würden nun die Abstimmung durchführen. Wir drehen uns jetzt nur noch im Kreis. Wick-Wil und Widmer-Wil werden sich nicht einig, das habe ich gespürt. Es geht effektiv darum, das Wort Studie hineinzunehmen und dabei die Industriestrasse nochmals zu prüfen. Die Frage ist, ob dies eine Alternative zur Nordumfahrung wäre.

Widmer-Wil: Ich war noch nicht fertig. Was heisst relevante Stellen? Wenn der Stadtrat Wil dem zustimmt, der Departementsvorsteher Bau ist in der Grünen Partei und somit ein Parteikollege von Wick-Wil, was sind dann noch weitere relevante Stellen?

Wick-Wil: Ich habe vorhin aufgezeigt, wie es geht, wenn der Kanton erfolgreich ein Strassenbauprojekt realisieren kann ohne den Widerstand förmlich aufzubauen. Wenn man etwas unbedingt nicht verstehen will, dann darf man das. Aber man könnte sich Mühe geben um herauszufinden, was jemand in einer Runde möchte und wenn man herausfinden möchte, was jemand möchte, könnte man evtl. auch noch eine Formulierung herausfinden.

Wenn Widmer-Wil sagt, ein Parteikollege von mir habe das abgesegnet, dann muss ich sagen, dass er besser weiss als ich, dass das nicht stimmt. Diesen Kollegen gibt es zwar, er ist aber erst

seit eineinhalb Jahren im Amt und das Projekt war somit vor seiner Zeit. Und auch wenn es so wäre, muss ein Kollege von mir nicht gleicher Meinung wie ich oder wie die Gesamtbevölkerung.

Kommissionspräsident: 19 Personen wissen nun, um was es nun geht. 19 Leute haben verstanden, dass der Konsens zwischen Wick-Wil und Widmer-Wil nicht heute zustande kommt. Es geht darum, dass man in der Studie die Variante einer Linienführung Industriestrasse prüft, und das unter Einbezug der Stadt und der Agglo Wil.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Wick-Wil mit 10:10 Stimmen bei 1 Enthaltung (mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten) ab.

Schluss der Sitzung um 18.10 Uhr. Die Spezialdiskussion wird am 22. August 2018 fortgesetzt.

2.2.2 Sitzung vom 22. August 2018

2.2.2.a Begrüssung und Information

Marcel Dietsche, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission zur Sitzung vom 22. August 2018 und folgende Personen:

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Baudepartement
- Regierungsrat Bruno Damann, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement
- Kurt Signer, Generalsekretär, Baudepartement
- Marcel John, Kantonsingenieur, Baudepartement
- Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung, Baudepartement
- Matthias Renn, Geschäftsführer, Parlamentsdienste
- Biondina Muslii, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste

Seit der Kommissionsbestellung in der letzten Sitzung vom 20. August 2018 nahm die Kantonsratspräsidentin folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Gull-Flums anstelle von Bonderer-Sargans.

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

Wir fahren fort mit der Behandlung des «Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02)» vom 1. Mai 2018. Regierungsrat Fässler wird der vorberatenden Kommission die Frage von Widmer-Wil ab 13.30 Uhr erläutern. Danach steht er bis 14.00 Uhr für Fragen zur Verfügung. Anschliessend erfolgt die Fortsetzung der Beratung des Entwurfes, die Beratung der Anträge und der Aufträge sowie abschliessend die Gesamtabstimmung. Danach erfolgt die Spezialdiskussion zum «XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.18.03)» vom 1. Mai 2018. Die Beratung wird heute abgeschlossen.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2.2.2.b Fortsetzung Beratung Beschluss

Göldi-Gommiswald: Darf ich davon ausgehen, dass Matthias Renn die Anträge, die bereits eingereicht wurden, im richtigen Moment einbringt? Ich habe noch einen Antrag zum Projekt der Gesamtbetrachtung der Rickenstrasse. Der Antrag lautet darauf, die Rickenstrasse in ihrer Gesamtlänge zu prüfen, weil sie den Verkehrsanforderungen nicht mehr in allen Teilen genügt. Und bevor man irgendwelche Kilometer-Strassenabschnitte saniert, sollte eine Gesamtprüfung gemacht werden, die beinhaltet, wie das langfristig aussieht, wo die Strasse langfristig durchführt und was das bspw. für die Raumplanung in St.Gallen-Kappel und im Ricken bedeutet. Das ist die Überlegung und ich bin nicht ganz sicher, ob sie als Umfahrung oder als Korrektion betrachtet wird.

Matthias Renn: Das werde ich machen. Ich bin froh, wenn Sie sich zur Sicherheit aber nochmals melden, falls der jeweilige Antrag noch nicht enthalten sein sollte. Ich würde es sofort einfügen und projektieren. Ebenfalls wird der Kartenabschnitt (siehe www.schweizmobil.ch) des jeweiligen Projektes aufgezeigt, damit sich alle ein Bild von der Situation machen können.

Kommissionspräsident: Wir werden die Anträge einzeln behandeln und zur richtigen Zeit beraten. Wir werden keinen einzigen Antrag abklemmen. Jene Projekte, die ins A sollen, werden im Anhang der Bauvorhaben der 1. Priorität am Schluss, auf Seite 14, beraten. So können wir das A in sich abschliessen.

Strassenkorrekturen, S. 4

Cozzio-Uzwil: Ich beantrage, das Projekt zu ergänzen und die Projektierung auszulösen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
2	Oberbüren	Umgestaltung Knoten Industrie Haslen	B84.5.002.316 / Realisierung / <u>Projektierung</u>

Cozzio-Uzwil: Im Rahmen einer Ergänzung zum Projekt ist zu prüfen, wie die zukünftige Belastung des Kreisels Sonnentallstrasse sowie des Einlenkers Industrie Haslen aussieht. In einem weiteren Schritt soll zudem eine mögliche Erweiterung der Züger Frischkäse AG auf dem Grundstück Nr. 1192-Hinterwiden, Oberbüren, welches als strategischer Arbeitsplatzstandort Kategorie B eingestuft ist, geprüft werden (insbesondere die mögliche Erschliessung über den jetzigen Kreis an der Sonnentallstrasse). Die Züger Frischkäse AG ist bezüglich Erweiterung auf dem Grundstück Nr. 1192 mit der Grundeigentümerin, Genossenschaft Migros Ostschweiz, in engem Kontakt. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Investorenprojekt. Die Kosten werden von der Züger Frischkäse AG und der Grundeigentümerin übernommen. Dem Kanton entstehen keine Mehrkosten. Es im Interesse der Fust AG in der Industrie Haslen, bei der nördlich der Kantonsstrasse gegenüberliegenden Strasse, die ja in der Kategorie B als strategischer Arbeitsplatzstandort eingestuft ist, eine Erschliessung zu planen. Sie soll dabei entweder über die Kreuzung Haslen oder über den jetzigen Kreis, der in absehbarer Zeit auch saniert wird, erfolgen.

Regierungsrat Mächler: Ich erkläre zum Verständnis derjenigen, die nicht ganz ortskundig sind, um was es geht. Im Gebiet nach der Autobahnausfahrt wird das Logistikzentrum der Firma Fust massiv erweitert. In diesem Zusammenhang haben wir im Projekt Haslen einen Linksabbieger geplant. Das heisst, wenn jetzt jemand aus der Autobahn in Fahrtrichtung Oberbüren und anschliessend in Richtung Zuzwil fährt, gibt es einen Linksabbieger, sodass man leichter das Logistikzentrum erreichen kann. Denn dort ist die Verkehrssituation von der Erschliessung her ein Problem, wenn so massiv ausgebaut wird. Was Cozzio-Uzwil meint, liegt auf der gegenüberliegenden Seite, wo heute braches Land liegt. Wenn ich mich richtig erinnere, ist dort der Eigentümer dieses Landes die Migros Ostschweiz. Da Locher-St.Gallen nickt ist dies als Tatsache zu verstehen. Sascha Bundi wird Ihnen gerne mitteilen, was hier angedacht ist.

Sascha Bundi: Wir haben im Rahmen der Ertüchtigung des Nationalstrassenanschlusses mit dem Bundesamt für Strassen und den betroffenen Gemeinden Uzwil und Oberbüren das Gesamtprojekt gemeinsam gestartet. Das Gesamtkonzept haben wir mit einem Vorschlag zu einer Bestvariante abgeschlossen. Dort heraus ist auch der Umbauknoten Augarten priorisiert und enthalten. Um das Gesamtkonzept vollumfänglich abbilden zu können, ist auch der Knoten Sonnentall im diesem Bereich eingeschlossen, weil die Leistungsfähigkeit massiv von diesem Gesamtsystem abhängt. In diesem Konzept vom Umbauknoten Sonnentall, das jetzt noch nicht in diesem Strassenbauprogramm enthalten ist, aber für eine nächste Phase konzeptionell vorliegt, ist der Anschluss von diesem möglichen Entwicklungsgebiet, die im Agglomerationsprogramm in der Koordination Siedlung und Verkehr aufgezeigt ist, als möglicher Anschluss ab Knoten Sonnentall enthalten. Die Machbarkeit wurde geprüft und ist umsetzbar. Wir sind aber auf der Stufe Konzept.

Cozzio-Uzwil: Macht es Sinn, dass ich den Antrag stehen lasse, oder wird das sowieso erfolgen?

Regierungsrat Mächler: Eines muss man sich bewusst sein. Wir würden, wenn dieses Gebiet nicht erschlossen wird, sicher nicht diesen Linksabbieger realisieren und bauen, sondern das ist massgeblich davon abhängig, ob es überhaupt einmal zur Erschliessung dieses Gebietes kommt. Das Problem ist, wenn der Antrag so angenommen würde, wir das nicht einfach gebaut, obwohl die Erschliessung gar noch nicht sichergestellt ist. Es wird erst gebaut, wenn die Erschliessung dieses Gebiets feststeht. Deshalb besteht eine Abhängigkeit.

Cozzio-Uzwil: Hier geht es um die Projektierung, dass man es so plant und projektiert. In dem Sinne möchte ich den Antrag gerne so stehen lassen. Die Kosten laufen über das Investorenprojekt und nicht über den Kanton.

Marcel John: Wie erwähnt ist dies ein Investorenprojekt, das auf Art. 76 Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) basiert. Der Verursacher wird angehalten, die Kosten zu übernehmen. Wir haben viele von diesen Projekten im Programm, aber keines der Investorenprojekte ist in der Priorität A-Liste enthalten. Uns ist bewusst, dass diese natürlich eine gewisse Priorität haben, weil die Überbauungsabsichten bestehen und da ist Haslen ein typisches Beispiel. Die Firma Fust kam auf uns zu und hat das so bestellt, denn der Linksabbieger war in keinem Programm enthalten. Wir haben in dieser kurzen Zeit versucht, diesen Abbieger einzubauen. Dieses Vorgehen ist der typische Umgang mit Investorenprojekten. Wir planen diese nicht. Es ist auch ein gewisses Risiko dabei. Wenn wir das jetzt in die Liste A in einer Projektierung aufnehmen, dann gibt uns der Kantonsrat den Auftrag, dass wir eine Projektierung machen. Wie es dann mit der Finanzierung aussieht, weiss ich zu jenem Zeitpunkt nicht. Es besteht dann aber ein Widerspruch. Wir erhalten den Auftrag, bis Ende des 17. Strassenbauprogramm etwas zu machen und gleichzeitig gilt Artikel 76 StrG zum Verursacherprinzip. Da stellt sich die Frage, wer sich dann schlussendlich für die Umsetzung dieses Auftrags verantwortlich zeigt.

Cozzio-Uzwil: Wenn ich das richtig verstanden habe, müsste entweder die Gemeinde Oberbüren, die Firma Fust oder Migros Ostschweiz den Auftrag erteilen?

Locher-St.Gallen: Ich bin selbstverständlich als Anwalt der Migros in dieser Angelegenheit befangen. Aber einfach zur Erläuterung: Die Idee ist, dass die Firma Züger allenfalls auf diesem Land bauen kann, und dass man auch die Projektierung macht. Aber die Kosten gehen vollumfänglich zu Lasten von Migros oder der Firma Züger. Wesentlich ist, dass man hier nicht etwas hineinpackt, was den Kanton anschliessend mehr kostet. Aber es macht natürlich Sinn, dass ein örtlicher und erfolgreicher Betrieb, der ausbauen möchte, dies dort realisieren kann. Der Kreisel besteht ja bereits, somit handelt es sich hier um einen kleinen Teil. Ich stelle keinen Antrag, aber ich würde es richtig finden, denn es hat keine Kostenfolgen für den Kanton, das ist entscheidend.

Regierungsrat Mächler: Von der Konzeption her finde ich es auch nicht richtig, wenn man das jetzt macht. Wir haben im Rahmen der vorhandenen Töpfe eine gewisse Reserve. Im Rahmen der Firma Fust haben wir bewiesen, dass wir es können. Ich kann Ihnen versprechen, wir werden kein Problem haben, das geforderte umzusetzen. Ich kann aber nicht im Vorfeld eines Investorenprojekts schon eine Projektierung machen, zumal auch Sascha Bundi das in einer konzeptionellen Studie so angedacht hat. Ich finde das Vorgehen darum komisch, da es sachlich nicht richtig ist, weil es sich um ein Investorenprojekt handelt. Wir kennen die Thematik, können es bauen und wir werden sicherlich nicht diejenigen sein, die das verhindern. Wenn Sie wünschen, kann ich diesbezüglich auch eine Wortmeldung im Parlament machen, damit Sie eine gewisse Sicherheit haben, dass wir hier nicht im Weg stehen werden.

Kommissionspräsident: Ich habe diesen Antrag auch von der Gemeindeschreiberin erhalten. Die Gemeinde stellt aber nicht den Antrag zur Umsetzung, sondern so wie ich das Schreiben verstanden habe, stellt die Gemeinde lediglich den Antrag zur Prüfung, wie sich die Verkehrsbelastung des Kreisels Sonnetalstrasse auswirkt. Sie wollen keinen Ausbau der Strasse. Es steht: «... ist zu prüfen, wie die zukünftige Belastung des Kreisels Sonnetalstrasse sowie des Einlenkers Industrie Haseln aussieht und in einem weiteren Schritt soll zudem eine mögliche Erweiterung auf dem Grundstück geprüft werden». Es steht hier nichts von Projektierung. So verstehe ich das und insofern bleibt das in der Studie, das ist nicht unter die Projektierung zu setzen.

Regierungsrat Mächler: Diese Studie hat man bereits gemacht. Das Projekt kennt Cozzio-Uzwil im Rahmen des Augartenperimeters. Das Projekt sieht vor, dass man diesen Kreisell mittel- bis längerfristig aufheben und mit einer Lichtsignalanlage versehen wird. Dort hat man diesbezüglich die Sachen auch geprüft. Wir rennen hier offene Türen ein. Man hat das konzeptionell angeschaut und ich bin überzeugt, wir werden das sicherlich nicht verhindern. Zudem habe ich mit der Firma Züger gesprochen. Es ist für uns klar, dass das eine hohe Priorität hätte, wenn es kommen würde. Aber es ist konzeptionell falsch, wenn wir es hier als Projektierung aufnehmen.

Sascha Bundi: Ich habe auch im GIS nachgeschaut, dieses Gebiet ist noch nicht einmal eingezont. Auf diesem Gemeindegebiet ist noch nichts gegeben.

Locher-St.Gallen: Die Migros hat hier letztlich nichts davon, ausser dass sie ihr Land zur Verfügung stellt. Es geht darum, ob man einem bestehenden Betrieb innert nützlicher Frist ermöglicht, dass er das realisieren kann. Dazu braucht es eine Einzonung und etwa 15 Meter Strasse, die sie selber bezahlen. Der Antrag soll verhindern, dass es schlussendlich heissen könnte, es gehöre ins nächste Strassenbauprogramm. Ich widerspreche Regierungsrat Mächler nicht gerne, aber wir haben auch im A einzelne Projekte an anderen Orten, die von Dritten finanziert werden. Es geht schlussendlich nur darum, dass wenn der Betrieb sagt, er möchte diese Ergänzung vom Milchbetrieb bauen, dies dann auch kann und es nicht heisst, es dauere jetzt drei bis vier Jahre. Es ist klar, dass es ein paar Planungsschritte benötigt. Wenn man jetzt sagen kann, dass das sicher kommt, ist das gut. Es handelt sich um einen bestehenden Kreisell und nicht um eine neue Strasse. Es muss bloss ein weiterer Ast vorhanden sein, an den man anschliessen kann.

Regierungsrat Mächler: Wir haben diverse solche Investorenprojekte an verschiedenen Orten. Dafür gibt es ja auch die «dringlichen kleinen Vorhaben». Das werden wir dort stemmen können. Das Argument, dass es nicht im 17. Strassenbauprogramm aufgeführt ist und man es deshalb nicht umsetzen kann, wäre absurd. Und das werde ich ganz sicher nicht machen. Dies entspricht auch nicht unserer Logik, wie wir mit Investoren umgehen. Ich kann versichern und werde im Parlament dazu eine Aussage machen, wenn das gewünscht wird. Ich finde es konzeptionell mit der Projektierung falsch platziert, weil heute verschiedene Fragezeichen bestehen. Das könnte den Eindruck erwecken, dass man das bauen muss, obwohl es ja schliesslich gar nie zu einer Einzonung kommen wird.

Cozzio-Uzwil: Ich wäre sehr dankbar um diese Aussage, damit die Gemeinden davon Kenntnis haben und man einerseits kommunizieren kann. Gibt es eine Auflistung dieser «dringlichen kleinen Vorhaben» oder passiert diese rollend? Wenn eine Auflistung besteht, könnte man das Anliegen dort aufnehmen. Und wenn nicht, dann würde ich meinen, können wir es so stehen lassen. Es ist mir einfach wichtig, dass die Gemeinden und der Investor eine Bestätigung erhalten. Ich ziehe meinen Antrag zurück.

Regierungsrat Mächler: Eine Liste existiert nicht, denn diese Projekte sind rollend und ändern sich laufend. Ich erinnere gerne an das klassische Investorenprojekt des Neubaus St.Margrethen von Stadler Rail. Auch dort besteht das Thema «Erschliessung». Wir mussten relativ schnell eine

Lösung erarbeiten. Wir haben unsere Hilfe angeboten und sind schnell vorwärtsgekommen, dafür hat uns Stadler Rail auch sehr gelobt. Einen solchen Umgang sind wir uns gewohnt. Ich wäre froh, wenn Cozzio-Uzwil im Rat dazu eine Frage stellen könnte und ich werde sie dann in dem Sinne beantworten. Man könnte zusätzlich auf den Gemeinderat zugehen, sollte noch eine Unsicherheit bestehen. Sascha Bundi wird es in der nächsten Sitzung in zwei Wochen so einbringen.

Strassenkorrektur, S. 4

Göldi-Gommiswald: Ich habe eine Frage zum Knoten Säumergut-Feld.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
17	Schänis	Knoten Säumergut-Feld	Studie / Projektierung / Realisierung

Die blaue Route, eine sogenannte alpine Panoramaroute, wird von der Seen-Route überlagert. Das heisst, es sind zwei Velorouten, die hier aufgeführt sind. Wir haben im Programm den Knoten Säumergut-Feld, das sind zwei oder drei Anschlüsse an dieser Strasse in diesem Industriegebiet. Ich finde es richtig und gut, dass man diese saniert. Es bestehen viele Unfallschwerpunkte. Meine Frage ist, ob man bei dieser Prüfung den Perimeter so weit fasst, dass man diese blaue Route gegebenenfalls westlich (beim Punkt 414) verlegen würde, anstatt die Strasse mitten durch zu führen. Wie weit fasst man den Perimeter, wenn man die Sanierung des Abschnittes macht?



Abbildung 1: Knoten Säumergut-Feld. Quelle: SchweizMobil.

Marcel John: Dieser Perimeter ist grösser, als Sie ihn hier aufgezeichnet haben. Das steht in Zusammenhang mit dem Strategischen Arbeitsplatzstandort (STAST), wo eine starke Entwicklung stattfinden soll. Über das Thema Velorouten wird Sascha Bundi noch präzisieren, vor allem bezüglich Routenänderungen und Anträge. Das Netz der Velowege wird nicht von uns federführend bearbeitet, sondern von den Gemeinden und Regionen. Ich weiss aber nicht, wie weit dieser Antrag bereits in die aktuellen Arbeiten eingeflossen ist, also ob eine Verlegung dieser Route bereits angedacht ist.

Sascha Bundi: Ich weiss, dass man darüber diskutiert hat. Aber in der Planung, mit der wir starten werden, wurde das nicht diskutiert. Im Rahmen eines Gesamtkonzepts oder einer Gesamtbeurteilung können wir das gerne so mitnehmen.

Göldi-Gommiswald: Es reicht mir aus, dass man darauf sensibilisiert ist. Ich stelle keinen Antrag.

Strassenkorrektur, S. 5

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich habe eine Frage zur Unterführung SGA Stoss

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
17	Uznach	USP St.Galler- / Uznabergstrasse	Projektierung / Realisierung

Was ist geplant und wie ist der Zubringer auf die St.Galler-Strasse?

Marcel John: Wir gehen davon aus, dass die Kantonspolizei das eingebracht hat, und zwar aufgrund der Auswertung der Unfalldatenbank, was einen Umbau oder eine Veränderung dieser Situation verlangt hat.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ist man sich bewusst, dass dieser Knotenpunkt unfallgefährdet ist, seit wir das Industriegebiet im Neuhaus haben und dort die Ausfahrt auf die A53 eigentlich nicht optimal funktioniert, weil sehr viele Leute aus dem Industriegebiet da hinunterfahren und einbiegen müssen? Fasst man auch ins Auge, dass man das eventuell ändert, sodass es besser wird?

Marcel John: Es ist nichts geplant bei diesem Knoten. Dazu haben wir auch keine Rückmeldung, weder von der Gemeinde noch von der Kantonspolizei. Diese Aussage ist uns so nicht bekannt, aber wir nehmen das gerne mit und es wird dementsprechend angeschaut. Wir wissen, dass der Knoten dort gewisse Sicherheitsdefizite hat, deswegen kennen wir es. Aber das Problem der Kapazitäten ist uns noch unbekannt.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich höre von den Anwohnern, dass die Fahrten auf dieser Strasse sehr zugenommen haben, seit dieses Industriegebiet besteht. Ich fahre selber ab und zu diese Strecke, und zu gewissen Zeiten kommt man fast nicht mehr raus.

Marcel John: Der Verdacht besteht, dass das Wachstum automatisch zu vermehrtem Verkehrsaufkommen führt. Das ist die Kehrseite der Medaille, wenn man solche Nutzungen für die Industrie macht. Der Verkehr geht unweigerlich irgendwo hin. Ein Anteil von diesem Mehrverkehr wird mit Sicherheit aus der Entwicklung aus diesem Verkehr herauskommen.

Fürer-Rapperswil-Jona: Die meisten hätten es schneller, wenn sie gerade hinunterfahren könnten als wenn sie über die Uznacher Bergstrasse fahren. Wer ist zuständig, wenn die A53 an den Bund geht, und man in der Industrie bei der Auffahrt A53 einen Kreisel machen möchte?

Marcel John: Das ist eine Frage, die beim Bund ausgehandelt wird.

Göldi-Gommiswald: Auf Seite 121 in der Botschaft ist die Situation ersichtlich «XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan, Abgabe an den Bund (ASTRA), A53 KS-Nr. 86 Kantonsgrenze ZH bis Anschluss Schmerikon, inkl. Anschlüsse». Man sieht den Teil, welcher an den Bund übergeht. Wenn ich das auf der Karte richtig interpretiere, ist dieser Anschluss, wie Fürer-Rapperswil-Jona sagt, genau nicht mehr an den Bund abzutreten und somit bleibt die Zuständigkeit beim Kanton.

Marcel John: Das ist unsere Einschätzung, ich kann nicht garantieren, dass der Bund das auch genauso sieht. Der Zuständigkeitswechsel liegt irgendwo vor dem Knoten oder mit dem Knoten, aber das sind noch offene Fragen.

Fuss- und Veloverkehr, S. 9

Göldi-Gommiswald: Ich habe eine Frage zur Verbesserung LV Ebnaterstrasse.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
13	Wattwil	Verbesserung LV Ebnaterstrasse	B63.4.013.234 / Projektierung / Realisierung

Stehen die 3,69 Mio. Franken und die 1,29 Mio. Franken im Zusammenhang mit der Campuserstellung? Gehört es in diesen Perimeter?

Marcel John: Das Projekt «Ebnaterstrasse» ist schon länger bereit. Das hat man nicht mehr mit den Gemeinden abgesprochen, sondern wegen dem Campus zurückgestellt. Uns wurde gesagt, dass wir mit der Umsetzung zuwarten müssen. Das Projekt wäre aus unserer Sicht aber bereit und ist in der Umsetzungsplanung. Aber Wattwil ist mit der Umsetzungsplanung relativ kompliziert, das kann man sich vorstellen. Es starten bald einige Baustellen von Gemeinden und vom Kanton.

Kunstabauten, S. 11

Schöbi-Altstätten: Ich habe eine Frage zur Unterführung SGA Stoss.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
22	Altstätten	Unterführung SGA Stoss	B24.2.022.007 / Projektierung / Realisierung

Kann mir Gschwend-Altstätten erklären, was damit genau gemeint ist?

Gschwend-Altstätten: Das ist die Überführung oberhalb der Kreuzstrasse, ein Viadukt, etwa 60/70 Jahre alt, Beton und in die Jahre gekommen.

Kunstabauten, S. 11

Kommissionspräsident: Ich habe eine Frage zur Brücke Rhein Kriessern-Mäder.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
68	Oberriet	Brücke Rhein Kriessern-Mäder	B26.2.068.014 / Projektierung / Realisierung

Ist das Konzept analog dem Projekt in der Au? Wird die Brücke komplett gesperrt und es bleibt nur noch der Fuss- und Veloweg bestehen, wenn das grosse Projekt kommt?

Marcel John: Das ist richtig. Es gibt Vollsperrungszeiten, es wird aber auch sonst Behinderungen geben. Wir haben ein neues Konzept geschaffen, mit der Verkehrslenkung über Verkehrskadetten. Wir gehen davon aus, dass die Auswirkungen massiv geringer sind als in der Au.

Gschwend-Altstätten: Ich habe eine Anschlussfrage: Es geht in diesem Projekt um die alte Forderung und das Versprechen an den Langsamverkehr, dass auf der Brücke eine separate Spur geschaffen wird. Ist auch angedacht, dass man mit dem Velo einigermaßen sicher über eine dieser Rheinbrücken kommt?

Marcel John: Das ist so angedacht und ist eigentlich Standard, wenn wir so etwas umsetzen. Ich denke, es wird ein ähnlicher Fall sein wie in Rheineck und St. Margrethen-Höchst. Es gibt auf der Brücke eine Spur für den Langsamverkehr.

Schöbi-Altstätten: Wer baut?

Marcel John: Die Ausschreibung erfolgt standardmässig in beiden Ländern. Die Federführung der Realisierung hat in diesem Fall der Kanton St.Gallen. Gehören wird die Brücke hälftig den Österreichern und den Schweizern. Wir wechseln immer ein bisschen ab, bei Au-Lustenau das Land Vorarlberg die Federführung und hier sind es wir.

Schöbi-Altstätten: Wem gehört die Brücke, dem Bund oder dem Kanton?

Marcel John: Leider dem Kanton. Das ist eine unglückliche Situation. Mit dem NFA bzw. dem Übergang der Verantwortung der Nationalstrassen zum Bund wurde das so geregelt. Das geht in die gleiche Thematik, wie wir vorhin beim Knoten Neuhaus erwähnt haben. Der Bund will einfach möglichst wenig dieser Strassen übernehmen. Den Extremzustand haben wir wirklich entlang dieser A13, wo wir die Nationalstrassen unmittelbar an der Landesgrenze haben, dann der Rhein kommt und das zum Konstrukt geführt hat, dass man jetzt eigentlich die Ausfahrten und die Querspangen über die Autobahn als Nationalstrassen hat. Und wo diese fertig ist, gibt es noch so ein Enklavenstück von der halben Brücke und ein paar Meter Strasse. Das ist natürlich auch für den Unterhalt usw. unglücklich, aber der Bund will natürlich, in weiser Voraussicht, genau solche Unterhaltsprojekte nicht übernehmen.

Schöbi-Altstätten: Dann gibt es noch nicht nummerierte eidgenössische Hauptstrassen?

Marcel John: Diese eidgenössischen Hauptstrassen gibt es nach dem neuen NFA auch nicht mehr. Diese werden heute als Ergänzungsnetz bezeichnet.

Kunstabauten, S. 11

Zoller-Quarten: Ich beantrage, den Perimeter vom Castelsplatz bis Schwefelbadplatz auszudehnen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
73	Sargans	Überführung SBB Wangserstrasse (inkl. allfälliger Fuss-Veloverkehrsmassnahme)	Projektierung / Realisierung

Die Überführung SBB Wangserstrasse (inkl. allfälliger Fuss- und Veloverkehrsmassnahme) in Sargans ist im Strassenbauprogramm 2019-2023 mit Priorität 1 (A) mit der Bemerkung Projektierung/Realisierung aufgeführt. Es ist grundsätzlich sehr zu begrüssen, dass diese höchst gefährliche Schwachstelle für den Fuss- und Veloverkehr endlich beseitigt werden soll. Eine Betrachtung allein im Bereich der Überführung SBB greift aber zu kurz und die Schwachstelle würden sich lediglich verschieben und andernorts akzentuieren. Der Perimeter für den Fuss- und Veloverkehr soll deshalb vom Castelsplatz bis zum Schwefelbadplatz ausgedehnt werden.

Marcel John: Ich darf meine Interessen offenlegen. Es handelt sich hier um meine Wohngemeinde. Ich bin hier nicht ganz unbefangen. Der Antrag ist selbstredend. Wir würden nie irgendwo eine Veloinfrastruktur erstellen, die irgendwo anfängt und nirgends endet. Die Einbindung in die bestehende Infrastruktur ist eine Standardaufgabe für uns.

Die Herausforderungen von diesen zwei Geh- und Radwegen über die Eisenbahn hinweg, ist natürlich eine relativ einfache Geschichte. Es würde dann einfach massiv komplizierter, wenn man diese beiden Knoten einbindet. Auf der einen Seite ist ein sechsbarmiger Knoten, der etwa 50 Meter lang ist und auf der anderen Seite ist eine wahnsinnige Verkehrsmaschinerie. Da ist es sehr schwierig, irgendwo nur einigermaßen akzeptable Lösungen zu kreieren. Diese Lösungen wiederum müssten mit einem relativ grossen Platzbedarf realisiert werden. Das wird unter Umständen einen anderen Zeithorizont benötigen, um eine Lösung zu finden, weil jetzt diese Geh- und Radwege da sind.

Sascha Bundi: Wir arbeiten an einem Gesamtkonzept mit der Gemeinde, bereits seit über einem Jahr. Es ist eine sehr herausfordernde Geschichte in Anbetracht der Sanierung dieser Brücke. Wir versuchen, eine kluge Lösung in diesem Bereich zu erarbeiten. Ich möchte aber bereits jetzt erwähnen, dass die momentane Situation nicht erfreulich ist.

Zoller-Quarten: Ich kann leider nicht in Abrede stellen, dass es eine schwierige Aufgabe ist, sonst wäre sie nämlich zu meiner Zeit schon gelöst worden. Es ist ja damals auch nicht gelungen, aber jetzt nimmt man nochmals einen Anlauf. Man hat schon vor 10–15 Jahren Unterführungen oder separate Brücken geprüft. Es ist eine Herausforderung, aber nichts desto trotz, ist das ein berechtigtes Anliegen, dass man den Velofahrern an diesem viel befahrenen Knoten mehr Sicherheit geben kann. Ich wäre froh, wenn man meinen Antrag gutheissen könnte, dass das Baudepartement einen grösseren Spielraum hat.

Sascha Bundi: Wir sind wirklich dran. Es sind bereits Unterführungen miteinbezogen worden. Dass das auch betrachtet und konzeptionell integral über alles geplant wird, ist selbstverständlich für uns und das machen wir so.

Ich möchte hier klarstellen, dass bei Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr auf Gemeindegebiet der Kanton nicht mehr federführend ist und auch die Finanzen nicht über das Strassenbauprogramm laufen. Wenn z.B. eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung unter der SBB durchgeführt werden würde, dann gehört das in das Gemeindestrassennetz. Wir wären dabei, wir würden das mit werkgebundenen Beiträgen unterstützen, aber die Führung liegt bei der Gemeinde. Die grosse Herausforderung im Gesamtkonzept liegt in den verschiedenen Aufgaben. Wenn es dann eine Bestvariante gibt, ist diese anschliessend aufzuteilen und zu bestimmen, wie man gemeinsam vorgeht. Es ist allen klar, wenn wir eine Unterführung unter der SBB hindurch bauen, sprechen wir von einem mehreren Millionenprojekt. Das ist jetzt auch die grosse Diskussion mit der Gemeinde, was sie in diesem Bereich können und möchten.

Blumer-Gossau: Diese Ausführungen leuchten mir ein, aber wir vergeben uns ja nichts, wenn wir diesem Antrag trotzdem zustimmen. Dann haben wir einfach noch ein Stück mehr Sicherheit, dass für den Veloverkehr nichts verloren geht und auch eine gute Lösung erreicht wird.

Regierungsrat Mächler: Dieses Projekt ist mir nicht bekannt. Das heisst, wir hätten jetzt den Fuss- und Veloverkehr über die Brücke vorgesehen?

Sascha Bundi: Es besteht noch keine Bestvariante. Wir sind jetzt mitten im Prozess, wo die Bestvariante noch nicht ausgewiesen ist. Dieser Entscheid bzw. Prozesspunkt ist noch offen.

Regierungsrat Mächler: Dann kann man diesen Antrag aufnehmen?

Marcel John: Wir können diesen Antrag aufnehmen. Aber wenn man von einer integralen Planung spricht, zählt das für alle Projekte im Strassenbauprogramm, und wir machen das sowieso.

Zoller-Quarten: Ich wäre dafür, dass man das so stehen lässt. Die Gemeinde und auch Sie würden sich sicher etwas komfortabler fühlen, wenn man sagt, man betrachtet es etwas grossräumiger. Das ist ja ein Anliegen, das ich auch im Eintretensvotum für die CVP-GLP-Delegation formuliert habe. Und zwar, dass es dort Sinn macht, den Perimeter bei einer Betrachtung von einer Strasse oder einer Strassensanierung etwas grösser zu halten und man dann auch in der Umsetzung vielleicht zusammenhängende Realisierungen wahrnimmt. Das ist die generelle Stossrichtung, die bei diesem Beispiel konkret aufgezeigt wird.

Widmer-Wil: Ich frage mich, wie tief wir in die Diskussionsdiskussion hineingehen sollen und wie tief auch diese Anträge in die Detaillierung gehen sollen? Man könnte natürlich zu fast jedem Projekt noch Fragen, wie weit der Perimeter sei und ob man den nicht noch etwas ausdehnen könnte. Dazu gibt es berechnete Anliegen. Ich würde doch beliebt machen, dass wir den guten Willen spüren und es protokolliert wird, dass man diesen Perimeter ausdehnt, dass wir es dabei belassen. Irgendwie scheint mir dieser Antrag einfach nicht stufengerecht. Das sollte doch genügen?

Zoller-Quarten: Wir haben bei anderen Vorhaben auch relativ detailliert diskutiert, wenn ich an die Züger Frischkäse AG denke oder vorher, als Widmer-Wil relativ viel gesprochen hat. Ich meine, man darf dem gleich viel Platz geben, wie den vorherigen Projekten.

Kommissionspräsident: Die Diskussion ist noch offen.

Widmer-Wil: Es geht nicht um die Diskussion. Aber müssen wir solche Detailanträge bzw. anschliessende Aufträge so beschliessen? Ich finde, das ist einfach zu detailliert. Das heisst nicht, dass ich dagegen bin.

Zoller-Quarten: Ich möchte den Perimeter etwas ausdehnen. Ich denke, in dieser Tiefe kann man das so stehen lassen. Der Antrag ist hiermit auch begründet.

Locher-St.Gallen: Ich schlage vor, dass wir abstimmen. Ich habe vor Zoller-Quarten gesagt, dass ich das nicht einschränken würde. Wenn man das Problem kennt, und das ist ein Problem, ist es unter Umständen sogar mit diesem Antrag noch nicht gelöst. Man muss einfach den Perimeter ausdehnen und ich denke, das haben Sie jetzt aufgezeigt.

Ich könnte dem jetzt zustimmen. Aber es ist noch heikel, wenn man beginnt, das millimetergenau zu definieren. Man muss einfach das Problem lösen, aber wie man das lösen will, soll die Verwaltung prüfen.

Kommissionspräsident: Matthias Renn und ich haben uns überlegt, wie wir diesen Antrag überhaupt aufnehmen können, denn das Projekt liegt vor. Es ist keine konkrete Änderung, es handelt sich lediglich um eine Perimeter Erweiterung. Die Frage stellt sich, ob der Antrag dorthin lauten müsste, dass mehr Geld eingesetzt werden müsste, um dieses Projekt zu erweitern oder ob man einfach von einer Ausdehnung sprechen kann. Das haben wir noch nicht ganz geklärt, wie das dann im Rat auch wirklich behandelt oder sogar allenfalls darüber abgestimmt werden soll. Das Anliegen wurde aufgenommen und der Antrag ist gestellt, aber ob das so im Rat abgebildet wird, weiss ich nicht.

Zoller-Quarten: Mit diesem Risiko kann ich leben. Aber ich möchte mich Locher-St. Gallen anschliessen, dass wir darüber abstimmen.

Kommissionspräsident: Wir kommen zum Antrag Zoller-Quarten, den Perimeter für diesen Streckenabschnitt auszuweiten.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Zoller-Quarten mit 18:2 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Kommissionspräsident: Ich werde mit einer Wortmeldung im Rat deponieren, dass in diesem Projekt der Perimeter ausgeweitet wurde.

Umfahrungsstrassen, S. 12

Götte-Tübach: Ich habe eine allgemeine Frage zum Lehnbauwerk Gehweg St.Scholastika.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
105	Tübach	Lehnbauwerk Gehweg St.Scholastika	B09.1.105.002 / Realisierung

Wir wissen, dass das schon lange nicht mehr nur das Lehenbauwerk ist. Das hat die ganze Strasse mit Rad-, Fussweg und all ihren Themen mit sich gebracht. Das bleibt immer mit dem Titel «Lehenbauwerk» und läuft unter Kunstbauten. Hat das irgendwo eine Konsequenz oder ist der Rest sonst irgendwo enthalten? Das habe ich bei diesem Projekt nie begriffen.

Marcel John: Hinten steht eine B-Nummer, das ist unsere Investitionsnummer. Diese wurde ausgelöst, als wir dieses Projekt gestartet haben. Damals hatte dieses Projekt den Namen «Lehenbauwerk Gehweg St.Scholastika». Das ist in unserem System so abgebildet und deshalb haben wir diesen Namen auch beibehalten. Das Projekt beinhaltet alle weiteren Planungen und die Realisierungsabsichten. Es geht nicht gegen diese Thematik, warum das so bezeichnet ist. Es ist bei den Kunstbauten angegliedert ist, weil es den gleichen Projektleiter hat wie damals.

Götte-Tübach: Diese Antwort war sehr klärend. Wie viel Raum gäbe es für eine Projekterweiterung? Ich gehe davon aus, dass die Projekte so gemacht werden, wie es geplant bzw. hier formuliert ist. Um die Velofahrer und Fussgänger wieder ans Netz zu erschliessen, fehlt ein Stück dazwischen. Wie könnten wir im Rahmen des Gesamtstrassenbauprogramms so etwas umsetzen, wenn es sinnvoll ist und es eine vernünftige Lösung gibt?

Marcel John: Grundsätzlich ist das die Diskussion, die wir vorher geführt haben. Wir versuchen bei allen an uns herangetragenen Anträgen die ganze Problemstellung möglichst umfassend zu betrachten und dementsprechend auch den Projektperimeter bzw. den Aufgabenbereich zu erweitern. In diesem konkreten Projekt besteht die Problematik, dass das Projekt bereits aufgelegt ist. Das heisst, wir haben die Verpflichtung gegenüber dem demokratischen Prozess, dieses entsprechend der Auflage umzusetzen. Wenn wir etwas Zusätzliches machen, müssen wir ein neues Projekt erstellen.

Götte-Tübach: Wenn im Sinne des Gesamtbauablaufs ein Zusatzprojekt sinnvoll wäre, dann gibt es nichts, das aufgrund des Strassenbauprogramms dagegenspricht. Ich gehe davon aus, dass bei Null angefangen werden muss und wir die Zeit brauchen, bis das nächste Strassenbauprogramm folgt. Mir geht es vor allem um die Velo- und Fusswege.

Kunstbauten, S. 12

Kofler-Uznach: Ich habe eine allgemeine Frage zur Brücke Linthkanal Grinau.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
18	Uznach	Brücke Linthkanal Grinau	Studie / Projektierung / Realisierung

Mir ist nicht ganz klar, was dort gemacht wird. Diese Brücke wurde doch erst kürzlich saniert, es wurde ein Radweg erstellt. Wie ist die Aufteilung?

Marcel John: Ich gehe davon aus, dass es eine reine Sanierungsmassnahme ist. Ich weiss nichts von einer kürzlich durchgeführten Sanierung. Ich müsste nachschauen, wann diese Brücke zum letzten Mal saniert wurde.

Diese Unterhaltsgeschichte ist vielleicht auch ein aktuelles Thema aufgrund des Unglücks in Genua. Bei uns läuft das sehr systematisiert mit einer elektronischen Lösung mit dem sogenannten Kunstbautenunterhalt-Tool des Bundes. Wir erhalten Aufgebote, in welchen Rhythmen wir welche Kontrollen bei diesen Kunstbauten machen müssen. In die Lösung werden Beschädigungen aufgenommen, eine Zustandsbeurteilung gemacht mit einer Sanierungsaufgabe dazu und dementsprechend wird das anschliessend umgesetzt.

Die Sanierungen werden nicht diskutiert, sondern entsprechen einem Grundbedürfnis um die Sicherheit zu gewährleisten.

Kofler-Uznach: Wie hoch ist die Aufteilung?

Marcel John: Die Aufteilung ist 50/50. Mit Dritte ist der Kanton Schwyz gemeint.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

Widmer-Mosnang: Ich habe eine allgemeine Bemerkung zur Gemeinde.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
40	Kirchberg Mosnang	Murgstrasse: Dorf Mühlrüti bis Bennenmoos (mit Abzweiger KS Nr. 40/45 im Bennenmoos)	Projektierung / Realisierung

Es handelt sich um die Gemeinde Mosnang und nicht um die Gemeinde Kirchberg.

Kommissionspräsident: Der Antrag auf Änderung der Standortgemeinde wird formell im Kantonsrat beantragt. Danke für den Hinweis.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

Widmer-Mosnang: Ich beantrage, den Perimeter vom Chrüzweg Brunnadern bis Burg auszudehnen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
11	Lichtensteig	Wasserfluhstrasse: Wasserfluh-Burg Chrüzweg Brunnadern-Burg	B64.4.011.316 / Projektierung / Realisierung

Begründung: Die Wasserfluhstrasse ist die kürzeste Verbindung aus der Region Zürichsee-Linth über das Neckertal in den Raum Herisau / St.Gallen. Die Strasse wird bereits heute vom Schwerverkehr rege genutzt. Die Wasserfluhstrasse ist über weite Strecken schmal und weist enge Kurven auf. Ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen insbesondere im Zusammenhang mit LKW ist schwierig.

Das Strassenbauprogramm sieht vor, den Abschnitt Burg bis Passhöhe mit der Priorität A zu sanieren. Damit würde lediglich ein kleines Teilstück baulich erneuert. Es würde mehr Sinn machen, die Wasserfluhstrasse auch ab Passhöhe bis zum Abzweiger Chrüzweg-Brunnadern in der Gemeinde Neckertal gesamtheitlich im Bauvorhaben Nr. 11 zu sanieren

Es ist richtig, dass hier saniert wird, wenn man die Wasserfluhstrasse kennt weiss man, dass ab Passhöhe Richtung Neckertal in den obersten 500 Metern ein grosses Problem besteht. Hier sprechen wir nicht von einer 7-Meter-Strasse, diese Strasse ist knapp 6 Meter breit. Wir haben Schwerverkehr auf dieser Strecke, wir haben sehr viele Velofahrer, die über die Wasserfluh fahren. In diesem Gebiet passieren sehr viele Unfälle. Wir stellen deshalb den Antrag, mit diesem Projekt soll aus verkehrstechnischen und vor allem auch aus Sicherheitsgründen die gesamte Wasserfluhstrasse bis Chrüzweg-Brunnadern aufgenommen werden.

Raths-Thal: Offenbar haben die Neckertaler-Gemeinden schon mehrmals darauf hingewiesen, dass sich die Wasserfluhstrasse in einem schlechten Zustand befindet.

Kofler-Uznach: Ich habe gewisse Einwände, wenn man diese Strasse ausbaut, wird es noch mehr Schwerverkehr anziehen. Zudem generiert der Ausbau enorme Kosten.

Widmer-Wil: Ich habe Sympathien mit diesem Antrag. Es gilt zu beachten, dass es eine Anpassung des Kredits gibt, denn mit dem gleichen Geld kann man nicht einfach das Doppelte machen. Ich bitte den Gesuchsteller, gestützt auf eine Auskunft, einen konkreten Betrag zu nennen. Wir können nicht überall «Realisierung» schreiben und die Summe bleibt gleich.

Blumer-Gossau: Der Antrag ist abzulehnen. Ich unterstütze das Votum Kofler-Uznach, es kann nicht unsere Absicht sein, dass man mehr Lastwagenverkehr über diese Passstrasse locken will – genau das würde nämlich passieren.

Widmer-Mosnang hat in seiner mündlichen Begründung das Velo erwähnt, in der schriftlichen Begründung steht kein Wort über Velo. Wenn das mit dem Velo ernst gemeint wäre, müsste es einen Antrag geben, dass man abgetrennt von der Strasse einen Veloweg macht. Das wäre aber eine grössere Geschichte und dann müsste man tatsächlich Kosten erheben.

Spoerlé-Ebnat-Kappel: Dem Antrag ist zuzustimmen. Zu Kofler-Uznach: Es mag durchaus sein, dass mehr Schwerverkehr angelockt werden könnte, viel mehr wird es nicht sein, das kann ich genauso in den Raum stellen. Es ist, wie Blumer-Gossau erwähnte, ein vielbefahrener Veloweg. Ein so grosses Projekt mit einem Veloweg kann wahrscheinlich so nicht realisiert werden, deshalb ist es doch vernünftig und logisch, dass man das Maximum herausholt. Somit trägt man der Sicherheit und den Velofahrern Rechnung.

Wird dem Antrag zugestimmt, wird man schauen müssen, wie viel Mehrkosten das verursacht. Es wäre nicht seriös, wenn man im Voraus eine Zahl in den Raum stellen würde.

Widmer-Mosnang: Zu Blumer-Gossau: ich lege meine Interessen offen: ich bin GA-Besitzer, fahre 20'000 km Auto im Jahr und fahre ein paar Tausend Kilometer mit dem Velo. Wenn wir Strassen bauen, dann fahren darauf nicht nur Lastwagen und Autos, sondern meistens auch Velos. Ich kenne das Strassennetz im Kanton St.Gallen sehr gut, das Teilstück Passhöhe Richtung Neckertal ist etwas ganz Spezielles. Wir hatten Unfälle mit Lastwagen sowie Autos und für die Velofahrer ist es nicht zumutbar. Diese Strecke wird relativ fleissig von Velofahrern genutzt, deshalb müssen wir hier eine Lösung finden, wie wir das miteinander verbinden können. Wieviel das kostet, muss das Tiefbauamt bestimmen.

Koller-Gossau: Dem Antrag ist zuzustimmen. Ich kenne die Strasse auch. Die Strassen von Lichtensteig und Neckertal sollten die gleiche Qualität aufweisen. Deshalb finde ich es wichtig, dass wenn man einen Teil saniert, das ganze so gemacht werden soll. Zu Blumer-Gossau und Kofler-Uznach: Ich bin froh, wenn die Lastwagen den Weg mit der kürzesten Distanz nehmen und nicht noch mehr Kilometer auf den Strassen machen.

Locher-St.Gallen: Dem Antrag ist zuzustimmen. Diese Strasse befindet sich in einem miserablen Zustand. Man kann immer sagen, dass neue resp. sanierte Strassen mehr Verkehr anziehen. Ich erinnere daran, dass im Moment mit Hochdruck die Umfahrungen im Toggenburg ausgebaut werden. Das führt zu einer grossen Zeitersparnis, vor allem, wenn dann das nächste Teilstück eröffnet wird. Ich glaube, das ist anschliessend schlagender, als dass ich ein paar Franken Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sparen kann. Dem Anliegen der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist Rechnung zu tragen.

Schöbi-Altstätten: Im Zeitalter, in der jeder ein Navigationssystem im Auto hat und die LSVA bestimmt, wie viel sie bezahlen müssen, wird sich eine Strecke vor allem an der Zeit orientieren. Unter dem Aspekt der Sicherheit ist eine gut ausgebaute Strasse, auf der allenfalls auch ein Velo Platz hat, mehr wert, als wenn man die Strasse in einem schlechten Zustand belassen wird und trotzdem von Lastwagen genutzt wird.

Kofler-Uznach: Wir haben nach St.Gallen eine gut ausgebaute Strasse, z.B. über Wil, die noch mehr ausgebaut wird. Der Schwerverkehr soll diese Strecke nehmen. Wir bauen nicht eine Strecke aus, dass diese Nebenstrasse auch noch durch den Lastwagenverkehr belastet wird. Es ist nicht nur bei der Wasserfluh, sondern die Belastung durch den Lastwagenverkehr würde weiter oben auch kommen. Es wäre ein Fehler, wenn man diese ausbaut und den Lastwagenverkehr dorthin zieht. Das wäre für die Anwohner ein Nachteil.

Blumer-Gossau: Wenn Sie sich für die Sicherheit von Velofahrern einsetzen wollen, dann müssen sie einen abgetrennten Veloweg machen, sonst ist es nicht sicherer für die Velofahrer. Wenn man die Strasse verbreitert und Lastwagen darauf fahren, dann fahren die Lastwagen entsprechend schneller und somit ist die Gefahr für die Velofahrer grösser als vorher. Wenn es eine schmale Strasse bleibt, dann müssen alle Fahrzeuge mehr Vorsicht walten lassen, das ist für die Velofahrer auch eine schlechte Lösung, aber es ist weniger schlecht.

Widmer-Mosnang: Wir beschliessen darüber, dass wir einen Radweg vom Neckertal bis an diesen Kreuzweg bauen, wir führen die Velos auf die Wasserfluhstrasse zu und dazwischen haben wir eine Sackgasse. Es geht mir darum, dass man das hier alles aufnimmt. Es ist klar, der Kanton kann nicht alles in den nächsten drei bis vier Jahren bauen, wenn man das aber jetzt nicht einschliesst, dann müssen wir wieder das nächste Strassenbauprogramm abwarten und es verzögert sich alles. Wir erhalten hier einen Engpass für den Schwerverkehr, die Autos und für die Velos. Wir müssen regional denken.

Regierungsrat Mächler: Wir sind uns vermutlich alle einig, dass die Wasserfluhstrasse einen Sanierungsbedarf aufweist. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob man es in Etappen oder alles miteinander macht? Wir meinen, die Wasserfluhstrasse soll aufgrund bestehender personeller Ressourcen und auch aus finanziellen Aspekten in Etappen saniert werden. Wir haben eine Etappe aufgenommen. Gemäss Ihrem Antrag, soll eine Totalsanierung auf der linken und der rechten Seite gemacht werden.

Mit Blick auf den nächsten Antrag, die Totalsanierung der Rickenstrasse, weise ich darauf hin, dass die beiden Strassenzüge nicht zu stemmen sind. Das sind grosse und erhebliche Strassenzüge. Bei der Betrachtung des regionalen Perimeters, weise ich darauf hin, dass durch solche grossen Investitionen der Vorwurf kommen könnte, dass zu viel im Toggenburg investiert werde. Ich erinnere Sie, was wir momentan im Toggenburg an Strassen investieren. Wir bauen momentan die Umfahrung Bütschwil und haben den Spatenstich Ende August für die Sanierung in Wattwil. Diese Grossvorhaben kosten zusammen über 300 Mio. Franken. Bei der Rickenstrasse wäre es für die Region Linth und das Toggenburg.

Sie entscheiden schliesslich, ich wehre mich aber gegen den Antrag, weil es massive Mehrinvestitionen benötigt. Wir werden die Zahlen liefern, was eine Gesamtsanierung kosten würde. Ich schätze rund 20 bis 25 Mio. Franken.

Marcel John: Wir versuchen, die Kosten abzuschätzen. Von der Länge her ist es Faktor 4 mehr als das vorgesehene Projekt. Beim projektierten Abschnitt ist noch eine Wasserschutzmassnahme enthalten, das wird ein teurer Abschnitt sein. Man kann demnach von einem Faktor 3 ausgehen.

Ich erläutere Ihnen, warum wir nur diesen Abschnitt hineingenommen haben. Die Wasserfluhstrasse ist eine Strasse mit Unterhaltsaufwand. Wir haben dort relativ schlechte Strassenverhältnisse. Man kann sie nicht 1:1 in Stand stellen, weshalb sie bei den Baumassnahmen enthalten ist. Wir kennen die Breitenprobleme und die Sicherheitsdefizite.

Es ist eine Strasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von unter 3'000. Ein separater Geh- und Radweg für eine Strasse mit 3'000 DTV oder weniger ist also bei weitem nicht der Standard, den wir im Kanton St.Gallen haben. Wir können keinen 1:1 Ersatz machen, weil wir eben einen gewissen Ausbaubedarf haben. Wir haben darum einfach einmal eine Etappe hineingenommen.

Ich mache Sie auf die Konsequenzen aufmerksam: Wir haben ein Programm zusammengestellt, welches die Finanzierung bezeichnet, bei dem am Ende des Programms 25 Mio. Franken im Strassenfonds bleiben. Wir haben die Problematik der personellen Ressourcen, diese ist momentan ausgelegt auf das Programm, erläutert. Wenn man zusätzlich 15 oder mehr Millionen im Programm vorsieht, wird die Umsetzung mit dem vorhandenen Personal unmöglich sein. Entweder baut man dann beim Personal aus, oder man müsste überlegen, allenfalls etwas aus der A-Priorität zu nehmen, um die Wasserfluhstrasse hineinzunehmen.

Göldi-Gommiswald: Ich weise drauf hin, bei der «Rickenstrasse» ist es nicht die Idee, die ganze Länge total und sofort zu sanieren. Allenfalls ist eine Anpassung zur Verdeutlichung nötig. Die Idee «Rickenstrasse» war das «Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit auf der ganzen Rickenstrasse». Es soll im Sinn einer Zweckmässigkeitsbeurteilung das Gesamte angeschaut werden: wie sieht man das langfristig, wo geht sie am Schluss durch und dass das Projekt von C nach A-Priorität verschoben wird. Im Antrag steht fälschlicherweise «Totalsanierung Wattwil bis Neuhaus».

Wick-Wil: Wir haben Millionen für die Umfahrungen Bazenheid, Bütschwil und Wattwil aufgebracht und es hört nicht mehr auf. Ich wohne in einer Region mit Hauptstrassen in Zuständen, wo es schlichtweg lebensgefährlich ist, Velo zu fahren (z.B. Schulweg Rossrüti-Wil). Wir brauchen dringend Investitionen. Mit 5–6 Mio. Franken könnten wir diese Probleme lösen. Ich sehe davon aber nichts im Strassenbauprogramm. Die Verteilung der Gelder in den Sammelpositionen soll fair auf die Regionen verteilt werden.

Spoerlé-Ebnat-Kappel: Es ist so, dass im Moment extrem viel im Toggenburg investiert und gebaut wird. Der Ursprung ist, dass man dies in der Vergangenheit eben nicht gemacht hat und es jetzt einen Nachholbedarf gibt. Ich finde es ist keine gute Diskussion, wenn man anfängt Regionen gegeneinander auszuspielen. Das es überall einen Bedarf gibt, ist mir klar. Aber ich finde es falsch, wenn man sagt die Investitionen erfolgen nur ins Toggenburg, ohne dass man erwähnt, wieso der Investitionsbedarf so gross ist.

Ich verstehe die Regierung, dass sie mit den Finanzen haushälterisch umgehen muss und schauen muss, wie sie das machen kann. Ich verstehe nicht, warum man zuerst den vorderen Teil der Wasserfluh macht, obwohl der hintere Teil in einem schlechteren Zustand ist. Das führt dazu, dass man auf die Idee kommt, wenn man sowieso schon am Bauen ist, dann soll man gerade alles auf einmal machen. Ich glaube, wenn man alles miteinander machen kann, gibt es Synergien, die man nutzen kann. Man kann eine vergünstigte Situation schaffen, als wenn man zweimal die ganze Baustelle in dieser Grösse und Dimension aufbaut.

Widmer-Wil: Ich unterstütze beide Anträge. Es sind auch aus Sicherheitsgründen sinnvolle Sanierungen. Ich unterstütze die Argumente meines Vorredners. Die regionale Verteilung ändert alle 5 bis 10 Jahre, wir können nicht einfach Durchschnittswerte reinnehmen und über den Kanton gleichmässig diese Gelder verteilen. Sie sind dort einzusetzen, wo es zielgerichtet ist und Nutzen bringt. Ich verstehe nicht, wieso man eine solche Strasse in zwei Etappen saniert, dann hat man zweimal die ganze Baustelle und den Ärger. Der Engpass bleibt dann eigentlich doppelt so lange. Wenn man saniert, sollte man ein richtiges Stück machen und dann ist es wieder erledigt. Natürlich kostet dies etwas, darum soll dieser Betrag vom Tiefbauamt ungefähr beziffert und aufgenommen werden. Offenbar haben wir noch genug im Strassenfonds. Wir hätten noch genug in den Reserven. Eigentlich müsste man mehr Geld in den Strassenfonds hineintun, dieses Jahr und auch für das nächste Mal.

Kofler-Uznach: Die Strasse wird mit einem Ausbau sicher nicht sicherer, weil dann wird dort gerast. Wenn die Strasse relativ schmal ist, geht man vorsichtig miteinander um.

Regierungsrat Mächler: Zu Widmer-Wil: Wenn gebaut wird, erfolgt dies sowieso in Etappen, sonst müssten wir die Strasse für ein Jahr schliessen und ich gehe nicht davon aus, dass dies das Ziel des Antragsstellers wäre. Synergien hat man eben nicht unbedingt, weil man diese Strasse nicht für 12 Monate schliessen kann. Ich erinnere daran, dass man verschiedene Strassen in Etappen saniert. Die Flumserbergstrasse saniert man seit 2007 in Etappen und nimmt die kritischsten Stücke heraus und baut diese neu. Das wäre auch bei der Wasserfluhstrasse unser Vorschlag: Jetzt würde man anfangen und diese etappiert vorantreiben.

Als Regierungsrat mache ich mir Gedanken über die ganze Infrastruktur und ich habe auch gewisse Befürchtungen. Wir haben nicht nur Tiefbauten, wir haben auch Hochbauten. Diesbezüglich ein sensibles Projekt ist der Campus Wattwil. Zudem haben wir das Projekt Klanghaus. Ich weise einfach darauf hin, dass im Moment sehr viel im Toggenburg investiert wird. Ich bitte euch, den Bogen nicht zu überspannen. Die Regierung wird diesbezüglich ein rotes Blatt machen. Ich warne einfach vor einem Kollateralschaden an einem anderen Ort.

Sascha Bundi: Wir haben das über die Gesamtlänge überprüft. Wir haben die Etappe priorisiert, welche in zwei verschiedenen Schutzzonen liegt, S2 und S3. S2 ist eine so hohe Schutzzone, dass eigentlich ein allgemeines Bauverbot vorliegt. Eine Änderung dieser Strasse muss in dieser Schutzzone eine spezielle Bewilligung durchlaufen. Das ist für uns wichtig, dass man solche Grundsatzentscheide am Anfang vornimmt, weil wenn so etwas dann nicht klappt, ändert das ganze Konzept. Den Hotspot der Wasserfluhstrasse lösen wir nun. Wenn wir dort wissen, wie es geht, dann wird der Rest auch einfacher und auch kompatibler im Gesamten.

Locher-St.Gallen: Ich war Kantonsratspräsident, als der Beschluss über Bütschwil gefasst wurde. Bütschwil kam nur, weil Rapperswil-Jona die Umfahrung, welche dringend gewesen wäre, selber versenkt hat. Es ist falsch, daraus eine Regionendiskussion abzuleiten. Diese wird aber kommen. Die Priorisierung dieser einzelnen Projekte hängt auch davon ab, was wo bereit ist. Jede Region ist angehalten, ihre Probleme möglichst zur Realisierung zu bringen. Das betrifft auch die Radwege und den Strassenausbau usw. Am Schluss ergibt sich eine zufällige Reihenfolge. Es war nie der politische Wille, die Gelder in eine spezifische Region zu stecken. Dieses Projekt war bereit und die anderen haben sich aus dem Rennen genommen. Ich finde es wichtig, dass hier gesagt wird, wo der Schuh drückt und am Schluss müssen wir in Berücksichtigung der Finanzierung und der Projektreife schauen, was man realisieren kann. Es ist nicht nur ein Projekt für das Toggenburg, was wir hier diskutieren. Es ist ja auch eine Querverbindung durch den Kanton. Wir müssen eine Projektdiskussion führen und die Priorisierung soll nicht hier drinnen passieren.

Widmer-Wil: Diese Strasse ist nicht nur für das Toggenburg, sondern da ist viel Durchgangsverkehr dabei. Wir bauen sie nicht für die einzelnen Gemeinden vor Ort, sondern für den Verkehr, der dort durchgeht, also eigentlich zur Entlastung der Gemeinden.

Eine Etappierung innerhalb der Baustelle gibt es sowieso, das ist klar. Mir graut einfach davor, dass diese Etappierung dann über 10 Jahre geht bzw. über zwei Strassenbauprogramme. Eine Etappierung über 5 Jahre wäre mir lieber. Wäre es denn mindestens möglich, dass man das jetzt so belässt, wie es ist, aber zusätzlich die Projektierung des zweiten Abschnitts hineinzunehmen? Vielleicht nicht die Realisierung aber zumindest die Projektierung? Das wäre vielleicht ein Kompromissvorschlag.

Raths-Thal: Für mich ist die Formulierung wichtig. Wenn Regierungsrat Mächler sagt «in Etappen», dann stimmt das für mich, man fängt an, man bleibt dran und man hört dann auf. In Etappen realisieren, vielleicht auch über das nächste Strassenbauprogramm hinaus. Die Strasse ist wirklich in einem schlechten Zustand.

Göldi-Gommiswald: Ich unterstütze was Locher-St.Gallen erwähnt hat, das Strassenbauprogramm ist definitiv nicht Regionalpolitik. Also ich verstehe es definitiv nicht so. Klar, wenn man

Umfahrungen hat, kann es mal passieren, dass man verschiedene Sachen ein bisschen ausgewogen anschauen muss. Mich irritiert, dass der Bauchef einen solchen Respekt vor diesen Investitionen hat und den Karren nicht überladen will. Aber das, was wir jetzt hier auf dem Tisch haben, ist für mich definitiv nicht das regionalpolitische Vehikel, weil in meinen Augen sind Strassen die Elemente, welche verbinden.

Regierungsrat Mächler: Ich weiss einfach, welche Diskussionen mir bevorstehen. Wenn der Wunsch besteht, die Wasserfluhstrasse in Etappen und über mehrere Programme zu sanieren, dazu sind wir zu Aussagen bereit, das hatten wir geplant. Der vorliegende Antrag verfolgt jedoch eine Gesamtsanierung innerhalb der nächsten 5 Jahre über den ganzen Strassenzug. Das würde 15 Millionen teurer, das Ganze wäre dann 20 Millionen Franken.

Zum Verhältnis Wasserfluh und Ricken: Der DTV ist 3'000 über die Wasserfluh und 12'000 über den Ricken, das ist eine ganz andere Dimension. Die Umfahrung Bütschwil geht im Jahr 2020 auf, dann können wir davon ausgehen, dass in Zukunft eher weniger Verkehr über die Wasserfluhstrasse geht. Es wird attraktiver von St.Gallen nach Rapperswil über Wil zu fahren. Bütschwil ist heute ein Engpass mit zwei Eisenbahnüberquerungen. Dieses Problem werden wir nicht mehr haben.

Widmer-Mosnang: Aufgrund der Diskussion und dem Vorschlag von Widmer-Wil könnte sich unsere Delegation damit einverstanden erklären, dass man den Vorschlag im Strassenbauprogramm zur Strassennummer 11 stehen lässt. Wir ziehen den Antrag zurück.

Die CVP-GLP-Delegation beantragt sodann ein neues Projekt mit Priorität A aufzunehmen und die Projektierung des Streckenabschnitts von Chrüzweg Brunnadern bis Wasserfluh zu starten.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
<u>11</u>	<u>Neckertal</u>	<u>Chrüzweg Brunnadern-Wasserfluh</u>	<u>Projektierung</u>	<u>1'000</u>

Wir haben im laufenden Strassenbauprogramm 143 Mio. Franken nicht benutzt und wir werden es auch im nächsten nicht schaffen, weil es lange braucht, bis gewisse Projekte bewilligt sind. Es wäre falsch, wenn man hier baut, und beim nächsten Strassenbauprogramm sagt man, man müsste erst einmal projektieren. Da vergeht zu viel Zeit, weil das muss einmal gemacht werden. Man soll jetzt sagen, man projektiert den zweiten Abschnitt in diesem Strassenbauprogramm und ist dann bereit für die Umsetzung im 18. Strassenbauprogramm.

Kommissionspräsident: Du sagst, du möchtest ein neues Projekt mit der Strassennummer 11 und dem Titel «Chrüzweg Brunnadern-Wasserfluh» und dazu die Projektierung starten. Verstehe ich das richtig?

Regierungsrat Mächler: So wie ich diesen Änderungsantrag verstehen würde, wäre es eigentlich so, dass man den ganzen Abschnitt projektiert, aber effektiv realisiert wird nur die Etappe, die wir bis jetzt vorgesehen haben.

Widmer-Mosnang: Die Frage ist, ob man nicht einfach den Teil, wie er jetzt ist, so stehen lässt.

Regierungsrat Mächler: Ich glaube, man müsste jetzt einen zweiten machen. Das ist eigentlich bei der Strassennummer 11 zu tun und dann gibt es einen Übergeordneten für die Gesamtsanierung der Wasserfluhstrasse, der aber dann nur eine Projektierung ist. Anschliessend müsste man einen Betrag für die Projektierung einsetzen.

Marcel John: Ich würde eine neue Linie im A machen für die Projektierung dieser Strasse, so wie wir es jetzt diskutiert haben. Ich gehe von rund 1 Mio Franken für den Aufwand aus.

Koller-Gossau: Ich unterstütze diesen Antrag, weil es wichtig ist, die gesamte Rickenstrasse zu beachten.

Kommissionspräsident: Matthias Renn projiziert den Antrag. Es ist ein neues Projekt im A. Wir behaften die Regierung nicht auf diese 1 Mio. Franken, den Betrag können sie noch verifizieren und Matthias Renn melden.

Blumer-Gossau: Regierungsrat Mächler hat vorhin zu Recht auch auf die Ressourcen hingewiesen. Wie sähe es denn aus, wenn man jetzt die Projektierung für die Million in den kommenden fünf Jahren unterbringen müsste? Ist dies von den Kapazitäten her möglich?

Regierungsrat Mächler: Ich würde jetzt einmal behaupten, das müsste möglich sein, weil wir solche Projektierungen sowieso nicht selber machen. Das machen wir extern. Selbstverständlich muss sie von unserem Personal nachher unterstützt werden und wir brauchen einen Projektleiter. Das braucht Ressourcen. Aber am Schluss müssen alle angenommenen Anträge betrachtet werden und eine neue Ressourcenplanung erstellt werden. Ich bin froh, dass wir einen Antrag haben, den man meiner Meinung nach als eine gesamte Sanierung dieses Strassenzugs im 17. Strassenbauprogramm präsentieren kann. Ich würde behaupten, dass kein rotes Blatt erfolgt.

Blumer-Gossau: Eine Einschätzung von Regierungsrat Mächler habe ich. Ich hätte gerne noch die Einschätzung der Fachleute, weil wenn man ehrlich ist, müsste man sagen, es kommt ins B. Das hören Sie nicht gerne, jedoch, wenn man die Kapazitäten anschaut, wäre es im B am richtigen Ort. Vielleicht möchten Sie etwas dazu sagen?

Marcel John: Ich habe es vorhin bereits ausgeführt. Ich finde es ebenfalls etwas problematisch. Wir haben das Gesamtprogramm entworfen und die begrenzende Grösse waren die personellen Ressourcen im Tiefbauamt. Aus diesem Hintergrund, wenn wir noch 25 Mio. Franken aus dem Strassenfonds Ende Programm übrig hätten, hätten wir eigentlich einen Überhang u.a. in Projekte und das Agglomerationsprogramm. Alle zusätzlichen Aufträge, die wir jetzt noch bekommen, entschärfen die Situation nicht, sondern machen sie noch schwieriger. Wir müssen generell einmal diskutieren, wie wir das stemmen wollen. Was ich ganz klar sagen kann ist, wenn wir bei 10 oder 15 Mio. Franken mehr wären, wäre es für uns ein Unding, dies zwischen zwei und drei Mio. Franken pro Jahr zusätzlich zum Programm mit Personal umzusetzen, das bis jetzt irgendwie auf der Ersatzbank gewesen wäre und wir nun einfach abholen könnten. Das haben wir nicht. Diejenigen die mit uns zusammenarbeiten wissen, dass wir uns überall zur Decke strecken um die Projekte umzusetzen und es verschärft die Situation. Es werden schlussendlich auch andere Projekte, wenn man den Personalbestand gleich lässt, darunter leiden. Man muss dann zeitlich die Vorstellung, die man hat, dementsprechend verschieben.

Kommissionspräsident: Wir könnten nun abstimmen. Die Meinungen sind gemacht, wir haben es schon mehrfach gehört.

Widmer-Wil: Es darf aus meiner Sicht nicht ins B, weil ja die Meinung ist, dass man jetzt die erste Etappe und nachher relativ nahtlos die zweite macht. Dies sollte nicht erst am Schluss vom nächsten Strassenbauprogramm erfolgen, sondern nahtlos weitergehen. Das ist eigentlich auch die Idee dieser Projektierung, dass man mit der Realisierung schnell beginnen kann. Die personellen Ressourcen sind sicher auch zu berücksichtigen. Wir werden noch einen Antrag stellen, damit das Tiefbauamt mehr personelle Ressourcen auch für die Problematik des Agglomerationsprogramms bekommt, welches wir am Montag diskutiert haben.

Regierungsrat Mächler: Ich möchte präzisieren, damit wir wirklich wissen was jetzt gemacht wird. Im 17. Strassenbauprogramm würde nun gemäss dem Antrag der Teilabschnitt, den wir auch vorgesehen haben mit 5 Mio. Franken realisiert. Mit dem Projektierungsantrag, den wir zusätzlich

noch haben, wird planerisch der andere Teil noch gemacht, aber gebaut wird von dem noch nichts, weil Sie ja gesagt haben, dass dieser erst als nächstes an der Reihe sei. Im 18. Strassenbauprogramm würden wir dann wieder einen Betrag einstellen zur Realisierung der Etappen 2 und 3.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Widmer-Mosnang mit 16:5 Stimmen zu.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

Cozzio-Uzwil: Ich habe eine allgemeine Frage zur Bahnhofstrasse.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
38	Oberuzwil	Bahnhofstrasse	Projektierung / Realisierung

Cozzio-Uzwil: Wurde bei der Gesamtplanung auch die mögliche Zentrumsgestaltung von Uzwil usw. berücksichtigt? Ist das überhaupt angedacht oder wie weit ist man hier?

Marcel John: Wir müssen das zuerst abklären und können es später beantworten.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich habe eine allgemeine Frage zur Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Bollingen - Rapperswil-Jona.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
17	Schmerikon	Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Bollingen - Rapperswil-Jona / km 27.015 bis 32.741	Projektierung / Realisierung

Ich fahre diese Strasse immer und finde nicht das sie in einem so schlechten Zustand ist, wie die Wasserfluhstrasse. In unserer Region ist auch der Veloweg von Rapperswil auf Schmerikon ein grosses Thema, weil man jetzt auf dem Strandweg fahren muss. Das ist für mich kein idealer Veloweg, weil nicht alles asphaltiert ist. Wenn dort eine Totalsanierung gemacht wird, ist dann der Veloweg gestorben?

Marcel John: Bei der Totalsanierung ist die Strasse und der Veloweg nun separiert.

Fürer-Rapperswil-Jona: Es ist kein Veloweg, sondern ein Strandweg.

Marcel John: Wir haben keinen Antrag von den Gemeinden, auf Kantonsstrassen einen separaten Geh- und Radweg zu machen. Gemäss unserem Kenntnisstand ist geplant einen separaten Geh- und Radweg zu machen, aber da sind wir nicht federführend, sondern leisten finanzielle Hilfe. Das projiziert und setzt die Gemeinde um.

Fürer-Rapperswil-Jona: Dann müsste Rapperswil-Jona und Schmerikon das gemeinsam planen?

Marcel John: Ja, sie müssten gemeinsam ein Konzept aufstellen, wie sie das machen und realisieren möchten und dann bei uns einen Antrag stellen.

Kommissionspräsident: Die vom Tiefbauamt priorisierten Massnahmen im A sind durchgearbeitet. Wir beraten nun diejenigen Projekte, die ins A verschoben werden oder neu aufgenommen werden möchten.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

Göldi-Gommiswald: Ich beantrage, das Projekt als Studie bei den Kantonsstrassensanierungen – Priorität A aufzunehmen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
14	<u>Wattwil / Gommiswald / Eschenbach</u>	<u>Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse ab Wattwil Brendi bis Abzweiger Neuhaus einschliesslich Prüfung der Entlastung Ortsdurchfahrten</u>	<u>Studie</u>	<u>500</u>

Begründung:

Der Ricken gehört bereits heute zu den meistbefahrenen Kantonsstrassen. Mit der Fertigstellung der Umfahrung Bütschwil und Wattwil bis im Jahr 2022 ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Rickenstrasse ab Abzweiger Neuhaus bis Wattwil Brendi zu rechnen. Es ist eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung für verschiedene Varianten zur Sanierung oder Korrektur der Rickenstrasse auf dem ganzen Abschnitt auszuarbeiten. Dabei sind insbesondere auch flankierende Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten vorzusehen. Mit dem Vollanschluss der Rickenstrasse in der Brendi Wattwil an die Umfahrungsstrasse Wattwil ist eine Bypass-Lösung zu realisieren.

Ich starte auf Seite 32, letzte Position «Kantonsstrassensanierungen Bau und Unterhalt Wattwil, Ausbau und Konzept der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse», das ist der eine Teil von diesem Punkt der noch im C ist und der zweite Teil vom gleichen Punkt ist «Totalsanierung Rickenstrasse» auf diesen zwei Streckenabschnitten, die hier beschrieben sind. Wir möchten gerne die Totalsanierung, wie sie hier beschrieben ist, im C belassen. Bevor man beginnt Teilstrecken zu sanieren möchten wir das Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit und auch ein Konzept, wie man die entsprechenden Dörfer langfristig entlasten oder umfahren will, haben. Darum beantrage ich, wie es hier vorne steht, dass man das Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit nicht erst im C hinten hat, sondern dass man es nach vorne ins A nimmt, so wie es hier steht auf der ganzen Strecke der Rickenstrasse, von Wattwil Brändi, das ist dort wo die Umfahrungsstrasse jetzt endet und nachher fortgesetzt nach Ebnat-Kappel bis auf Neuhaus, dort ist der Abzweiger an die A53 Autobahneinlenkung, die wir bereits diskutiert haben. Ich möchte auf der ganzen Strecke ein Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit eingeschlossen Entlastungen der betroffenen Dörfer, das sind Ricken, Gebertingen und St.Gallenkappel, Schwergewicht ist St.Gallenkappel. Bei Gebertingen genügen wahrscheinlich wenige Sachen, evtl. den Einlenker usw. Aber insbesondere zum «Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit und Entlastung der Dörfer» möchte ich gerne im A ein Konzept erarbeiten lassen, darum lediglich Studie. Die Rickenstrasse ist eine der wesentlichen Verbindungsachsen im Kanton St.Gallen. Wenn man einmal mit dem Auto um den Kanton herumfährt, fährt man genau durch ein Dorf und das ist St.Gallenkappel. Überall anders kann man auf Hochleistungsstrassen durchfahren. Klar gibt es weitere Verkehrsprobleme im ganzen Kanton. Aber wenn man den Ringkanton als solches anschaut, dann

haben wir genau ein Teilstück das noch keine Hochleistungsstrasse ist, und ich meine, das müsste man in Angriff nehmen und ein Konzept machen. Die Region Zürichsee-Linth lässt sich gerne Richtung St.Gallen anbinden. Dazu hätten wir gerne eine entsprechende Verbindung.

Kommissionspräsident: Was ich nicht ganz verstanden habe, auf Seite 32 gibt es den Unterpunkt «Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse» und dann als zweites «Totalsanierung Rickenstrasse-Wattwil». Was ist der Unterschied zu dem, was ich hier lese?

Göldi-Gommiswald: Der wesentliche Unterschied ist, ob wir das Ausbaukonzept im C oder im A haben und das Ausbaukonzept nun machen wollen. Ich möchte den Punkt «Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse» ins A nehmen und den zweiten Teil «Totalsanierung» im C lassen.

Regierungsrat Mächler: Auf S. 14 unter dem Titel Kantonsstrassensanierungen würde ein zusätzliches Projekt gemacht und das würde heissen: «Wattwil Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse.»

Kommissionspräsident: Es geht nur darum, eine Studie zu machen.

Göldi-Gommiswald: Diese umfasst, wie formuliert, auch die Entlastung der Ortsdurchfahrten.

Marcel John: zu Göldi-Gommiswald: Die Erhöhung der Sicherheit ist für uns ein typischer Fall für ein sogenanntes «Road Safety Inspection», das wir eigentlich bei allen Kantonsstrassen machen müssen. Das konzentriert sich dann aber auch effektiv nur auf die Sicherheitsdefizite auf dieser Strecke. Ist das korrekt?

Göldi-Gommiswald: Ich habe es nicht so gemeint. Darum ist das «inklusive Ortsdurchfahrten» dabei. Dort gehe ich davon aus, dass es eine Zweckmässigkeitsbeurteilung braucht. Es ist einmal ein Vorschlag im Raum gestanden, dass man einen Tunnel von Neuhaus nach Wattwil bauen soll, der würde alle Probleme auf der Rickenstrasse lösen. Ich wage zu bezweifeln, dass sich das volkswirtschaftlich lohnt. Bevor wir irgendwo beginnen, Randsteine zu flicken und Konzepte für Sicherheit usw. machen, müsste man kurz den Fächer öffnen, das Gesamtkonzept anschauen und sagen, was die richtige Variante ist um Neuhaus mit Wattwil zu verbinden. Und wenn man auf dem bestehenden Trasse bleibt: Wo braucht es Anpassungen, wo braucht es eine Entlastung einer Ortsdurchfahrt oder gibt es etwas komplett Anderes? Den Fächer im Sinne einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) müsste man kurz öffnen und dann das Konzept so machen. Das ist mein Antrag.

Regierungsrat Mächler: Dann glaube ich, ist die Formulierung nicht richtig. Zu Göldi-Gommiswald: Sie möchten, dass wir grundsätzlich einen Variantenfächer aufmachen, um allenfalls auch die Diskussion Tunnel beantworten zu können. Ich würde uns nun den Auftrag geben, das grundsätzlich einmal anzuschauen, wo die mögliche Varianten sind um diese Rickenstrasse langfristig in ein anderes Konzept hinein zu bringen.

Göldi-Gommiswald: So lasse ich mich gern verstehen. In der Begründung haben wir es an und für sich so formuliert und Matthias Renn hat es soeben nochmals angepasst, evtl. wäre das noch besser formuliert.

Sascha Bundi: Es ist auch nicht ganz korrekt. An und für sich ist es eine Trasse, eine Netzüberprüfung ist es im Prinzip keine, weil das Netz klar ist. Wir haben Punkte, die wir erschliessen müssen und die Frage ist einfach, ob man die Trasse zwischen diesen einzelnen Punkten führt. Dann ist es irgendwie eine Überlegung, eine Trasse-Überprüfung oder so etwas.

Marcel John: Die Frage ist, wie tief man hier gehen will. An und für sich gehe ich davon aus, dass sowohl St.Gallenkappel und Gebertingen doch noch an dieser Rickenstrasse sein möchten, damit sie nicht abgehängt werden und nicht mehr nach Wattwil fahren könnten. Man kann die Trasse sicher einmal anschauen. Ich meine, es ist nicht so einfach in ländlichen Gebieten die Trasse zu verschieben und zu sagen wir fahren jetzt an einem anderen Ort durch. Das ist umweltrechtlich eine grosse Herausforderung aber man kann das sicher einmal anschauen. Die Umfahrung St.Gallenkappel ist schon länger ein Anliegen bei uns gewesen. Das ist aus Prioritätsgründen immer herabgesetzt worden, auch weil man dort aus der Perspektive der St.Galler Strassenbaupolitik einmal definiert hat, dass Umfahrungen erst ab 10'000 DTV angeschaut werden. St.Gallenkappel ist in der Zwischenzeit über 10'000 DTV, d.h. es ist ein berechtigtes Anliegen. Es öffnet jetzt natürlich den Fächer, weil man dann die ganze Situation irgendwo vom Raum Uznach bis auf Wattwil anschauen müsste.

Kommissionspräsident: Sie hatten noch ein Wort darin, nämlich auch die Schnellstrassen, eine Hochgeschwindigkeitsstrasse oder ähnlich. Was für einen Ausdruck haben Sie benutzt?

Göldi-Gommiswald: Hochleistungsstrasse.

Kommissionspräsident: Das wäre es ja nicht. Damit dann wirklich alle vom Gleichen sprechen: Göldi-Gommiswald will, dass man diesen Strassenabschnitt überprüft. Sie kann entweder in der Flussgeschwindigkeit erhöht werden, so dass sie eine höhere Priorität hat, oder eine andere Darstellung hat als jetzt, wo von jeder Seite ein- und ausgefahren werden kann. So ähnlich wie im Toggenburg, zwischen Wattwil und Ebnat-Kappel, wo sie als priorisierte Strasse gilt und die Ausfahrten anders dazu gelenkt werden. Ist das der konkrete Punkt?

Göldi-Gommiswald: Ich bin davon ausgegangen, dass wir auf dieser Strasse ein Sicherheitsproblem haben. Es hat überraschend enge Radien, wenn man an gewissen Orten durchfährt, und ist von der Strassenbreite her nicht einheitlich. Es hat ein gewisses Sicherheitsdefizit auf dieser Strasse, insbesondere gemessen an der Belastung, die sie hat. Am Morgen um 7 Uhr kommen extrem viele Handwerker vom Toggenburg, die in die Region Zürichsee-Linth reisen. Die fahren einander wirklich hinterher. Dort müsste man die Sicherheit erhöhen. Der zweite Punkt, den Marcel John richtig gesagt hat, sind die Ortsdurchfahrten, die in der Zwischenzeit über dieser Belastungsgrenze sind, die man eigentlich als Schwellenwert gehabt hat. Ich finde, man muss die Trasse überprüfen, die Sicherheit erhöhen, Ortsdurchfahrten entlasten, und bevor man das irgendwo an einem Rockzipfel beginnt, einmal gesamtheitlich betrachten. Ich denke, Marcel John hat mich gut verstanden und evtl. kann er es auch besser formulieren als ich.

Marcel John: Eine Präzisierungsfrage hätte ich noch. Die Absicht ist nicht, die Trasse grossräumig anzuschauen, oder auch?

Göldi-Gommiswald: Eigentlich nicht. Ich glaube, das ist unrealistisch. Man muss einfach einmal gesamtheitlich schauen, bevor man irgendwo im Detail beginnt.

Kommissionspräsident: Ich denke, dann ist der Antrag nicht so schlecht formuliert. Wenn steht, das Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit eingeschlossen, den Fächer aufmachen und den Blick über die Trasse. Ich denke, der Satz stimmt dann schon.

Marcel John: Das ist richtig und korrekt. Wir sind im Übrigen auch mit einem «Road Safety Inspection» genau am richtigen Ort. Wir haben dort in Flawil im Isenhammer genau solche Überlegungen gemacht, in denen auch Radien zur Diskussion gestanden sind.

Kommissionspräsident: Im Tiefbau muss man das wahrscheinlich so stehen lassen, dass der Antrag lauten würde: «Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse

eingeschlossen die Rundumsicht». Damit man nicht einfach so durch die Sicherheit läuft, sondern einige Sachen anschaut.

Göldi-Gommiswald: Genau so ist es gemeint.

Regierungsrat Mächler: Nur zur Präzisierung, die Prüfung eines Tunnels wäre nicht Gegenstand dieses Antrags?

Göldi-Gommiswald: Ist ehrlich gesagt nicht mein Anliegen. Es wurde aber kürzlich einmal vorgebracht, von einer anderen Seite. Ich glaube es ist unrealistisch, darum denke ich, kann man sich diese Übung sparen. Aber vielleicht kann man es in einem Nebensatz erwähnen.

Kofler-Uznach: Den Tunnel haben wir geprüft. Das war eine Interpellation von Rüegg-Eschenbach. Dort hat man bereits Unterlagen. Meine Frage ist, muss man das überhaupt machen lassen? Ich unterstütze an und für sich diesen Antrag. Die Frage ist, hat das Baudepartement dies bereits gemacht? Kann auf bestehende Unterlagen zurückgegriffen werden oder ist das wieder ein riesiger Aufwand, der wieder Ressourcen bindet?

Marcel John: Es wird Ressourcen binden. Wir werden niemand anderen finden, der das für uns macht, das ist klar. Aber wir haben mit dem «Road Safety Inspection» eine Systematik aufgebaut. Es ist eigentlich die Vorstellung unter «Via sicura», dass man alle Strassenabschnitte nach gewissen Kriterien, z.B. Sichtweiten, Radien, Geschwindigkeitsprofil überprüft und schaut, ob die dem Standard entsprechen und dementsprechend dann die Änderungen vornimmt. Man hat das im Strasseninspektorat vom Tiefbauamt einmal angeschaut und dort ein, zwei Pilotabschnitte gemacht. Wir mussten einen Auftrag auslösen der das gesamte Kantonsstrassennetz von 700 Kilometern überprüft. Das löst intern und extern einen Aufwand aus, den man dementsprechend nicht machen könnte. Man hat jetzt die Systematik geringfügig angepasst, vereinfacht, und es ist nun so im Strasseninspektorat möglich, das der Unterhaltsabschnitt entsprechend angeschaut, die Sicherheitsdefizite eruiert und dann nach Bedarf korrigiert werden können. Nur die, die man schon in der Planung hat. Eine generelle Betrachtung der Situation, wie man es z.B. mit den Fussgängern gemacht hat, das liegt einfach vom Aufwand her nicht drin. Das ist das «Road Safety Inspection». Es wäre genau das, was der Bedarf des Antrags wäre. Das kann man sicher machen. Man kann das noch ergänzen mit den zusätzlichen Umfahrungen bzw. mit den Belastungen. Wir müssen einfach schauen, wann wir das hineinnehmen und wie wir das aufgleisen.

Regierungsrat Mächler: Man müsste noch einen Betrag für den Aufwand abschätzen.

Kommissionspräsident: Ist der Betrag heute massgebend? Für die Beurteilung der Ratsmitglieder würde der Betrag heute nicht massgebend sein. Er wird rund 1 Mio. Franken sein, oder?

Marcel John: Wenn man die Umfahrungen betrachtet, würde ich von rund 400'000 bis 500'000 Franken ausgehen.

Regierungsrat Mächler: Dann kalkulieren wir ungefähr 500'000 Franken.

Blumer-Gossau: Es wurde wieder einmal das Sicherheitsdefizit erwähnt. Sicherheitsdefizite stelle ich nicht in Abrede, aber eine pragmatische und kostengünstige Massnahme wäre, Tempo an den engen und unübersichtlichen Stellen herabzusetzen. Das wäre die adäquate Massnahme um die Sicherheit zu erhöhen. Die Rickenstrasse darf nicht zu einer 40-Tonnen-Route für Lastwagen und immer mehr zu einer Route auch für PWs werden. Das ist schlicht falsch. Wir möchten keine Rennerstrecke über den Ricken. Wir haben in diesem Gebiet seit hundert Jahren einen Tunnel, und das ist eigentlich die richtige Verbindung vom Linthgebiet nach St.Gallen. Dieses Netz sollte man forcieren und ausbauen.

Es kann nicht im Interesse unserer Gesellschaft und unserer Umwelt sein, wenn wir die Strassenkapazitäten erhöhen. Hier geht es einzig und allein darum, die Kapazität der Rickenstrasse zu erhöhen. Ich stelle darum einen Gegenantrag, denn wie vorher ausgeführt, ist es auch eine Ressourcenfrage. Ich beantrage, das Projekt als Studie bei den Kantonsstrassensanierungen – Priorität B aufzunehmen.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
14	<u>Wattwil / Gommiswald / Eschenbach</u>	<u>Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse ab Wattwil Brendi bis Abzweiger Neuhaus einschliesslich Prüfung der Entlastung Ortsdurchfahrten</u>	<u>Studie</u>	<u>500</u>

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich möchte Blumer-Gossau trotzdem eine Antwort geben, weil ich brauche diese Strasse manchmal und muss auch, weil ich keinen ÖV besitze. Die Zunahme der letzten Jahre in St.Gallenkappel sind gravierend. Eigentlich hält man immer die Bevölkerung im Vordergrund, dass man ihr Sorge tragen muss und dass man ihnen das Wohlbefinden zurückgeben möchte. Dort muss man etwas unternehmen, man kann nicht mit diesem Verkehr dauernd durch St.Gallenkappel hindurchfahren. Darum finde ich es gut, wenn man das prüft, ob es evtl. auch einen anderen Weg durch dieses Dorf gibt und es dadurch wirklich entlastet wird.

Kommissionspräsident: Noch zur Ergänzung, es betrifft nicht nur die Gemeinde Wattwil, sondern es sind mehrere Gemeinden. Was wird noch betroffen?

Marcel John: Wattwil, Gommiswald, Eschenbach.

Schöb-Thal: Wir erteilen hier frisch und fröhlich Anträge an die Regierung, wo man um monetäre und personelle Ressourcen bittet, welche aber auch ein Mehraufwand sind. Wir haben noch kein Projekt gestrichen. Wir haben ein Gesamtprojekt bekommen in einem Budget, dass wir, wie Regierungsrat Mächler vorhin bestätigt hat, stemmen können. Wenn wir jetzt hier Mehraufwände beschliessen, bringt das für Sascha Bundi und seinem Team einen grossen Mehraufwand. Dazu spricht niemand, unsere Regierung oder der Rat beschliesst etwas dazu, gleichzeitig werden Begehren nach Personalaufstockung an der gleichen Session abgeschmettert. Meine Frage ist explizit an die Regierung: Bekommen wir am Schluss eine Zahl, bei der wir wissen, was unsere Anträge für das Tiefbauamt für einen Mehraufwand bedeuten und welche Konsequenzen das hat? Ich möchte beliebt machen, und dass darf man nicht ausser Acht lassen, wir geben ihnen Druck und legen noch oben drauf. Ich erlebe dies selber eine Stufe darunter, in der Stadt, in der ich arbeite. Der Stadtrat beschliesst etwas, das Parlament beschliesst etwas, der Stadtrat kommt, mir müssen umsetzen, man hat sein Team und die müssen liefern. Und manchmal vergessen diese Leute, dass man zusätzlich auch noch das tägliche Geschäft zu erledigen hat. Gewisse Ressourcen kann man evtl. freistellen aber nicht permanent und nicht ohne etwas Anderes zu streichen und sagen, das verlegen wir nun vom A ins B oder vom B ins C, damit wir wieder Luft bekommen. Bekommen wir eine solche Zusammenstellung, was das für die nächste Zeit heisst?

Kommissionspräsident: Die FDP-Delegation hat angekündigt, dass sie einen Antrag bezüglich der Stellen bringt. Ich kann mir vorstellen, wie dieser Antrag ungefähr aussehen wird. Er wurde bereits bei Matthias Renn abgegeben. Ich kann mir vorstellen, dass es hier interne Umbuchungen gibt, mit dem Geld aus dem Strassenfonds.

Götte-Tübach: Es ist spannend, dass wir hier soweit denken und bereits die Budgetdebatte vorziehen. Man darf das nicht so eng sehen, wie das Schöb-Thal ausgeführt hat. Im Grundsatz ist es

vollkommen richtig, nur hat es natürlich diverse Projekte, die wir hier drinnen haben und aufgleisen möchten, die in einem frühen Stadium nicht mehr weitergehen. Einsprachen, Gemeinden die nicht mitmachen usw. die gehen retour, ob Sie wollen oder nicht. Wir können es ins A oder A plus setzen, wenn sie nicht gehen, dann gehen sie einfach nicht. Dann brauchen die Mitarbeiter auch keine Ressourcen für solche Projekte zu investieren, dafür bekommt ein anderes Projekt eine höhere Priorität.

Wir hören im Budgetprozess wie es aussieht. Für das gibt es eine Sub-Kommission Bau der Finanzkommission, bei der Kurt Signer anwesend ist. Er wird aufzeigen, welches Projekt wo steht und warum es mehr Stellen braucht. Wir können jetzt nicht über die Gesamtverkehrsstrategie kommen und über diese Schiene auch bereits Stellenprozente beantragen. Man kann eine Aussage machen, darum ist das gar nicht so falsch, das hier zu erwähnen. Im Budgetprozess fließen die heutigen Beschlüsse ein und können dort auch korrigiert werden. Dort ist Ihr Argument wieder richtig. Wenn wir heute alles ins A hinaufsetzen und das im Budgetprozess bringen, dann kann man das dort wieder diskutieren.

Wir dürfen nicht vergessen, wir haben viele tausend Mitarbeiter und ein Umverschieben, welches der Kommissionspräsident vorhin erwähnt hat, gibt es nicht nur von der Arbeit her, sondern auch von den Leuten. Dann stellt sich die Frage, haben wir im Tiefbauamt alle Stellen besetzen können, als ein Budget vorhanden war? Es gibt Bereiche, wo das Budget vorhanden war, aber keine Leute gefunden wurden. Aber das können wir auch nicht ändern. Das ist die ganz normale Geschichte von jedem Arbeitnehmer, egal ob Staat- oder Privatwirtschaft. Wenn ein privates Unternehmen einen grossen Auftrag erhält, dann nimmt er den gerne an, hat aber die Leute dafür noch nicht. Dann heisst es, dass er sich für eine Weile zur Decke strecken muss.

Widmer-Mosnang verlässt die Sitzung um 11:00 Uhr.

Regierungsrat Mächler: Ich würde die Diskussion der Stellen gerne am Schluss führen, sobald wir wissen, welche Anträge angenommen wurde. Ich habe es angetönt, wenn eine wesentliche Topferhöhung kommen würde, welche Göldi-Gommiswald bereits ins Auge gefasst hat, die könnte diese mit dem bestehenden Betrag nicht gestemmt werden. Am Schluss, wenn man weiss, wie viel wir zusätzlich benötigen, dann müssen wir gewisse Ressourcen bereitstellen. Ich glaube Marcel John hat deutlich gesagt, dass solche zusätzlichen Sachen auch mit den notwendigen Ressourcen unterstützt werden müssen. Dies auf einzelne Projekte herunter zu brechen ist relativ schwierig. Wenn man fragt, wie viel eine solche Studie benötigt, ob das jetzt Personal ist, ob es 50 Prozent oder 10 Prozent sind, das kann ich nicht machen, wobei das auch nicht das Anliegen ist. Wir müssen am Schluss schauen, was wir alles beschlossen haben.

Kommissionspräsident: Wir sind abstimmungsreif. Ich teile Ihnen das Abstimmungsprozedere mit. Zuerst stelle ich die Anträge von Göldi-Gommiswald und Blumer-Gossau gegenüber. Im Anschluss stimmen wir über den obsiegenden Antrag ab.

Die vorberatende Kommission zieht den Antrag von Göldi-Gommiswald dem Antrag Blumer-Gossau mit 15:5 Stimmen 1 Abwesenheit vor.
--

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Göldi-Gommiswald mit 17:3 Stimmen bei 1 Abwesenheit zu.

Umfahrungsstrassen, S. 17 (aus Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte))

Schöbi-Altstätten: Ich beantrage, die Verschiebung des Bauvorhabens von Priorität 2 (Anhang B) in Priorität 1 (Anhang A) und die Ausarbeitung einer Studie.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
41	Diepoldsau	Netzstrategie DHAMK	B20.1.041.021 / <u>Studie</u>	200

Seit dem 28. Mai 2018 liegt der Schlussbericht «Netzstrategie Raum DHAMK» vor. Die Netzstrategie ist u.a. Teil des Agglomerationsprogramms Rheintal 4. Generation vorgesehen. Aufgrund der evidenten, drängenden Verkehrsprobleme im mittleren Rheintal kann nicht weiter zugewartet werden. Die Planungen sind im Gang. Eine Einreihung in die Priorität 2 (Anhang B) würde hingegen einen Stillstand und einen Unterbruch bedeuten. Die Kosten für Studien sind vergleichsweise gering.

Es geht darum, dass man eine Studie machen würde. Wir haben von Marcel John eingehend gehört, was eine Studie ist. Es geht um eine gesamtheitliche Betrachtungsweise und Beurteilung. Das Projekt ist im Antrag über das Agglomerationsprogramm enthalten, aber ein Agglomerationsprogramm ist nie sakrosankt. Wir haben im Rheintal bereits Agglomerationsprogramme gehabt, die wiederholt nicht stattgefunden haben. Aber wir sollten möglichst auf zwei Beinen stehen. Man kann nicht das Eine vom Anderen abhängig machen. Hier werden gewisse Sachen vom Voralberg gemacht. Die sind jetzt am Zug. Ich denke, dass im Rahmen des Zeitraums 2019–2023 durchaus die Möglichkeit besteht, dass man das nahtlos annehmen kann. Ich denke aufgrund des drängenden Verkehrsproblems, wenn man den DTV auf diesen Strecken anschaut, ist es klar, dass etwas passieren muss und einen Unterbruch können wir uns schlichtweg nicht leisten. Es ist auch nicht ein riesiger Betrag, wenn man die Synergien anschaut, wenn man von einem «Gärtlidenden» wekommt. Es ist auch schön, dass sich hier grenzüberschreitend verschiedene Gemeinden zusammengeschlossen haben. Man sollte dies hier aus Gründen der Vernunft ein gesamtheitliches Bild machen und nicht irgendwo einen Etappenhalt einlegen.

Regierungsrat Mächler: Im Raum Diepoldsau wäre ein Anschluss der beiden Autobahnstränge wichtig. Das ist das, was mit dem Kürzel DHAMK, also Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder und Kriessern bezeichnet wird. Die Situation ist die, dass der Kanton St.Gallen eine intensive Studie mit verschiedenen Varianten gemacht hat. Die Gemeinden in Österreich sind sehr skeptisch, haben eine Zeit lang gar nicht mitmachen wollen, haben sich auch im Schlussbericht verweigert. Wir konnten aber am Schluss das Projekt doch auf den Tisch bringen. Es hat eine gemeinsame Veranstaltung in Diepoldsau gegeben, mit dem entsprechenden Landesstatthalter der Voralberger Regierung, Karlheinz Rüdisser. Man hat sich beidseitig klar verpflichtet hat, dass man sich dieser Thematik im Rahmen des Agglomerationsprogramms annehmen soll. Dem haben die Österreicher jetzt auch zugestimmt. Das ist auch der Grund, wieso wir das ins B genommen haben, weil die Österreicher gesagt haben, dass sie das alleine nicht machen werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind sie einverstanden, dass man das anschaut. Deswegen sind wir auch der Meinung, dass es jetzt im B am richtigen Ort ist. Ich muss ehrlich sagen, ich möchte die Österreicher nicht provozieren, dass es heisst, der Kanton St. Gallen halte sich jetzt nicht mehr an die Abmachung, dass dies im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemacht wird. Sie könnten annehmen, dass wir das jetzt alleine weiterziehen möchten und das wäre aus meiner Sicht falsch. Also wenn ihr dem zustimmt, müsste man weiterhin daran festhalten, dass es im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemacht wird. Ich glaube, dass wir den politischen Konsens auf beiden Seiten nun haben, aber die Beziehung zwischen Österreich und der Schweiz ist in diesem Thema recht brüchig. Ich möchte nicht unnötig provozieren.

Schöbi-Altstätten: Gegen aussen handelt die Regierung, und das müsste man so machen. Mir geht es vor allem darum, dass es kontinuierlich geschieht und ohne Unterbruch.

Marcel John: Ich möchte etwas ergänzen: Wir haben es bereits angesprochen. Wir haben ein Agglomerationsprogramm, welches startet und dort ist eine Zusage zu den Verkehrsplanungen gemacht. Das heisst, wir haben eine Parallelität in dieser Sache. Wir gehen davon aus, dass wir die nächsten Schritte dieser Studie im Agglomerationsprogramm abhandeln, welche aus einem anderen Topf finanziert wird und das deswegen ins B hineingetan wurde, mit dem Vermerk «Projek-tierung». Damit das Geld auch vorhanden ist, um dieses Projekt auszulösen. Formell ist es so, und das war auch der Hauptgrund, das als Ersatzprojekt ins B zu tun, denn dann haben wir die Möglichkeit, dies bei Bedarf zu priorisieren. Wenn wir es ins A reinbringen, müssen wir Ende 2017 erklären, wieso wir nichts gemacht haben. Das ist die formelle Erklärung.

Gschwend-Altstätten: Viel beifügen kann man von unserer Seite eigentlich nicht. Wir anerkennen, dass der Druck riesengross ist. Wir wären hier auch für eine neue Strassenführung, damit ich das klar ausgedrückt habe. Ich habe auch Verständnis für das Anliegen von Schöbi-Altstätten, aber was mich vielmehr überzeugt ist, was Regierungsrat Mächler ausgeführt hat. Und deswegen bin ich zu 100 Prozent der Überzeugung, dass es im B am richtigen Ort ist. Mir kommt ein afrikanisches Sprichwort in den Sinn: «Das Gras wächst nicht schneller wenn man daran zieht.» Ich denke das Beste ist, wenn es zu einem Rückzug des Antrags käme.

Schöbi-Altstätten: Wenn es bspw. Komplikationen geben würde, oder man aus österreichischer Seite nicht so schnell vorwärtskommen würde, dann ist das, wie Regierungsrat Mächler ausgeführt hat, eine empfindliche Sache. Denn beide Seiten müssen dem Projekt zustimmen. Das ist mir schon klar. Wir haben aber noch, wenn Österreich in Aussicht stellt, sie wären Ende 2020 so weit, 3 volle Kalenderjahre, wo es etwas zu tun gibt. Dann sollte es keinen Unterbruch geben. Deswegen ist es wichtig und ein wertvolles Zeichen, dass man ohne Unterbruch weiterarbeitet. Wenn es aus dem Agglo-Topf kommt, dann kommt es dort raus. Wie gesagt, das sind zwei Paar Schuhe und da müssen wir meiner Meinung nach beide anschauen.

Britschgi-Diepoldsau: Ich möchte gerne meine Interessen als Gemeinderat von Diepoldsau offenlegen. Der Gemeinderat von Diepoldsau hat eine klare Ansicht, und vielleicht laufen wir auch, um dem Sprichwort näher zu kommen, schneller als die Musik spielen will. Aber wir haben rundherum einen Druck, dass endlich etwas passieren soll. Es ist immer das Gleiche. Wenn man dann irgendwo nur einen Ansatz eines Striches zeichnet, heisst es: aber nicht hier. Für unsere Bevölkerung wäre es von Vorteil, wenn ein klares Bekenntnis kommt. Die Leute verstehen A oder B nicht. Aber es ist wichtig, dass der Kanton an diesem Projekt dranbleibt und nicht aus irgendwelchen administrativen Gründen sagt, er warte nochmals drei Jahre. Für uns ist enorm wichtig, dass man am Projekt weiterarbeitet.

Kommissionspräsident: Ich lege meine Interessen offen, ich bin auch Rheintaler. Ich bin von der Region Rheintal separat eingeladen worden. Marcel John hat den engen Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm 4 aufgezeigt und gesagt, dass das Projekt ein Kernprojekt sei. Wenn das Agglomerationsprogramm 4 bereit wäre, und am Schluss daran scheitert, weil es nicht im Strassenbauprogramm ist, dann wäre es sehr schade. Ich glaube Regierungsrat Mächler hat ausgeführt, wenn es bereit wäre, dass die 200'000 Franken wahrscheinlich nicht das Thema wären, um die Studie durchzuführen. Habe ich das so richtig verstanden?

Regierungsrat Mächler: Wenn in der Region die Angst besteht, dass wir das auf die lange Bank legen, kann ich gerne im Parlament eine Aussage machen. Denn wir sind diejenigen, die das mit Hochdruck bearbeiten. Aber für so ein Projekt, das grenzüberschreitend ist, brauche ich noch einen Partner. Ich kann am Schluss nicht eine Brücke bauen, die hinten nicht weiterführt. Das ist nicht zielführend. Deswegen hat es diese politische Sensibilität drin und ich habe im Rahmen einer Agglomerationsprogrammveranstaltung über dieses Zielbild ausgeführt. Dort habe ich Ihnen auch klargemacht, dass die Strasse in einem Korridor drin sein muss. In der Zwischenzeit ist es im Zielbild enthalten. Ich glaube, es ist am richtigen Ort. Ich bin weiterhin der Meinung, es ist im B

richtig. Wenn der Antrag von Schöbi-Altstätten durchkäme, wäre ich froh, wenn man eine Bemerkung in Klammern schreiben könnte: «Die Studie soll in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation erfolgen».

Schöbi-Altstätten: Im Rheintal besteht eine erhebliche Skepsis gegenüber den Agglomerationsprogrammen. Zwei Agglomerationsprogramme sind bereits gescheitert. Es gibt viele Stimmen, die sagen, dass man sowieso nicht weiterkommt. Da kann man lange über die Gründe diskutieren. Darum stelle ich diesen Antrag. Man kann eine Ergänzung machen, da bin ich offen. Es geht mir einfach darum, dass es nicht vom Agglomerationsprogramm abhängig ist. Faktisch muss man sich natürlich austauschen, das ist mir schon bewusst, aber der Wille und ein Versprechen muss da sein, dass wir etwas machen.

Blumer-Gossau: Priorität B ist sicher richtig. Ich habe aber etwas anders sagen wollen. Britschgi-Diepoldsau hat vorher von der Interessenoffenlegung gesprochen. Ich habe eigentlich gedacht, er sage nur etwas im Zusammenhang mit seinem Betrieb und was der zunehmende Lastwagenverkehr für einen Einfluss auf das Anliegen hat, welches wir jetzt hier diskutieren. Vielleicht könnte er dazu noch etwas sagen. Es erhöht den Druck auf eine zusätzliche Strasse. Wenn man die Diepoldsauer fragt, ist das das Thema Nummer eins.

Britschgi-Diepoldsau: Eine Ein- oder Ausfahrt ist im Bereich von unserem Betrieb nicht vorgesehen. Es ist eine Schnellstrasse von irgendwo in Österreich durch die Schweiz. Unsere sechs Lastwagenfahrten hin und zurück pro Tag werden das nicht gross beeinflussen.

Blumer-Gossau: Britschgi-Diepoldsau hat also sechs Lastwagen, die dort durchfahren, das ist alles?

Britschgi-Diepoldsau: Also sechs Lastwagenfahrten hin und zurück ergibt 12 Lastwagenfahrten insgesamt. Auf 12'000 Fahrten ist das aber nichts. Der Flixbus bringt wesentlich mehr Fahrten.

Kommissionspräsident: Schöbi-Altstätten hält am Antrag fest. Wir sind abstimmungsreif

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Schöbi-Altstätten mit 11:9 Stimmen bei 1 Abwesenheit zu.

Umfahrungsstrassen, S. 24

Schöbi-Altstätten: Ich beantrage, die Verschiebung des Bauvorhabens von Priorität 3 (Anhang C) in Priorität 1 (Anhang A) und die Ausarbeitung einer Studie.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen	Aufwand
	Marbach	Entlastungsstrasse Marbach	<u>Studie</u>	<u>200</u>

Das letzte Mal wurde der Begriff Studie von der Verwaltung gut ausgeführt. Es geht darum, die technische und umweltfreundliche Machbarkeit abzuklären, die zu Bestvariante eruieren, die Verpflichtung von Kanton und Gemeinden einzuholen, die volkswirtschaftliche Aspekte anschauen, damit eine gesamteinheitliche Betrachtung gemacht werden kann. Die Entlastungsstrasse Marbach ist sehr nahe an der Ostumfahrung der Stadt Altstätten, die im Programm drin ist. Aus Synergiegründen soll das miteinander angeschaut werden, allenfalls kann man Kräfte bündeln. Es ist sinnvoll, dass Sachen, die nebeneinander sind und allenfalls zusammengehören, zusammen beurteilt werden. So kommt man dann zum Schluss, ob es etwas gibt oder nicht. Das würde man

hier in einem Guss machen mit dem anderen Projekt, wo man bei der Studienprojektierung geblieben ist. Wir haben dazu gehört, dass noch nicht alles abgeklärt ist. Dort hat man teils noch Studien. Das könnten wir dann gleichzeitig machen. Nicht dass man gewisse Arbeiten mehrmals macht. Es geht um die Ausarbeitung einer Studie, das wird nicht wahrsinnig viel kosten, ich rechne mit 100'000 Franken.

Gschwend-Altstätten: Die Studie für die Weiterführung von der möglichen Ostumfahrung Altstätten ist eine uralte Geschichte. Man ist schon mehrmals über Parteigrenzen einig geworden, dass es nicht weiterverfolgt wird. Es hätte bis 2000 fertig werden sollen. Mit der vorgesehenen Linienführung ist es nicht mehr machbar. Es wäre keine echte Entlastungsstrasse mehr, weil mit dem Siedlungsdruck müsste man sie immer weiter gegen aussen realisieren. Die Frage stellt sich, wer entlastet wird und für viele Autos die Strasse wäre. So wie es jetzt angedacht ist über Rebstein-Marbach würde es im Niemandes-Land aufhören. Die Ortsgemeinde in Balgach ist nicht gewillt, das Land für so etwas herzugeben.

Es ist nicht durchgedacht. Eine Studie wird nicht viel bringen, es ist schade um die Energie, die man dafür aufwendet. Wenn sich die Situation ändern würde, dann könnte man das wieder von Neuem anschauen. Irgendwann sind wir bei der A13 draussen und diese Umfahrungsstrasse hat das Rheintal bereits. Ich würde es so lassen, wie es vorgeschlagen ist in der letzten Kategorie.

Sascha Bundi: Der Ursprung ist die Ostumfahrung Altstätten, die in einem Kniebogen wieder an die Kantonsstrasse hinaufführt. Wenn ich das richtig verstanden habe, geht es mit der Ostumfahrung Altstätten, die wieder an die Kantonsstrasse Nr. 13 führt, um eine Verkehrsverlagerung. Der daraus entstehende Druck auf die 13-er Kantonsstrasse in Ost-West-Verbindung soll erhöht werden. Es soll integral betrachtet werden, wenn eine Verkehrsveränderung aufgrund der Ostumfahrung geschieht.

Kommissionspräsident: Es ist ein Rheintaler-Projekt, das bereits ein Thema im 15. und 16. Strassenbauprogramm war. Das Thema Strassenraumgestaltung Altstätten bis Heerbrugg hiess damals «Strasse 2000».

Marcel John: Dieses Projekt «Strasse 2000» war ca. vor 15 Jahren. Ungefähr im Jahr 2007 haben wir von der Region den Antrag nochmals bekommen, eine Umfahrung im Osten von allen Städten zu prüfen. Die Studie und die Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde von der Region selbst gemacht, wir haben das fachlich betreut. Man ist zum Schluss gekommen, dass die Umfahrung von allen Dörfern nicht zweckmässig ist. Die Region selber hat dann den Kanton beauftragt, die Strassenraumgestaltungen von Altstätten bis nach Heerbrugg zu machen.

Kommissionspräsident: Die Ostumfahrung Altstätten ist im Strassenbauprogramm. Beim Antrag von Schöbi-Altstätten sowie der CVP-GLP-Delegation geht es darum, dass man in der Studie die Ostumfahrung von Rebstein bis zur Kantonsstrasse von Balgach, die vom Industriegebiet und vom Hallenbad Balgach an den Autobahnanschluss heranzuführt, auch mitberechnet.

Regierungsrat Mächler: Im Rahmen des Agglomerationsprogramms, das in Erarbeitung ist, ist dies auch ein Thema. Eine Lösung hat man noch nicht. Ich glaube, im Rheintal ist die Einsicht gewachsen, dass man heute in der Region über die Gemeindegrenze hinausdenken soll. Das war das Problem in der ersten und zweiten Generation. Es war nicht aufeinander abgestimmt und nicht Gemeindegrenzen überschreitend. Man ist diesbezüglich einen Schritt weiter und ich bin deshalb zuversichtlich dass wir es schaffen.

Schöbi-Altstätten: Das ist der gelebte Beweis dafür, dass die Linke nicht weiss was die Rechte tut usw. Hier möchten wir genau, dass es aus einem Guss gemacht wird.

Sascha Bundi: Eine rein organisatorische Frage: warten wir auf das Agglomerationsprogramm, auch wenn das Projekt im A ist? Das Zielbild und die Abstimmung Siedlung und Verkehr können wir erst sicherstellen, wenn das Agglomerationsprogramm vorliegt, und sonst müssten wir diese Massnahme sozusagen als gesetzzt betrachten. Das gäbe einen neuen Auftrag für das Agglomerationsprogramm. Die ist jetzt nicht im Richtplan festgesetzt.

Die Abstimmung Siedlung und Verkehr muss über das Agglomerationsprogramm laufen. Die Massnahmen, die Sie jetzt erwähnen, sind nachher fix in der 4. Generation drin. Wenn es nun ins A kommt, kommt dann im Februar ein Antrag zur Projektierung?

Schöbi-Altstätten: Es geht effektiv um die Studie, wenn man etwas am Denken und Bearbeiten ist, dann soll man das ganzheitlich machen, auch über die Grenzen hinaus. Es sollen keine Schranken beim Denken gesetzt werden.

Regierungsrat Mächler: Wenn man dem Wechsel von C ins A zustimmt, müsste es in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm erfolgen.

Schöbi-Altstätten: Es logisch, dass das zusammengehört. Wir sind ja auf Stufe Studie.

Sascha Bundi: Ich verweise auf die Mobilitätsstrategie Rheintal, welches die Grundlage war. Reicht diese nicht aus?

Blumer-Gossau: Der Antrag von Schöbi-Altstätten basiert auf dem Misstrauen gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation. Sie sollten das Misstrauen überwinden können, denn Regierungsrat Mächler und die Verwaltung haben dazu gute Ausführungen gemacht.

Schöbi-Altstätten: Nein, es geht nicht darum. Bei dem Agglomerationsprogramm hat es noch andere Gremien drin. Die Region hat zweimal schlechte Erfahrung gemacht. Ich meine, wenn das Projekt Ostumfahrung Altstätten im A drinnen ist, soll die Entlastungsstrasse Marbach allenfalls auch angeschaut werden. Dafür soll eine Studie gemacht werden.

Kommissionspräsident: Für die Studie wurden 200'000 Franken eingesetzt. Das wäre ähnlich wie bei der Ortsumfahrung Altstätten. Wir sind abstimmungsreif.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Schöbi-Altstätten mit 10:9 Stimmen bei 1 Abwesenheit zu.

Zusammenfassung 17. Strassenbauprogramm, S. 16

Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A

Göldi-Gommiswald: Ich beantrage eine Verdoppelung der Beiträge an die Reserve Aggloprojekte A.

Gesamtkosten	Anteil Bund/Agglo	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte	Nettoanteil Kanton	Total
25'000	6'000	4'000	2'000	13'000	
50'000	12'000	8'000		28'000	

Es soll sichergestellt werden, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte ausgelöst und umgesetzt werden können, um nicht weitere Agglomerationsprogramme zu gefährden. Bei Ablauf des 17. Strassenbauprogramms beträgt der Bestand des Strassenfonds 23,7 Mio. Franken. Somit ist eine Verdoppelung der Beiträge (Erhöhung Anteil Kanton: rund 15 Mio. Franken) möglich. Der zusätzliche Betrag soll vollumfänglich den Projekten im Agglomerationsprogramm zugewiesen werden. Diese Erhöhung bedingt eine Aufstockung des Personalbestands.

Der zusätzliche Personalaufwand wird auf rund 1 Mio. Franken geschätzt (siehe Auftrag der vorberatenden Kommission vom 22. August 2018).

Damit hätte man hätte die Möglichkeit, dass alle Agglomerationsprojekte, die anstehen auch tatsächlich ausgelöst würden. Es würde uns nicht passieren, dass wir Gelder beim Bund nicht abholen, die wir eigentlich zu gute hätten. Ich möchte darum auch die Diskussion führen über die personellen Ressourcen. Marcel John hat an der letzten Sitzung dies schon deutlich zum Ausdruck gebracht. Ich verschliesse mich dieser Diskussion nicht, aber in einem ersten Schritt müssen wir uns über die Aufstockung unterhalten.

Kommissionspräsident: Der Nettoanteil Kanton läge bei 28 Mio. Franken, was einer Erhöhung um 15 Mio. Franken entspricht. Bei dem geplanten Fondsbestand von 23 Mio. Franken würde dieser Eingriff einen Endbestand von rund 8 Mio. Franken ergeben. Zudem kämen noch die Projekte hinzu, die wir ins A genommen haben. Dann bleiben wohl rund 2 bis 3 Mio. Franken übrig.

Marcel John: Aus dem Strassenfonds werden auch die Löhne der Mitarbeiter finanziert. Also wir haben eine separate Finanzierung. Wenn wir dort Richtung null tendieren und gleichzeitig eine Personalaufstockung bekommen, könnte es sein, dass wir in eine Verschuldung hineinrutschen.

Göldi-Gommiswald: Was ist die Konsequenz dieser Aussage? Würde das bedeuten, dass man nochmals 1 Mio. Franken dazurechnen müssten, damit das aufgehen würde?

Kommissionspräsident: Nein, man muss nur den Beschluss ändern, dass der Strassenfonds ins Defizit gehen darf. Oder mehr hineinlegen, diese Variante hätten wir auch.

Sascha Bundi: Die Sammelposition «dringende kleine Vorhaben Projektierung Reserve» besteht aus drei Teilen. Gemäss S. 87 in der Botschaft, wird der zusätzliche Betrag vollumfänglich dem Agglomerationsprogramm zugewiesen.

Regierungsrat Mächler: Die anderen Töpfe würden dann unverändert bleiben und was würde mit dem Topf Agglomerationsprogramm passieren?

Sascha Bundi: Der Bruttobetrag beträgt 50 Millionen Franken für das Agglomerationsprogramm.

Kommissionspräsident: Bei den Agglomerationsprogrammen wird der Anteil des Bundes auf 12 Mio. Franken und der Anteil der Gemeinden auf 8 Mio. Franken erhöht: Ist das aufgrund der Agglomerationsprogrammprojekte, die dort festgehalten wurden? Ist es definitiv, dass diese auch umgesetzt werden?

Göldi-Gommiswaldi: Es ist eine grobe Schätzung. Man darf davon ausgehen, dass die Agglomerations-Massnahmen immer co-finanziert sind durch Bund, Kanton und Gemeinde. Ich gehe davon aus, dass wenn wir verdoppeln, wird auch etwas passieren.

Regierungsrat Mächler: Ich weise auf den Vorbehalt bezüglich der personellen Ressourcen hin. Eine zusätzliche Projektierung von zusätzlichen 100'000 Franken zu stemmen, liegt sicherlich drin. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, müssen wir auch B sagen und die personellen Ressourcen aufstocken. Wenn das nicht gemacht wird, nimmt man in Kauf, dass nicht alles gestemmt werden kann.

Blumer-Gossau: Es ist grundsätzlich ein sinnvoller Antrag. Könnte man genauer ausführen wie viele personellen Ressourcen das bedingen würde, wenn man dem zustimmen würde.

Marcel John: Göldi-Gommiswald hat bei uns auch schon nachgefragt, ob man das abschätzen könnte. Wir haben das in kurzer Zeit versucht abzuschätzen, man sich nicht zu 100 Prozent darauf abstützen kann.

Wir sind vom Jahresumsatz ausgegangen den wir in der Investitionsrechnung des Kantons St.Gallen haben. Das heisst, das sind die Bauten, die wir mit Kantonsstrassenbauprojekten umsetzen. Das ist eine erste Annahme, von der wir ausgehen, dass sie richtig ist, die zusätzlichen Ausgaben sind alle in der Investitionsrechnung ausgeführt. Da gibt es keine Unterhaltsmassnahmen oder etwas Anderes, sondern das kommt zu 100 Prozent in die Investitionsrechnung. Der Jahresumsatz im Jahr 2017 betrug 72,5 Millionen Franken im Kanton St.Gallen. Ich habe dann einmal unsere Belegschaft aufgelistet und aufgeführt, wie viele Personen in unseren Abteilungen für die Investitionsrechnung, das heisst für Kantonsstrassenprojekte arbeiten. Die Leitung haben wir einfach mal zur Hälfte geteilt, weil wir der Meinung sind, dass sie auch noch Unterhalt machen. 50 Prozent von ihnen sind in der Investitionsrechnung tätig. Es handelt sich dort vor allem um das Sekretariat. Dasselbe haben wir mit den Abteilungen Rechtsdienst, Finanzen und Controlling, Grundstücksgeschäfte, Planung und die Projektierung gemacht. Bei der Projektierung und der Planung arbeiten sie praktisch zu 100 Prozent nur für die Investitionsrechnung. Das gibt einen Personalbestand von 50 Personen, der über die Investitionsrechnung eigentlich die 72,5 Millionen Franken umsetzt. Wenn man die Erhöhung dieser 72,5 Millionen Franken betrachtet, dann sind das pro Jahr 5 Millionen Franken. Diese 5 Millionen Franken auf diese 72,5 Millionen Franken, ergibt eine Erhöhung von 7 Prozent. Wenn wir diese ganze auf den Betrag ansetzen, den wir erhöhen, dann gibt es noch gewisse Korrekturfaktoren. Die 72,5 Millionen Franken beinhalten momentan ein Portfolio, das verschiedengrosse Projekte beinhaltet. Z.B. die Umfahrung Bütschwil bis zur Fussgängerübergangssicherung. Man muss sich bewusst sein, dass eine Abschlagszahlung der Umfahrung Bütschwil gleich gross sein kann wie 10 komplette Kleinstprojekte. Es ist auch klar, dass alle zusätzlichen Agglomerationsprojekte, die noch kommen würden, Klein- und Kleinstprojekte sind. Das heisst der Personalanteil wäre hier etwas höher. Mit diesen 7 Prozent würden wir eine falsche Zahl als Grundlage nehmen. Was wir als zweites noch berücksichtigen müssen ist der Stellenanteil. Ich kann nicht 12,5 Prozent dem Rechtsdienst zuweisen und 7,3 Prozent der Planung. Das heisst, hier würde es auch noch gewisse Korrekturen geben. Rein rechnerisch gäbe es mit diesen 7 Prozent Personalmehrbedarf 3,5 Personen. Wir gehen davon aus, dass es dann tendenziell eben etwas höher wäre. So um den Daumen geschätzt 3.5 bis 5 Personen. Das ist aber eine ganz grobe Schätzung.

Kommissionspräsident: Vielen Dank für die grobe Schätzung. Wir sind abstimmungsreif.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Göldi-Gommiswald mit 15:4 Stimmen bei 1 Enthaltung und 1 Abwesenheit zu.

Spoerle-Ebnat-Kappel verlässt die Sitzung um 12:00 Uhr.

*Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte):
Umfahrungsstrassen, S. 17*

Wick-Wil: Ich beantrage die Verschiebung des Bauvorhabens des Bauvorhabens von Priorität 2 (Anhang B) in Priorität 3 (Anhang C).

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
33	Wil	Grünaustrasse	B81.5.033.022 / Projektierung

In jeder anderen St.Galler Gemeinde, die wesentlich kleiner ist wie die Stadt Wil ist, würde ein solches Projekt nicht im Bereich der Umfahrungsstrassen behandelt werden. Falls die Strasse je

gebaut werden sollte, was vermutlich nur noch die grössten Optimisten glauben, würde diese Strasse durch die Stadt hindurchführen. Man würde die Strasse durch Rosstrüti (gehört zu Wil) in die Stadt hineinführen. Die Strasse, die angeblich entlastet werden soll, soll zwischen 100 und 300 Meter Distanz parallel mit einer besseren Leistung geführt werden. Das Projekt hat eine enorme Trennfunktion für die Stadt zur Folge. Die SVP-Fraktion hat ein Postulat eingereicht mit welchem der Stadtrat aufgefordert wird, Alternativen zu prüfen, insbesondere eine Tunnelvariante. Wir haben 15'000 DTV auf dieser Achse. Die Tunnelvariante wäre prüfenswert. Ich finde aber, dass beide Varianten zu Mehrverkehr führen, darum bin ich bei beiden nicht dafür. Aber wenn man schon einen Unsinn macht, dann soll man dies so machen, dass die Stadt so wenig wie möglich geschädigt wird.

Kommissionspräsident: Ich erinnere Sie daran, wir haben an der letzten Sitzung am Montag eine einstündige Diskussion über Wil (Grünaustrasse, Nordumfahrung und Westumfahrung) geführt.

Widmer-Wil: Es wäre angebracht, wenn Wick-Wil bekannt geben würde, dass er als Anwohner besonders davon betroffen ist, selbst wenn er formell nicht in den Ausstand treten müsste. Es geht um eine Projektierung und nicht um einen Bau. Man kann aus dem Votum Wick-Wil schliessen, dass es um die Verhinderung dieser Strasse geht und es deshalb verschoben werden soll. Ich möchte, dass diese Strasse realisiert wird, in welcher Form auch immer. Darum soll sie im B bleiben.

Böhi-Wil: Die SVP-Fraktion hat dieses Postulat eingereicht. Wir gehen davon aus, dass aufgrund der Zeitdauer und der Kosten eine Tunnelvariante nicht möglich sein wird. Wir wollten aber eine Auslegeordnung. Wir haben an der letzten Kommissionssitzung gehört, dass die Grünaustrasse Teil eines Gesamtkonzepts inkl. Schwerpunkt Wil-West ist. Wenn man dort etwas rausbricht, wird das Ganze zumindest verzögert, wenn nicht sogar gefährdet. Deshalb ist der Antrag abzulehnen.

Wick-Wil: Wenn ich mir von Widmer-Wil zweimal diesen Blödsinn anhören muss, dass ich meine Betroffenheit erklären muss, dann möchte ich Widmer-Wil daran erinnern, dass er luftlinienmässig ungefähr dreimal näher an der Bronschhoferstrasse wohnt, die mit der Nordergänzung entlastet werden soll. Dies als Detail. Ich finde es schlichtweg nicht angebracht überhaupt auf dieser Ebene diskutieren zu müssen.

Regierungsrat Mächler: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Die Grünaustrasse ein Teil des Agglomerationsprogramms, welches man intensiv mit den Regionen abgestimmt hat. Es wäre diesbezüglich ein falsches Zeichen.

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Wick-Wil mit 12:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen und 2 Abwesenheit ab.

Strassenkorrekturen, S. 25

Gschwend-Altstätten: Ich habe eine Frage zum Knotenumbau Eichbergerstrasse/Oberrieterstrasse.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
	Altstätten	Knotenumbau Eichbergerstrasse/Oberrieterstrasse	

Dieses Projekt war vor fünf oder mehr Jahren schon einmal ein Thema. Schöbi-Altstätten war ebenfalls dabei. Die Antwort der Verwaltung war, dass sich die Stadt Altstätten so geäußert hat, dass man das gar nicht wolle bzw. der Knotenumbau sei nicht vordringlich. Die Wahrnehmung

war eine andere. Die Vertreter der Stadt haben bei einer Konfrontation ausgeführt, sie hätten dies verlangt und es sei sehr wichtig. Ist von Seiten Altstätten nochmals etwas gekommen? So wie es jetzt aufgeführt ist, wird es relativ lange nicht zum Zuge kommen. Der Handlungsbedarf diesbezüglich ist sehr gross.

Marcel John: Ich bin nicht sicher, ob ich alles richtig beantworten kann. Ich meine in der damaligen Beratung des Strassenbauprogramms sei es darum gegangen, dass wir einen Abtausch mit der Gemeinde Altstätten gemacht haben und einen anderen Kreisel vorgezogen haben. Wir machen eine rollende Planung. Wir haben nicht die Vorstellung, dass ein Projekt oder ein Begehren vom C ins B oder ins A übergeht, sondern es ist wirklich einfach eine rollende Planung. Für jedes Begehren, das gestellt wird, gibt es eine neue Priorisierung.

Gschwend-Altstätten: Die Antwort ist ausreichend.

Strassenkorrekturen, S. 27

Kommissionspräsident: Ich habe eine Frage zum Erica-Kreisel.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
	St.Margrethen	Erica-Kreisel	

Wir haben im B in St.Margrethen die Industriestrasse aufgeführt. In der Industriestrasse sind ein Neubau und ein grosser Kreisel geplant. Diese beiden Vorhaben müssten doch aber in einem gemeinsamen Konzept erarbeitet werden. Wieso reisst man ein Verkehrskonzept auseinander, dass grundsätzlich zusammengehört?

Marcel John: Für uns ist es kein Gesamtkonzept. Für uns sind es reine Knoten-Korrekturen. Darum haben wir es aufgeteilt.

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass es keine Wortmeldungen mehr gibt. Wir haben den Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 beraten. Nach der Mittagspause wird Regierungsrat Fässler Ausführungen zu den Fragen von Widmer-Wil machen und für Fragen zur Verfügung stehen. Ich bitte Sie, die Voten vorzubereiten und wenn Sie mit etwas nicht zufrieden sind, einen Antrag zu stellen. Im Anschluss fahren wir mir der Beratung zum Entwurf der Regierung vom 1. Mai 2018 zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 fort.

2.3 Exkurs: Befragung Sicherheits- und Justizdepartement

Kommissionspräsident: Ich begrüsse Regierungsrat Fässler. Ich habe ihm vorab die vier Fragen der Kommission erläutert: LSVA Entwicklungen, Quersubventionierung der Polizisten im Strassenfonds, Verkehrspolizeiliche Aufwendungen die dem Strassenfonds belastet werden (Bussen) und Motion zu emissionsarmen Fahrzeugen. Der Austausch soll 30 Minuten dauern. Zuerst wird Regierungsrat Fässler einige Ausführungen machen, anschliessend ist die Diskussion frei.

Regierungsrat Fässler: Ich versuche die Fragen möglichst umfassend zu beantworten.

1. LSVA Entwicklungen: Der Kanton macht keine eigenen Berechnungen mehr. Wir stellen auf die Eidgenössische Zolldirektion (EZV) ab. Diese Zahlen haben wir direkt übernommen. Wenn es Veränderungen gibt, z.B. der europäischen Zulassungsnormen, dann übernimmt das SJD diese Zahlen unverändert.
2. Verkehrspolizeiliche Aufwendungen die dem Strassenfonds belastet werden (Bussen): Generalsekretär Arta hat ausführlich Stellung (siehe Beilage 4) genommen. Zusätzliche Fragen

können Sie im Anschluss stellen. Wir haben immer noch einen erheblichen Zuwachs an Fahrzeugen, d.h. für die zusätzlichen Aufwendungen für die Verkehrspolizei. Wenn gesagt wird, dass die zusätzlich bewilligten Stellen für die Sicherheitspolizei und nicht Verkehrspolizei seien, dann stimmt das. Aber es ist so, dass die mobile Kantonspolizei in der Regionalpolizei organisiert ist. Wenn nun ein Unfall oder sonst ein Ereignis stattfindet, dann muss die Regionalpolizei den ersten Einsatz leiten, also die Unfallaufnahme machen. Die Spezialisten kommen erst später hinzu. Wir möchten demnach die Regionalpolizei ausbauen. Zudem wurde erwähnt, dass die Unfallzahlen sinken und darum stimme es nicht, dass die Aufwendungen der Kantonspolizei grösser werden. Glücklicherweise, aus Folge von *via sicura*, haben wir weniger Unfälle mit Schwerverletzten oder mit getöteten Personen. Aber ob die Unfallzahlen tatsächlich rückgängig sind, kann ich nicht sagen, denn wir messen nur diejenigen, welche die Kantonspolizei betreffen. Sehr viele Unfälle werden mit dem europäischen Unfallprotokoll erledigt. Davon erfährt die Kantonspolizei nicht, ist auch nicht verpflichtend, wenn es keine Verletzten gibt. Die Unfallaufnahme wurde auch aufgrund der Technik (Fotodossier, Befragungen, Verkehrsumleitungen) immer komplexer und die Arbeit hat zugenommen.

Diese Fragestellung wurde wiederholt diskutiert, Bsp. im EP13. Der Rat hat dies explizit abgelehnt. Nachher hat man es noch einmal diskutiert in Zusammenhang mit dem Vorstoss der SVP-Fraktion vom 15. Sept. 2014 (42.14.13). Die Regierung hat mit Antrag vom 4. November 2014 Nichteintreten beantragt, wiederum mit ausführlicher Begründung. Damals wurde gefordert: Alle Bussengelder in den Strassenfonds. Also auch diejenigen, die mit der Strasse nichts zu tun haben. Das hätte für den Staatshaushalt 20 Mio. Franken Ertragsausfälle pro Jahr bedeutet. Ertragsausfälle kann man auf zwei Arten kompensieren: Entweder man spart das irgendwo ein oder man erhöht andere Einnahmen, zum Beispiel die Steuern. Der Kantonsrat ist am 26. November 2014 dem Antrag der Regierung auf die Überführung der Gelder in den Strassenfonds gefolgt. Der Rat hat Nichteintreten beschlossen.

3. Quersubventionierung der Polizisten im Strassenfonds: Wir bezahlen die Leistungen der Verkehrspolizei aus den Mitteln, die für den Verkehr eingesetzt werden, auch von der Regionalpolizei. Aber es ist nicht so, dass wir aus dem Strassenfonds die Kriminalpolizei oder Interventionseinheiten oder was auch immer finanzieren. Das sind Berechnungen, die die Kantonspolizei macht und diese hat der Kommandant plausibel nachgewiesen. Ich habe überhaupt kein Interesse, dem Strassenfonds etwas zu belasten, das nicht ausgewiesen ist. Eine Quersubventionierung, dass quasi zweckgebundene Mittel zweckentfremdet werden, machen wir selbstverständlich nicht.
4. Motion zu emissionsarmen Fahrzeugen: Wenn man aktuell im Kanton St.Gallen ein Fahrzeug kauft, ein Benzin- oder ein Dieselmotorendes, das einen CO₂ Ausstoss von unter 130 Gramm CO₂ pro Kilometer und Energieetikette A hat, dann wird man für vier Jahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit, für das Jahr des Kaufes und die drei folgenden. Da stellt sich die Frage, wenn die Fahrzeuge immer CO₂-freundlicher werden, ob man nicht allenfalls irgendwann ein Problem im Strassenfonds bekommt, weil quasi niemand mehr Motorfahrzeugsteuern bezahlen muss. Bei den Elektrofahrzeugen gibt es das Gleiche, da haben wir auch vier Jahre vollständige Befreiung und für den Rest eine Halbierung. Aktuell liegen die Ausfälle bei rund 4 Mio. Franken. Die sind zwar spürbar, aber nicht signifikant. Wir haben dem Strassenverkehrsamt einen Auftrag gegeben einen Bericht zu schreiben. Diesen habe ich vor einem Jahr erhalten. Darin wird nachgewiesen, dass aktuell noch kein erhebliches Problem besteht. Man hat dann auch überprüft, wenn man irgendwann einmal das System umstellt, solle man auf die Leistungen von den Fahrzeugen abstellen und nicht mehr auf das Gewicht. Das Ergebnis ist, dass es dazu keinen Grund gebe, denn in erster Linie ist für die Strasse das Gewicht ein Problem. Der CO₂-Ausstoss soll anders einbezogen werden. Es wurde auch nachgewiesen, dass die Autos tendenziell in der Gesamtheit schwerer werden. Das hat mich auch überrascht. Der Hintergrund ist zum einen die SUV und zum anderen die Elektroautos, welche aufgrund der Batterien und der Antriebe eher schwerer als herkömmliche Benzin- oder Dieselmotoren sind. Es ist denkbar, dass man Anpassungen machen

muss, denn der Strassenunterhalt soll weiterhin aus dem Verkehr und nicht aus dem allgemeinen Haushalt finanziert werden. Wenn das nicht mehr gewährleistet ist, müssen wir reagieren. Aber im Moment gibt es da keinen akuten Handlungsbedarf. Das kann man auch den Zahlen entnehmen, der Strassenfonds braucht im Moment keine zusätzlichen Mittel. Selbst, wenn wir alle Strassenvorhaben, die jetzt in den nächsten fünf Jahren geplant sind, ausführen können, dann sind immer noch 25 Mio. als Reserve übrig. Die Regierung hat explizit erklärt, dass es ist nicht undenkbar ist, dass sich der Strassenfonds auch einmal negativ entwickelt und dass er in den Folgejahren, wo weniger Strassen gebaut und unterhalten werden, wieder gefüllt wird. Aus Sicht der Regierung gibt es keinen dringenden Handlungsbedarf, den Strassenfonds mit zusätzlichen Mitteln zu versehen. Ich hoffe, dass ich alle Fragen gestreift habe, die gestellt worden sind.

Kommissionspräsident: Das waren die vier Kernfragen, die ich mitgenommen habe und auch vorgängig gestellt habe. Die Fragerunde ist offen, wem darf ich das Wort geben?

Britschgi-Diepoldsau: Man konnte gestern im 20 Minuten lesen, dass neun von zehn Autofahrer durch überhöhte Gebühren zusätzlich belastet wurden. Im Kanton St.Gallen stehen 40 Prozent zu hohe Gebühren an. Der Preisüberwacher sei am Thema dran. Stimmt die Aussage in der Zeitung und des Preisüberwachers? Wohin gehen die Gewinne?

Regierungsrat Fässler: Wenn dem so wäre, dann würden diese Gewinne in die zweckgebundenen Mittel gehen, also in den Strassenfonds. Es stellt sich aber die Frage, was der Preisüberwacher alles miteinberechnet hat. Die Überschüsse des Strassenverkehrsamts gingen früher einmal in den Strassenfonds. Die gehen aktuell in den ordentlichen Haushalt. Das hat man auch mit EP13 umgestellt.

Die Vorwürfe des Preisüberwachers resp. die Zeitungsartikel habe ich selbstverständlich mitbekommen. Ich habe im Departement gefragt, ob irgendjemand ein Schreiben des Preisüberwachers bekommen habe. So etwas könnte man erwarten, wenn solche Vorwürfe gemacht werden. Aber noch niemand hat etwas erhalten. Selbstverständlich habe ich bei dem Preisüberwacher auf der Homepage ein wenig nachgeforscht und habe die Vorwürfe gelesen. Die Vorwürfe sind nicht ganz neu, der Preisüberwacher hat schon zu früheren Zeiten solche Behauptungen aufgestellt. Ob er recht hat oder nicht, dass kann ich nicht abschliessend beantworten. Ich weiss einfach, dass die Vergleiche zum Teil hinken und dass in der Staatsrechnung zum Teil nicht alle Kosten aufgeführt sind. Der Preisüberwacher rechnet ertragsseitig Sachen hinein, die eigentlich nicht da hineingehören. Wir haben zum Beispiel in den letzten Jahren immer knapp eine Million aus der Versteigerung von Fahrzeugen und Kontrollschildern eingenommen. Diese Million fällt im Strassenverkehrsamt an, hat aber nichts mit Gebühren zu tun. Es geht hier darum, dass es Leute gibt, die bereit sind, 150'000 Franken für ein Kontrollschild zu bezahlen. Wir haben auch die Tarife nicht erhöht. Aber was stimmt ist, dass es immer noch mehr Fahrzeuge gibt. Das hat dann natürlich einnahmeseitig positive Auswirkungen. Die Overhead-Kosten, welche nicht im Amt selber, sondern darüber hinaus in den Personaldiensten, im Rechtsdienst, bei mir und beim Generalsekretär anfallen, werden im Strassenverkehrsamt nicht gerechnet. Auch Raumkosten verrechnen wir intern nicht. Das sind aber Kosten, die beim Strassenverkehrsamt eigentlich anfallen würden. Wir haben auch Aufwendungen im Zusammenhang mit den Prüfstellen. Die Prüfstellen sind jetzt amortisiert, wir haben keine Rückstellungen drin.

Es gibt bei den Gebühren zwei Elemente. Das eine ist das Äquivalenzprinzip, also erhält der Kunde für das, was er bezahlen muss, eine angemessene Leistung. Wenn ich einen Führerausweis oder Schilder ändern muss, dann bezahle ich 50 Franken, dann finde ich das nicht einen Wucher. Das andere ist das Kostendeckungsprinzip, welches fordert, dass es insgesamt nicht mehr Einnahmen als wirklich Kosten geben darf. Eine detaillierte Aufschlüsselung wurde aber nie gemacht.

Locher-St.Gallen: Ich habe aufgrund der 20-Minuten-Meldung wie Regierungsrat Fässler recherchiert. Ich bin auf die Homepage des Preisüberwachers gegangen und habe den Bericht gelesen und glaube, dass wir einen Handlungsbedarf haben. Ich lese ein paar Zeilen, die der Preisüberwacher zu dieser Situation geschrieben hat: «Aus Sicht des Preisüberwachers sind deshalb vor allem in den Kantonen Genf, Jura, Graubünden, Tessin, Basel-Landschaft, Wallis, Schwyz, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden Gebührensenkungen umgehend umzusetzen. In diesen Kantonen sind knapp 1.4 Millionen Personenwagen zugelassen, was rund 30% aller schweizweiten Zulassungen entspricht. 87% der Personenwagen der Schweiz werden gemäss dieser Erhebung derzeit mit zu hohen Strassenverkehrsgebühren belastet (Kostenüberdeckung). Das Kostendeckungsprinzip wird in diesem Bereich derzeit noch kaum berücksichtigt. Kundinnen und Kunden der Strassenverkehrsämter sollen in allen Kantonen inskünftig nur noch für Kosten aufkommen müssen, die sie effektiv verursachen. Vordringlich in den vergleichsweise teuren Kantonen mit Kostenüberdeckung sind Gebührensenkungen ein Gebot der Stunde, damit dieses Ziel einen Schritt näher rückt.»⁴

Diese politische Forderung ist gestellt. Wir als Kanton St.Gallen müssen uns überlegen, macht man jetzt eine Senkung oder belässt man es auf diesem Niveau. Leitet man das, was man heute zu viel erhebt – da müsste man schauen, ob es diese 40 Prozent sind – für andere Zwecke um und sagt, wir haben den Bedarf und wir sind der Meinung aufgrund von zusätzlichen Begehren, Umsetzung des Strassenbauprogramms, Agglomerationsprogram, dass der Bedarf ausgewiesen ist. In dem Sinn ist diese politische Frage auf dem Tisch. Die Regierung muss das nicht jetzt beantworten. Aber wir werden entsprechende Anträge stellen. Sie können sich mit dieser Frage beschäftigen und die Frage wird auch in der Bevölkerung kommen. Da können Sie sich ziemlich sicher sein.

Kommissionspräsident: Locher-St.Gallen hat jetzt mehrmals das Wort «Gebühren» in den Mund genommen. Wir müssen unterscheiden zwischen Gebühren und Steuern. Aktuell gehen die Steuern in den Strassenfonds, der Rest nicht. Der Rest ist zur Deckung der Verwaltungseinheit. Einfach damit alle wissen, wovon wir sprechen.

Widmer-Wil: Genau, es geht um 14 Millionen Franken, wenn wir die Rechnung anschauen. Also, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt haben einen Ertragsüberschuss von 14 Millionen Franken. Da stellt sich natürlich die Frage, wollen wir das in den allgemeinen Haushalt einspeisen? Das ist gemäss Preisüberwacher nicht ganz kosher. Oder könnte man das zum Beispiel – auf welchem Weg man das dann rechtlich macht – in den Strassenfonds nehmen. Dann wäre es halbwegs am richtigen Ort.

Ich habe noch eine Frage zur Verkehrspolizei: Der Vorwurf, der im Raum steht ist, dass die Erhöhung der Abgeltungen für die verkehrspolizeilichen Massnahmen 16 Prozent ausmacht. Meiner Meinung nach ist das viel zu hoch. Die Erhöhung entspricht 27,7 Mio. Franken, die man in der Botschaft in einem Zweizeiler erwähnt. Ausgewiesen ist es nirgends. Vor allem, weil in der Rechnung die ganze Kantonspolizei in einem Konto drin ist, 7250 und nicht aufgeschlüsselt wird. Es ist klar, dass die verschiedenen Polizeiangehörigen unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen. Was für mich nicht stimmig ist, ist, dass wir sechs zusätzliche Stellen ausweisen, die nicht weiter detailliert sind und welche mit vermehrten Unfallaufnahmen begründet werden. Natürlich kann man sagen, es ist komplizierter geworden usw. Das glaube ich auch. Ich kann aber nicht nachvollziehen, dass dafür eine Steigerung von 16 Prozent richtig ist. Ich werde den Antrag stellen, dass man das auf 10 Prozent festlegt.

Wick-Wil: Ich habe etwas zu den Ausführungen von Locher-St.Gallen zu sagen. Ich habe kein einziges Argument gehört, warum wir zu teuer sind. Er hat es nur festgestellt, ich habe keine Fakten gehört. Und wenn man schon davon spricht, sämtliche Kosten seien zu bezahlen, dann

⁴ Siehe dazu ausführlich: Gebührenvergleich Strassenverkehrsämter 2018, Bern, August 2018. Gefunden am 7. September 2018 unter: <https://www.preisueberwacher.admin.ch/pue/de/home/dokumentation/publikationen/studien---analysen/2018.html>

nimmt es mich wunder, wo die Abgrenzung von sämtlichen Kosten gemacht wird. Also nebst dem Strassenbau und dem Unterhalt gibt es noch ein paar andere Kosten, die die Allgemeinheit bezahlt. Und diejenigen, die Strassenverkehrsgebühren bezahlen, bezahlen keinen Franken an den Strassenbau und den Unterhalt.

Locher-St.Gallen: Man muss den Bericht im Detail studieren. Ich habe nur zitiert, was er feststellt. Ob die Feststellungen schlüssig sind weiss ich nicht? Ich sage einfach, wenn die Frage da ist, muss sie geprüft und ergebnisoffen diskutiert werden.

Widmer-Wil: Vom Strassenfonds werden jährlich in der Grössenordnung 40 Mio. Franken als Sammelposition in die Kantonspolizei für verkehrspolizeiliche Massnahmen verschoben. Das ist nicht detailliert ausgewiesen. Haben das Sicherheits- und Justizdepartement mehr Unterlagen? Irgendwie wird doch diese Zahl in der Regierung auch verhandelt und muss erhärtet werden.

Regierungsrat Fässler: Generalsekretär Arta hat nur die Mehraufwendungen aufgelistet. Also das, was die Begründung liefert, wieso es jetzt wirklich erklärungsbedürftigen Zuwachs gibt. Jetzt kann man natürlich sagen, das stimmt nicht, da braucht es sicher keinen ganzen, sondern nur eine halbe Stelle. Es hat aber verschiedene Positionen drin, die einen Mehraufwand generieren, das sind gerundete Zahlen. Man hat bei der Kantonspolizei keine Kostenstellenrechnung, wo jede Minute zugeordnet werden kann. Es gibt einfach mehr zu tun. Vor allem auch die Baustellen, die wir im Moment haben. Und die haben wir jetzt einfach. Die geben mehr Unfälle, die geben mehr Signalisationen. Aber ich kann nicht viel mehr sagen, als in dem ausführlichen Bericht erwähnt wird. Wenn Sie genauere Zahlen haben wollen, dann müssen Sie uns beauftragen, dass wir versuchen, das in einem Bericht darzustellen.

Widmer-Wil: Wenn es ein Unfall gibt und die Polizei Aufwendungen hat, werden die Aufwendungen nicht dem Verursacher belastet?

Kommissionspräsident: Wenn es eine Unfallaufnahme gibt, dann gibt es einen Rechnungscode. 0 bedeutet keinem Rechnungscode, K für klein 100 Franken, Mittel 500 Franken und ein Grosser 800 Franken oder eine Rechnung. Es kommt immer darauf an, wie sich der Unfall ereignet hat. Ein normaler Unfall wird im Durchschnitt mit einem M bewertet, ein einfacher Unfall mit einem K. Das heisst, das wird dann in dem Rapport festgehalten. Im Rapport geht das an die Staatsanwaltschaft. Die Staatsanwaltschaft dann anhand des Rapports den Entscheid, ob das auf den Verursacher oder die Verursacher abgewälzt wird oder nicht. Das ist dann eine Sammelposition: Geldstrafe oder Busse, dann stehen unten die Kosten. Ein Teil davon wird der Polizei erstattet.

Widmer-Wil: Darf ich da gleich nachhaken: Erstens müsste man sich überlegen, ob das nicht kostendeckend sein soll, wenn wir schon vom Kostendeckungsprinzip sprechen. Das müsste der Unfallverursacher respektive seine Versicherung bezahlen. Wenn da Geld reinkommt, dann muss das auch der Verkehrspolizei wieder gutgeschrieben werden und nicht der allgemeinen Kantonspolizei. Hier hat es einen Handlungsbedarf.

Schöbi-Altstätten: Bei den Gebühren bin ich mir nicht sicher, ob das kostendeckend ist. Das kann ich mir nicht vorstellen. Was kostendeckend ist, wenn eine Versicherung Einblick in ein Dossier will, dann kostet das 100 Franken. So hoch ist der Aufwand bei der Staatsanwaltschaft oder der Polizei sicher nicht. Das ist das einzige Kostendeckende, was ich sagen würde. Der Rest ist vermutlich immer zu tief.

Kommissionspräsident: Ich vermute, damit wir das Thema auch abschliessen können, ist wahrscheinlich ein politischer Vorstoss. Dann kann die Regierung eine Antwort geben.

Widmer-Wil: Meine Frage ist, wie die 40 Mio. Franken gerechnet sind? Gibt es da eine Tabelle oder ähnliches?

Regierungsrat Fässler: Wir haben dargelegt, wie die Mehrkosten zu begründen sind. Und das, was darunter passiert ist, wurde irgendwann einmal definiert. Ich weiss es nicht. Aber es hat irgendwann einmal einen politischen Willen gegeben. Das war auch in den Budgets und den Rechnungen jeweils enthalten. Man hatte offensichtlich das Gefühl, dass das Hand und Fuss hat.

Kofler-Uznach: Es gibt eine parlamentarische Gruppe IG Sicherheit. Mein Vorschlag wäre jetzt, dass man das im Grunde so lässt und von der IG Sicherheit den Kommandanten vorlädt. Er soll die Sache genauer erläutern. Wir kommen heute auch nicht weiter, wenn wir das aufschlüsseln wollen. Irgendwann müssen wir das abklemmen. Das wäre ein Vorschlag, das könnte man einbringen und dann könnte man dort detailliert fragen.

Zoller-Quarten: Wie kann man mit personellen oder organisatorischen Massnahmen das Tiefbauamt aufdotieren? Ich habe mit dem Tiefbauamt relativ viel zu tun, wie auch mit der Abteilung Verkehrstechnik, die Regierungsrat Fässler, unterstellt ist. Ich habe einfach das Gefühl, dass man da Runden auf beide Seiten dreht. Meines Wissens gibt es einige Kantone, welche die Abteilung Verkehrstechnik sehr nahe oder sogar im Tiefbauamt integriert haben. Ich könnte mir vorstellen, dass so viele Doppelspurigkeiten vermieden und eine Effizienzsteigerung erreicht werden könnte. Ausserdem könnte man wohl schneller zu einer gemeinsamen Lösung, wenn weniger Departemente – und die Gemeinden sind fast auch immer beteiligt – involviert wären. Nicht im Sinne eines Antrages, aber mich würde interessieren, was Sie zu solchen Überlegungen sagen?

Regierungsrat Fässler: Das ist sicher etwas, was wir einmal anschauen könnten. Ich höre die Diskussionen gelegentlich auch. Und ich höre auch, dass die Amtsstellen gelegentlich nicht ganz der gleichen Meinung sind. Aber die haben auch andere Aufgaben. verkürzt gesagt: der Tiefbau weiss wie man und die Kantonspolizei schaut, dass es sicher ist. Das beisst sich je nach dem ein wenig. Ich weiss nicht, wie das in den anderen Kantonen organisiert ist, das müsste ich vertieft anschauen.

Kommissionspräsident: Ich weiss, es wurde einmal ein Antrag gestellt, um das zu bereinigen. Ich bin jetzt nicht sicher, ob es im 16. Strassenbauprogramm auch eine Diskussion war. Marcel John, können Sie von Seiten des Baudepartements noch etwas dazu sagen?

Marcel John: Ich habe nur noch eine Ergänzung. Momentan geht die Aufgabenteilung herum, dass wir an und für sich das Strassenbauverfahren umsetzen und die Kantonspolizei die Signalisation und die Markierung. Man müsste auch die Anordnungsmöglichkeit von Signalisation und Markierung im Prinzip dem Tiefbau übergeben. Das wäre die logische Konsequenz. Das ist heute geteilt, das sind zwei Departemente.

Blumer-Gossau: Ich kann mir allenfalls auch vorstellen, dass man einige Stellen umlagern würde. Also konkret in der Verkehrstechnik ein paar Stellen weniger, und dafür beim Fuss- und Veloverkehr und beim Tiefbauamt generell die eine oder andere Stelle mehr. Meine Wahrnehmung ist die, dass die Verkehrstechnik personell gut bestückt ist. Man hat es heute Morgen und in den vier letzten Tagen gemerkt, das Tiefbauamt pfeift aus dem letzten Loch, um es plakativ zu sagen.

Regierungsrat Fässler: Ich glaube, das ist nicht eine Frage, die Sie an mich stellen sollten, sondern die soll fachlich beim Tiefbauamt beantwortet werden. Denn wenn ich sie beantworte, dann sagen Sie, ich würde politisch Einfluss nehmen. Und das nehme ich momentan nicht. Die Stellen sollen schon so zu besetzen sein, wie der Bedarf seitens Tiefbauamtes ist.

Marcel John: Wir haben unsere Situation am Morgen dargelegt und ich werde mich hüten, etwas zur Kantonspolizei und zur Verkehrstechnik zu sagen. Das ist nicht meine Aufgabe. Unsere Situation ist klar.

Zoller-Quarten: Ich merke im Gespräch mit Vertretern des Tiefbauamtes, dass kürzere Wege in dieser Geschichte wirklich Verbesserungen für alle Involvierten bringen könnten. Ich frage mich was denn formell der beste Weg wäre? Ist ein Postulat das richtige oder sehen Sie einen anderen, sinnvolleren Weg? Ich möchte das Thema begleiten.

Regierungsrat Fässler: Ich weiss nicht, ob ein Postulat ein wenig hoch gegriffen ist. Ich würde einmal eine Interpellation machen. Wenn Sie das Ergebnis nicht überzeugt, kann man weiter schauen. Ich glaube nicht, dass in der Verkehrstechnik Personal im Überfluss hat. Der Kommandant versucht, mit allem was ihm zur Verfügung steht zu schauen, dass er die Leute dort einsetzen kann, wo er sie braucht. Und er macht interne Verschiebungen, wenn er irgendwo das Gefühl hat, dass es besser sei. Aber dass jetzt da vier, fünf Personen verschoben werden können, das gibt es eben auch nicht.

Kommissionspräsident: Am besten wäre eine Interpellation einzureichen und dann haben wir eine Antwort.

Regierungsrat Mächler: Ich glaube, das wäre der richtige Weg. Wir können Ihnen jetzt schon sagen, dass wir uns nicht mit der pauschalen Antwort, dass die Organisationsfreiheit Sache der Regierung sei, zufriedengeben, sondern dass wir das Problem ausloten.

Wick-Wil: Ich glaube, dass eine integrale Planung eigentlich effizienter ist, auf verschiedensten Ebenen. Das sollte wohl einleuchten. Die Architekturbüros, die keine Ahnung haben von Gebäudetechnik, die planen nur Blödsinn. Ich gehe jetzt mal davon aus, dass der, der Strassen plant, das, was der von der Verkehrspolizei dann erzählt, im Hinterkopf hat. Ich verstehe diese Diskussion eigentlich schlecht.

Marcel John: Es ist natürlich nicht so, dass wir völlig unabhängig voneinander arbeiten. Ich glaube, uns sind alle die Gesichter bekannt. Wir haben auch gewisse Meilensteine bei der Projektbearbeitung, bei der dementsprechend die Verkehrstechnik miteinbezogen wird. Zum Teil sind sie sogar die Initianten von gewissen Projekten, wenn es um die Verkehrssicherheit geht. Ich denke, das ist jetzt ein bisschen extrem dargestellt worden, dass das zwei völlig unabhängige, reine Organisationen sind. Dem ist nicht so. Wir kennen einander alle und arbeiten viel zusammen.

Kommissionspräsident: Die Fragen sind erschöpft. Wir danken Regierungsrat Fässler für die Ausführungen und die Zeit, die er sich genommen hat. Wir beraten nun den Kantonsratsbeschluss auf Seite 113.

Regierungsrat Fässler verlässt die Sitzung um 14:15 Uhr.

2.4 Beratung Beschluss

Die vorberatende Kommission berät die einzelnen Ziffern des Erlassentwurfs und stimmt über allfällige Anträge ab. Werden keine Anträge gestellt, sind weder eine Abstimmung über die einzelnen Ziffern noch eine Abstimmung über den unveränderten Beschluss notwendig.

Abschnitt I

Ziffer 1

Regierungsrat Mächler: In Abs. 2 müssen die Zahlen aufgrund der Anträge angepasst werden. Das Baudepartement wird diese Rechnungsübung machen und dem Geschäftsführer die Zahl melden.

Locher-St.Gallen: beantragt Abs. 3 (neu) wie folgt zu formulieren:

«Die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte im Bereiche der Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Güterbahnhof und Tunnel Liebegg sind mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten. Soweit möglich und erforderlich ist eine Beschlussfassung über Bau- und Auflageprojekte in einem gesonderten Erlass zum vorliegenden Kantonsratsbeschluss dem Kantonsrat vorzulegen.»

Ich habe an der Sitzung vom 20. August 2018 begründet, dass es auch ein Signal nach Bern ist, dass dieses Projekt für den Kantonsrat eine Priorität hat. Dies mehr als ein politisches Signal.

Blumer-Gossau: Ich bin der Meinung, dass es dieses Zeichen nach Bern nicht braucht. Darum braucht es auch den Abs. 3 (neu) nicht. Ich sehe überhaupt keine Dringlichkeit. Ich habe schon ausgeführt, dass wir bald eine gute Bahnlinie haben werden, welche die Teufenerstrasse entlasten wird. Wir müssen für den Verkehr ins und vom Appenzellerland nicht zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Kommissionspräsident: Ich erlaube mir, darüber abzustimmen zu lassen. Die Diskussion wurde bereits ausgiebig geführt, wir haben alle Voten dafür und dagegen gehört.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Locher-St.Gallen mit 14:5 Stimmen bei 2 Abwesenheiten zu.

Ziffer 2

Kommissionspräsident: Es liegt ein Antrag zu Abs. 2 (neu) der FDP-Fraktion vor.

Locher-St.Gallen: beantragt im Namen der FDP-Delegation, Ziffer 2 Abs. 2 (neu) wie folgt zu formulieren:

«Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Privatverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben. Auf die Erstellung von Fahrbahnhaltestellen ist zu verzichten.»

Wick-Wil: Ist das überhaupt mit übergeordneten Recht vereinbar?

Marcel John: Ich kann diesen Antrag aus juristischer Sicht nicht beantworten. Es steht aus meiner Sicht nichts dagegen. Ich kenne keinen Gesetzesartikel der besagt, es müsse möglich sein Fahrbahnhaltestellen zu bauen.

Cozzio-Uzwil: Wenn ich daran denke, wie dieser Antrag innerorts umgesetzt werden soll, dann kann ich mir nicht vorstellen, wie das durchgeführt und gehandhabt werden kann. Soll der Bus in den Hauseingang hineinfahren? Dass man bei Fahrbahnhaltestellen ausserorts zurückhaltend ist,

könnte ich nachvollziehen, da es auch mehr Platz zur Verfügung hat. Aber dieser Antrag funktioniert in der Praxis nicht.

Locher-St.Gallen: Das ist eine typische St.Gallische Diskussion. Der Kanton Zürich hat am 24. September 2017 über einen Gegenvorschlag zur Stauinitiative abgestimmt, wo genau die Thematik der Beschränkung der Kantonsstrassen das Thema war.

Die Antwort auf die erste Frage ist: Man kann das auf Kantonsstrassen machen. Wir wollen verhindern, dass man bestehende Haltestellen, die heute Busbuchten sind, auf die Strasse zurückversetzt. Man will nicht die bestehenden aufheben. Es gibt aber eine Tendenz, dass man Busbuchten als Mittel zur Behinderung des Verkehrs auf Kantonsstrassen benutzt. Wir möchten darum diese Tendenz verhindern, wie man das im Kanton Zürich auch gemacht hat.

Kofler-Uznach: Für mich ist der Antrag fast ein Eigentor. Ich habe auch mit Buschauffeuren gesprochen, was sie dazu meinen. Sie vertreten beide Meinungen. Einige sagen, dass sie teilweise kaum mehr aus den Bushaltestellen weiterfahren können. Sie haben die grösste Mühe sich wieder in den Verkehr eingliedern zu können. Die anderen sagen, wir brauchen die Bushaltestellen, dass wenn sie zu früh sind, die Zeit absitzen und den anderen Verkehr durchlassen können. Ich unterstütze das Votum von Cozzio-Uzwil, dass es teilweise kaum möglich ist, eine Bushaltestelle zu bauen. Der Antrag ist abzulehnen.

Götte-Tübach: Ich habe ein weiteres Thema, das immer wieder kommt und ich weiss nicht, wie der aktuelle Stand ist. Ich habe ein schizophrenes Verhältnis dazu. Auf der einen Seite kann ich dem Antrag zustimmen, Kantonstrassen sind zum Fahren da und nicht zum Stehen. Aufgrund eines Beispiel aus der eigenen Gemeinde wäre bei einem Bauprojekt die Konsequenz gewesen, wenn wir eine Busbucht hätten erstellen müssen, hätte ein Mehrfamilienhaus weniger gebaut werden können. Das wäre nicht förderlich im Hinblick auf die Diskussion zum verdichteten Bauen. Darum werde ich mich enthalten. Wenn beide Seiten Wiese oder Landwirtschaftszone haben und weit und breit keine Konkurrenz zu einem Neubau besteht, dann gehört der Bus nicht auf die Strasse.

Fürer-Rapperswil-Jona: Ich spreche aus Sicht von Rapperswil-Jona, denn wir haben dieses Thema ständig. Regierungsrat Mächler weiss, dass ich bei der geplanten Rütistrasse ziemlich skeptisch bin. Wir haben Busse, die eine Ausbuchtung haben und wieder auf die Strasse zurückgeholt werden. Ich möchte wissen, wie der Verkehr zunimmt und welchen Einfluss es auf die A53 hat. Ich habe in der Zeitung gelesen, dass wir an der St.Galler-Strasse das gleiche Thema haben, dass der Bus nicht vorwärtskommt. Jetzt hat man das Gefühl, man könne auf der Strasse solche Haltestellen machen. Ich habe als Autofahrer auch das Recht pünktlich an einen Ort zu kommen, nicht nur als öffentlicher Verkehrsbetreiber.

Widmer-Wil: Ich habe der ersten Sitzung gefragt, als wir das öV-Programm durchdiskutiert haben, wie viele neue Bushaltestellen im neuen ÖV-Programm vorgesehen sind. Da wurde mir gesagt, es seien gar keine vorgesehen. Stimmt das immer noch?

Ich unterstütze den Antrag, indem wir sagen, es gibt schizophrene Veränderungen. An der Kantonsschule Wil hat man an der Kantonstrasse eine Busausbuchtung mit einem Häuschen gehabt. Das hat man zurückgebaut und die Haltestelle wieder auf die Strasse genommen. Die geteerte Ausweichstelle ist immer noch da und wird nicht genutzt. Das ist Boden, der dafür genutzt wurde und jetzt verloren ist. Das sollte man nun wirklich nicht machen. Ich sehe es ähnlich wie Fürer-Rapperswil-Jona, man kann einen Bus praktisch nicht mehr überholen. Wir möchten verhindern, dass das passiert und wir möchten, dass wenn man neue Bushaltestellen baut, diese grundsätzlich mit einer Busbucht realisiert werden. Wenn es Ausnahmen gibt, wo es wirklich nicht geht, dann ist es nachvollziehbar. Aber im Grundsatz sollte man Haltebuchten machen.

Kommissionspräsident: Wir klären nun einige technische Dinge.

Regierungsrat Mächler: Eigentlich sind es zwei Sachen, die man fordert. Darum müsste man diese Themen sachlich trennen und zwei separate Abstimmungen durchführen. Den ersten Teil, die Strassenraumgestaltung für den motorisierten Individualverkehr möglichst ohne Einschränkung zu planen, machen wir bereits. Wir wollen nicht, dass man die Leistungsfähigkeiten von unseren Kantonsstrassen einschränkt.

Den zweiten Teil zu den Fahrbahnhaltestellen: wenn er explizit ohne Möglichkeiten von Abweichungen bestehen bleibt, könnte ich es nicht gutheissen, das ist sehr rigide. Widmer-Wil führte den Grundsatz und die Ausnahme aus, das ist in dieser Formulierung nicht enthalten. An gewissen Orten entstehen solche Bushaltestellen auf der Strasse auch aus Sicherheitsgründen. Man hat in der Zwischenzeit festgestellt, dass solche Fahrbahnhaltestellen sicherer sind, als solche Ausbuchtungen.

Marcel John: Die Norm regelt einiges, was Fahrbahnhaltestellen respektive Busbuchten betrifft. Würde der Antrag mit dieser Formulierung angenommen, müssten wir davon ausgehen, dass die Flexibilität in der öV-Planung gewaltig eingeschränkt würde. Würde eine neue Haltestelle verlangt, bei welcher aufgrund der Überbauung keine Busbucht möglich wäre, würde das bedeuten, wir könnten keine Haltestelle realisieren.

In der Vergangenheit haben wir das Ganze auf den Kantonsstrassen im Stadtraum St.Gallen einmal durchgespielt. Wir haben als Grundsatz angenommen, dass nicht die Kapazität von den Kantonsstrassen dezimiert werden soll. Es ist nur dort tolerierbar, eine Fahrbahnhaltestelle zu machen, wo nachgewiesen werden kann, dass man keine Kapazität verliert, z.B. Haltestellen vor Lichtsignalanlagen. Dies hat den Effekt, dass der Verkehr, der hinter dem Bus haltet, dafür am Lichtsignal nicht mehr anhalten muss. Es wird lediglich die Staustrecke verschoben. Die zweite Auflage war, dass es nur dort Sinn macht, wo es auch im öV Sinn macht (dort, wo der Bus Mühe bekundet, sich wieder in den Verkehr einzugliedern). Man hat eine Umfrage bei den Haltestellen gemacht, bei welchem die Busse stark behindert und sie kaum in den Verkehr zurückkommen. Dies waren eine Handvoll Haltestellen.

Sascha Bundi: Ich spreche nun aus der Normen- und Planersicht. Sie diskutieren über die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen. Als Planer mit einer integralen Sicht weise ich darauf hin, wir reden über den Gesamtverkehr, es geht nicht nur um den Individualverkehr und die Autos, sondern auch um den öV.

Die Normen geben vor, in der Projektierung der Bushaltestellen klären wir die örtlichen und betrieblichen Situationen ab. Mit diesem Antrag würden sie stark in unsere Arbeit eingreifen und zeigen uns Planerinnen und Planern auf, wie wir richtig zu projektieren haben. Ich warne davor, einen allgemeinen Planungsgrundsatz festzulegen, der am Schluss die Leistungsfähigkeit unserer Kantonsstrassen verschlechtern würde. Ich mache Ihnen ein Beispiel: Wir machen sogenannte Pulk-Führerschaften, das sind Fahrbahnhaltestellen, bei denen man in Koordination mit einer Lichtsignalanlage will, dass der Bus zuvorderst ist. Ohne solche Haltestellen, ist der Bus vor einem Lichtsignal an der 6., 7., oder 15. Position. Der Busfahrer drückt so lange damit er von der Lichtsignalanlage bevorzugt wird, bis er das Lichtsignal passiert hat. Wenn Sie nun auf der anderen Seite warten müssen, kann es passieren, dass Sie dann auf einmal einige Minuten warten müssen, bis der Bus durch ist. Ich wage zu behaupten, dass man den Gesamtverkehr optimal steuern kann, wenn man es intelligent regelt und auch solche Fahrbahnhaltestellen einplant. Im Rahmen des Gesamtverkehrs können wir für alle einen Vorteil hineinbringen. Ein solcher Antrag würde dem Grundsatz, der jetzt in der Planerwelt angekommen und umgesetzt wird, komplett widersprechen.

Blumer-Gossau: Die Ausführungen von den drei Vorrednern mögen wichtig und richtig gewesen sein. Ich meine, es wäre ein Rückschritt, wenn man dem Antrag zustimmen würde. Wir sind in dieser Kommission einig, auch wenn es viele Autofans hat, dass der öV attraktiv sein muss, dass sich umsteigen auf den öV lohnt. Umso mehr Leute dies machen, umso mehr Platz gibt es für die anderen, die beim Auto bleiben. Das geht nur dann, wenn der öV eine attraktive Spur hat. Dort

wo er keine eigene Spur hat, weil es keinen Platz für eine eigene Spur hat, braucht es genau diese Systeme, die Sascha Bundi vorhin ausgeführt hat. Der Antrag ist abzulehnen.

Wick-Wil: Ich mache noch einen Versuch, in der Hoffnung sie zur Einsicht zu bringen. Ich möchte Sascha Bundis Ausführungen mit zwei Punkten ergänzen: Ich kenne diverse Projekte in unserer Region, die Teil des Agglomerationsprogramms sind. Insbesondere auch flankierend. Wir haben verschiedene flankierende Massnahmen, die auf Kantonsstrassen stattfinden. Wenn das nicht mehr möglich ist, ist der Flankenschutz nicht mehr möglich, sprich das ganze System hinfällig. Da muss man sich einfach bewusst sein. Wenn ich Ihnen zuhören bekomme ich den Eindruck, dass der Kanton St.Gallen auf Kantonsstrassen plant, dass man die Autofahrer stören und aufhalten soll. Ich glaube, Sascha Bundi hat gut ausgeführt, dass man sich ein Ei legt, wenn man das so umsetzen müsste. Ich kann zudem das Beispiel Zürcherstrasse in Wil nehmen. Wenn der Antrag kommen würde, dann hätte man das ganze Quartier gegen sich. Dies führt zu einem Rattenschwanz, dann würde der Entwicklungsschwerpunkt Wil-West gefährdet usw. Man würde nie eine Mehrheit finden, wenn man der Verkehrsmaschine im Westen alles gäbe und die Konsequenzen innerstädtisch wären, dass man nichts mehr machen kann. Wir sollten das im Auge behalten. Der Antrag ist abzulehnen.

Widmer-Wil: Ich stimme Sascha Bundi zu. Die Argumentation gilt aber nur für den innerstädtischen Bereich. Ich habe ein Beispiel in Wil erwähnt, wo man eine alte Bucht zurückgebaut hat. Dort hat es weit und breit kein Lichtsignal, wo der Bus wieder rein müsste. Wenn das keine Kantonsstrasse ist, wer hat das gemacht?

Regierungsrat Mächler: Wir müssen aufpassen, wir sprechen jetzt von Kantonsstrassen.

Widmer-Wil: Mein Antrag war, man solle das nicht so explizit formulieren, sondern als Grundsatz aufnehmen. Ich habe eine Interpellation eingereicht, die verlangt, dass die Leistungsfähigkeit dieser Strasse aufrechterhalten werden soll. Es haben 79 Mitglieder des Kantonsrates mitunterzeichnet. Aber der Eindruck, dass die Bushaltestellen den Individualverkehr behindern, besteht. Man kann teilweise nicht mehr überholen und es führt auch zu gefährlichen Situationen. Ich beantrage eine Änderung:

«Auf die Erstellung von Fahrbahnhaltestellen ist grundsätzlich zu verzichten.»

Das heisst, Ausnahmen sind möglich, dort wo es wirklich nicht anders geht oder wo es wesentliche übergeordnete Überlegungen gibt.

Kommissionspräsident: Die rechtliche Beurteilung zu «grundsätzlich» hat uns Locher-St.Gallen an der letzten Sitzung abgegeben: «Grundsätzlich» bedeutet nicht abschliessend.

Göldi-Gommiswald: Regierungsrat Mächler hat es früher zu dieser Diskussion gesagt. Es sind eigentlich zwei getrennte Punkte, die wir zu diskutieren haben. Ich stelle den Antrag, den zweiten Satz des Antrags zu streichen. Somit hätten wir zwei einzelne Abstimmungen. Zum ersten Teil, der auch im Kanton Zürich obsiegt hat, habe ich durchaus Sympathie. Aber auf den zweiten Satz kann ich verzichten.

Cozzio-Uzwil: Ich unterstütze das Votum von Göldi-Gommiswald.

Locher-St.Gallen: Wir ziehen unseren ursprünglichen Antrag zurück.

Ich beantrage im Namen der FDP-Delegation aufgrund der Diskussion, Abs. 2 (neu) wie folgt zu formulieren:

«Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Privatverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben.»

Zudem beantrage im Namen der FDP-Delegation aufgrund der Diskussion Abs. 3 wie folgt zu formulieren:

«Neue Haltstellen sind, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren.».

Regierungsrat Damann: Ich glaube persönlich, dass dies innerstädtisch sehr häufig nicht gemacht werden kann. Wenn ich mir das Beispiel Gossau anschau, ist es kaum möglich, Busbuchten zu realisieren. Wo neu überbaut wird, könnte man Buchten machen, aber wie Göttertübach gesagt hat, können wir weniger bauen, denn wir müssten die ganze Baulinie zurückverschieben. Ein weiterer Vorteil von Bushaltestellen auf Strassen ist, dass wenn der Bus hält, auch aus Seitenstrassen einfacher eingefahren werden kann. Zudem hat der Bus nach dem Umsteigen wieder ein wenig Luft, sodass er ein paar Schritte fahren kann. Ich persönlich würde das Votum von Göldi-Gommiswald sehr unterstützen, dass man wenigstens den zweiten Satz streicht. Denn dieser Antrag ist zu absolut. Dann müssten wir innerstädtisch Baulinien verschieben, wo bereits solche bestehen und das ist ganz gefährlich. Dann können wir bald nicht mehr bauen, weil wir zuerst Land erwerben müssen und suchen, wo eine Bucht gemacht werden kann.

Kommissionspräsident: Wir haben einen Antrag von Widmer-Wil, welcher das Zusatzwort «grundsätzlich» einfügen möchte. Wir haben einen Antrag von Göldi-Gommiswald, der den zweiten Satz streichen möchte. Und wir haben den neuen Antrag von Locher-St.Gallen.

Wick-Wil: Im Antrag geht um die Leistungsfähigkeit. Sie bauen neue Strassen, die innerstädtische Kantonsstrassen bewusst entlasten wollen. Das ist die gewollte Wirkung. Wenn der Antrag durchkommt, sind diese Projekte in dieser Aussage gar nicht mehr möglich. Die Leistungsfähigkeit auf den Strassen soll reduziert werden, weil Sie den Kantonsstrassenverkehr auf andere Strassen legen. Ist das richtig?

Marcel John: Ich muss eine Korrektur anbringen. In der Regel gehen durch entlastete Kantonsstrassen zurück zu Gemeindestrassen. Es sind keine Kantonsstrassen mehr. Kantonsstrasse ist bei uns im Strassennetz eine Hierarchiebezeichnung. Und wenn eine Kantonsstrasse die Bezeichnung als Kantonsstrasse hat, dann gehen wir davon aus, dass es eine sogenannte Hauptverkehrsstrasse ist, die auch übergeordnete Funktionen hat. Wenn sie das aufgrund einer Umfahrung nicht mehr ist, dann geht sie zurück zu einer Gemeindestrasse. Wenn sie es bleibt, dann muss sie aber auch die Kapazitäten aufnehmen können, die man dann für diese Strasse vorsieht. Dann ist sie in der Regel auch blau signalisiert und muss die Verkehrsaufkommen abwickeln können.

Cozzio-Uzwil: Ich möchte nur ganz kurz an einem Beispiel sagen, was der Antrag auslösen kann. Regierungsrat Damann hat es gesagt. Es geht um eine Bushaltestelle in der Grossstadt Henau – nicht im Dorf St.Gallen – wo bereits seit vier Jahren eine Lösung gesucht wird. Man ist noch keinen Schritt weiter, weil wir den Boden haben müssen, der neben der Strasse ist, damit man dort halten könnte. Das wäre dann die Zukunft.

Blumer-Gossau: Locher-St.Gallen hat das Wort «grundsätzlich» eingebracht. Ich erinnere an die erste Sitzung. Ich habe einen Antrag gestellt zum Viertelstunden Takt in der Stadt St.Gallen und habe dort im Antrag grundsätzlich geschrieben. Dann haben Sie mir gesagt, dass wenn grundsätzlich im Antrag steht oder nicht, sich nichts ändert. Hier haben wir wohl die gleiche Situation.

Widmer-Wil: Ich ziehe meinen Antrag zu Abs. 3 mit der Ergänzung «grundsätzlich» zugunsten des Antrags von Locher-St.Gallen zurück. Dieser ist positiv formuliert, man muss sich bemühen, eine neue Bucht zu bauen. Sollte es extreme Hindernisse geben, dann kann man es auch anders bauen. Aber mein Anliegen ist, dass man nicht bestehende Busbuchten zurückbaut, denn offenbar macht man das.

Götte-Tübach: Cozzio-Uzwil hat es bereits ausgeführt und ich habe es auch schon gesagt, wegen dem Wort grundsätzlich. Ich hätte gerne eine Formulierung, die der innerstädtischen und nicht-innerstädtisch Situation Rechnung trägt.

Locher-St.Gallen: Ich glaube es ist eine Grundsatzfrage. Ich sage es noch einmal, ich habe Verständnis für das, was Cozzio-Uzwil sagt. Aber das Problem ist, dass man heute bestehende Busbuchten aufhebt und nicht einfach, weil sie nicht funktioniert haben, sondern, weil der Bus von der Verkehrsregelverordnung Priorität hat. Setzt der Busfahrer den Blinker, müssten man ihm in der Regel den Vortritt gewähren. Aber es geht nicht um dieses Thema, sondern um die Formulierung.

Kommissionspräsident: Zuerst stimmen wir über den Antrag Locher zu Abs. 2 ab, welcher mit dem Antrag Göldi-Gommiswald identisch ist. Danach stimmen wir über den Antrag Locher zu Abs. 3 ab, welchen Göldi-Gommiswald streichen möchte.

Beschluss zu Ziff. 2, Abs. 2 (neu)

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag von Locher-St.Gallen zu Abs. 2 (neu) mit 12:6 Stimmen bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten zu.
--

Beschluss zu Ziff. 2, Abs. 3 (neu)

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Locher-St.Gallen zu Abs. 3 (neu) mit 11:8 Stimmen bei 2 Abwesenheiten ab. Sie stimmt somit dem Antrag Göldi-Gommiswald zu.

Kommissionspräsident: Wir fahren fort in der Beratung. Es liegt ein Antrag der FDP-Fraktion zu Abs. 4 vor.

Locher-St.Gallen: beantragt im Namen der FDP-Delegation, Ziffer 2 Abs. 4 (neu) wie folgt zu formulieren:

«Lärmsanierungen an Kantonsstrassen erfolgen durch raumplanerische Massnahmen sowie den Einbau lärmarmer Beläge. Auf Tempo 30 Zonen ist zu verzichten. Sind sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, so darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.»

Blumer-Gossau: Ich beantrage, diesen Antrag abzulehnen. Es wäre ein grosser Rückschritt, wenn man diese Tempo-30 Massnahmen verbieten würde.

Wick-Wil: Ich möchte wissen, ob die Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) nicht stärker ist, als dieser Artikel?

Locher-St.Gallen: Ich habe es bereits erläutert. Es gibt eine Vereinigung für Umweltrecht (VUR) und diese hat sich detailliert mit dieser Frage auseinandergesetzt. Das mit Temporeduktionen der Lärmschutz reduziert werden kann und soll, ist umstritten, aber rechtlich kann man verschiedene Massnahmen ergreifen. Und ein Tempo-30 ist auf einer Gemeindestrasse anders zu behandeln, als auf einer Kantonsstrasse. Man kann auch Verkehrsverlagerungen oder raumplanerischen Massnahmen machen. Aber der Grundsatz soll sein, dass die Leistungsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes nicht eingeschränkt wird. Das wird es mit einer 30er-Zone.

Es gibt einen Bundesgerichtsentscheid, der sagt, das müsse geprüft werden. Dieser besagt, dass wenn diese Massnahme den Behörden als zweckmässig angeschaut wird, dann ist das rechtlich möglich. Das heisst aber nicht, dass die Lärmschutzverordnung das verlangt. Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Lärmreduktion, Tempo-30 wäre eine davon. Wir als Kanton sind frei zu sagen, dass wir das im Grundsatz nicht wollen.

Kommissionspräsident: Ich weise auf die Diskussion vom letzten Montag hin, da hat Marcel John das gut ausgeführt. Das Strassengesetz des Kantons St.Gallen lässt es grundsätzlich nicht zu, dass man eine Temporeduktion auf den Kantonsstrassen macht, wenn es baulich nicht unbedingt nötig ist. Eine 30er-Zone ist nicht möglich auf einer Kantonsstrasse, wenn es nicht ein Wohngebiet ist und es geht selten eine Kantonsstrasse durch ein Wohngebiet.

Blumer-Gossau: Wir sind eben nicht frei, zu entscheiden und zu machen, was wir wollen. Die Lärmschutzverordnung besagt, man müsse in erster Linie Massnahmen an der Quelle ergreifen. Massnahmen an der Quelle sind entweder ein Flüsterbelag oder Tempo-30.

Locher-St.Gallen: Die bundesrechtliche Rechtsprechung ist klar.

Schöbi-Altstätten: Das ist ganz klar eine Abgrenzung. Im Antrag geht es um Tempo-30 aufgrund von Lärm und nicht aus Sicherheitsgründen für bauliche Massnahmen.

Regierungsrat Mächler: In Altstätten machen wir eine Tempo-30 aus Sicherheitsüberlegungen, weil wir baulich nichts Anderes machen können.

Ich meine, man kann diese Ziffer in den Beschluss aufnehmen, die Frage wird wohl am Schluss vor Gericht entschieden, egal ob wir diese Ziffer haben oder nicht. Das Thema ist momentan ein Kampffeld vor Bundesgericht. Gewisse Entscheide haben wir, gewisse stehen noch aus. Im Grundsatz haben wir unsere Haltung dargelegt. Wir treffen uns ziemlich nahe, ob der Antrag am Schluss die Wirkung hat, die erwartet wird, da habe ich gewisse Vorbehalte.

Marcel John: Es gab einen Vorstoss auf Bundesebene (parlamentarische Initiative 17.462 «Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen» von Nationalrat Rutz Gregor), der das Thema gesetzlich regeln wollte. Das Bundesparlament hat diesen aber abgelehnt. Es wäre der richtige und korrekte Weg gewesen, das Problem in einem Bundesgesetz zu regeln. Dann hätten wir die Gesetzesgrundlage gehabt, um das so umzusetzen, wie es gewünscht war. Sollte der Antrag angenommen werden, haben wir lediglich einen Artikel im Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm.

Kommissionspräsident: Wir sind abstimmungsreif. Berufen sie sich im Moment nicht auf die genaue Nummerierung der Absätze. Diese werden laufend angepasst. Sie erhalten vorab, vor dem Versand des gelben Blatts alle angenommen und abgelehnten Anträge. Die Parlamentsdienste bereinigen die Anträge dann formell und bringen sie in die richtige Reihenfolge.

Beschluss zu Ziff. 2, Abs. 4 (neu)

Die vorberatende Kommission stimmt den Antrag von Locher-St.Gallen mit 11:6 Stimmen bei 2 Enthaltungen und 2 Abwesenheiten zu.

Ziffer 5

Widmer-Wil: beantragt im Namen der FDP-Delegation, Ziffer 5 Bst. c wie folgt zu formulieren:

«die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge⁵, Pauschalbeiträge⁶ und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite⁷), an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung im Umfang von 196 Mio. Franken.»

⁵ Art. 94 ff. StrG.

⁶ Art. 87 Abs. 1 StrG.

⁷ Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG).

Analog zur Bezifferung der Aufwendungen für den Strassenbau und -unterhalt sowie der Gemeindebeiträge sind auch die Aufwendungen für die Verkehrspolizei genau zu beziffern. Die Erhöhung beträgt 10 % anstelle der von der Regierung beantragten Steigerung um 16 % (205,7 Mio. Franken).

Generalsekretär Arta und Regierungsrat Fässler haben nicht plausibel nachweisen können, wieso es sechs zusätzliche Stellen für vermehrte Unfälle braucht, weil es gar nicht mehr Unfälle gibt. Das ist vielleicht die grösste Position in dieser Auflistung von Generalsekretär Arta, den wir in Zweifel ziehen können. Es geht mir nicht darum, dass man weniger Verkehrspolizisten möchte, oder nochmals aufzurollen, wer die Arbeit innerhalb der Polizei macht. Es geht mir darum, die Zahl jetzt festzuschreiben und dass die Zahl nicht immer oder wenig nachvollziehbar anwächst. Dann gilt sie für die nächsten fünf Jahre. Dann möchte ich noch die Entlastung geben.

Regierungsrat Mächler: Sie argumentieren statt 16 Prozent Steigerung 10 Prozent. Das ist eigentlich die Begründung. Jetzt sind es aktuell 205.7 Mio. Franken. Das beinhaltet eine Steigerung von 16 Prozent. Der Antrag von Widmer-Wil wäre eine Steigerung von 10 auf 16 Prozent und das gibt eine Zahl von 196 Mio. Franken. Ich hoffe, Sie haben richtig gerechnet. Könnten Sie noch kurz plausibilisieren, ob das stimmt. In der Konsequenz bedeutet das, dass die fehlenden Mittel aus dem Finanzhaushalt bezahlt werden. Die Finanzkommissionsmitglieder sollen das zu Kenntnis nehmen.

Kofler-Uznach: Der Antrag ist ja falsch. Die Verkehrspolizei ist eine kleine Abteilung. Wenn man es überhaupt so will, muss man es anders formulieren. Ich finde es gewagt von uns, diese Beträge runterzusetzen, obwohl uns die Begründung dafür vorliegt. Man kann diesen Begründungen glauben oder man kann ihnen nicht glauben.

Kommissionspräsident: Wir präzisieren es kurz: mit «an die Verkehrspolizei und an die Verkehrserziehung» ist nicht die Abteilung Verkehrspolizei, sondern die Aufgabe Verkehrspolizei beschrieben. Sonst müsste es heissen: An die Kantonspolizei. Denn es geht nur an ein Konto und verteilt wird es selber innerhalb. Es wurde geändert: Im Umfang von 196 Mio. Franken. So steht es eben auch im Gesetz drin, darum können wir es nicht anders machen.

Wick-Wil: Hat jemand Ahnung davon, was das in der Konsequenz heisst, wenn man die knapp 10 Mio. streicht? In der Regel führt das zu einer Leistungsreduktion.

Kommissionspräsident: Nein, die Stellen sind aus dem allgemeinen Umsatz zu zahlen. Dann muss man ihnen eben künden oder etwas Anderes machen.

Wick-Wil: Das ist die Antwort auf meine Frage.

Kommissionspräsident: Aber das hat Widmer-Wil begründet und das hat er auch gesagt, er will nicht, dass es weniger Polizisten sind. Die Aufgabe soll aus dem allgemeinen Haushalt bezahlt werden, so wie es sich gehört und nicht aus dem Strassenfonds zweckentfremdet werden.

Beschluss zu Ziff. 5

Die vorberatende Kommission stimmt den Antrag von Widmer-Wil mit 10:8 Stimmen bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten zu.

Ziffer 6

Kommissionspräsident: Wir fahren fort in der Beratung. Es liegt ein Antrag der FDP-Fraktion zu Bst. e (neu) vor.

Locher-St.Gallen: beantragt im Namen der FDP-Delegation, Ziffer 6 Bst. e wie folgt zu formulieren:

«Die Erträge aus den Verkehrsbussen.»

Ich habe zwei Bemerkungen. Einerseits haben wir eine Motion zur Strassenfinanzierung eingereicht und andererseits haben wir einen Auftrag betr. dem Personal eingereicht. Diese Themen sollen nachher besprochen werden. Nun möchten wir beantragen, den Strassenfonds durch die Erträge aus Verkehrsbussen zu äufnen.

Kommissionspräsident: Ich habe noch eine Frage zu den Verkehrsbussen. Sind damit alle Verkehrsbussen, egal ob von Polizei oder der Staatsanwaltschaft ausgestellt, gemeint? Denn wenn ich Sie richtig verstehe, meinen Sie lediglich die Bussen aus den Radarkontrollen. Es gibt aber Parkbussen, es gibt Geschwindigkeitsbussen und es gibt weitere Bussen. Ein Problem haben wir mit den Bussen, die die Stadt St.Gallen erteilt. Dieses Geld geht an die Stadt. Bei Gemeindepolizei Bussen gibt, gehen die Mittel an die Gemeinde. So einfach, wie es im Antrag formuliert ist, ist es in der Praxis nicht, da müsste noch präzisiert werden.

Schöbi-Altstätten: Eine einfache Präzisierung wäre, wenn man sich auf Verstösse gegen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) und seine Nebenverordnungen beruft.

Kommissionspräsident: Im Grundsatz ist es am Schluss das Gleiche, da z.B. eine Parkbusse im ruhenden Verkehr auch im SVG geregelt ist.

Schöbi-Altstätten: Ist das so?

Kommissionspräsident: Wir müssten dann mit den Gemeinden ins Gespräch kommen, denn es gibt Gemeinden, das hat der Gemeindepolizist ein eigenes «Blöcklein» und die Busseneinnahmen kommen der Gemeinde zu Gute, wo der Gemeindepolizist tätig ist.

Kofler-Uznach: Ich finde es ein wenig anmassend, denn Regierungsrat Fässler hat es vorhin erwähnt, dass der Kantonsrat ein solches Vorhaben mit zwei Drittel abgelehnt hat. Wir müssen einmal wissen, was wir eigentlich wollen.

Widmer-Wil: Wir wollen das darum ändern, weil wir sehen, dass zu wenig Geld im Strassenfonds ist. Wenn wir diesen äufnen wollen, dann stellt sich die Frage nach dem wie. Dieser Antrag ist eine zweckgebundene Massnahme und es leuchtet ein, dass die Verkehrsbussen darum in den Fonds gehören. Das geht dann nicht mehr in die allgemeine Kasse. Der Vorwurf, dass die Polizei die Bussen nur erhebt um ihre eigene Entlohnung heraufzusetzen wird somit hinfällig. Denn das stimmt überhaupt nicht.

Es ist selbstverständlich meine Meinung, dass die Bussen nur das beinhalten, wo die Kantonspolizei die Bussen auch selber ausfertigen. Die Gemeinden sind nach wie vor nicht angetastet. Ich kann meinen Antrag noch präzisieren. Mir geht es darum, grundsätzlich die Bussen, die von der Kantonspolizei ausgesprochen werden, diese sollen in den Strassenfonds hineinfließen. Dann haben wir eine zweckgebundene Finanzierung von diesem Strassenfonds.

Regierungsrat Mächler: Darf ich eine Frage stellen: Fliessen in der Stadt St.Gallen die Verkehrsbussen, die von der Stadtpolizei vereinnahmt werden, in den städtischen Haushalt?

Widmer-Wil: Gemäss Antrag betrifft es die von der Kantonspolizei ausgesprochenen Verkehrsbussen. Es geht hier einmal um den Grundsatz, man kann die Formulierung von mir aus auch präzisieren.

Locher-St.Gallen: Wir haben in zwei Kommissionssitzungen festgestellt, dass die Mittel aus dem Strassenfonds nicht reichen werden, um die Unterhalts- und die kleinen und grossen Investitionen aus dem Agglomerationsprogramm zu finanzieren. Dies ist mal der Grundsatz. Wir sind gezwungen, eine neue Form der Finanzierung zu finden. Wenn wir Spezialbestimmungen haben, wie die Stadt St.Gallen oder andere Gemeindepolizeien, dann soll die Regierung dies nochmals anschauen und präzisieren. Dann macht sie ein rotes Blatt und bringt einen Gegenantrag. Aber es geht nun um einen Grundsatz. Und wenn wir jetzt den Grundsatz einschränken, aber nicht so genau wissen, ob die Einschränkung auch richtig ist, dann ist das falsch. Das ist nicht unsere Aufgabe. Darum würde ich es jetzt einmal so beschliessen. Ich kann damit leben, wenn es zu wenig präzise war. Aber wir müssen jetzt nicht da anfangen am Antrag herumzubasteln.

Kommissionspräsident: Wir machen eine Grundsatzabstimmung, denn es hängt effektiv viel mehr daran, als einfach nur Verkehrsbussen. Da gehört einfach alles dazu, jeder ruhende Verkehr, der fliessende Verkehr, was ein Untersuchungsamt nach einem Delikt für eine Busse festlegt usw. Wenn ich Sie richtig verstehe, geht es um die Erträge aus den Geschwindigkeitsübertretungen oder -vergehen. Aber ich kann Ihnen sagen, das gibt einen riesigen administrativen Aufwand, um das auszumitteln. Aber über den Grundsatz, ob Erträge aus den Verkehrsbussen zur Äufnung des Strassenfonds verwendet werden soll oder nicht, kann man abstimmen.

Kofler-Uznach: Als Vertreter einer Landgemeinde bin nicht bereit, diesen Antrag anzunehmen. Als Landgemeinde bezahlen mit unseren Bussen an die Auslagen der Stadt, welche sie für Hauptstrassen haben, aber die Stadt bezahlt nichts an die Auslagen der Gemeinden. Darum darf dieser Antrag so nicht kommen.

Blumer-Gossau: Ich nehme Locher-St.Gallen beim Wort, wir sollten nicht am Antrag herumbasteln. Aber das, was die FDP-Delegation da macht ist ein Gebastel. Es ist ziemlich peinlich, was wir nun mit Schnellschüssen erreichen wollen. Also verzichten wir auf diesen Antrag.

Kommissionspräsident: Der Antrag steht und ich muss darüber abstimmen.

Widmer-Wil: Ich ziehe den Antrag zurück und beantrage Bst. e wie folgt zu formulieren:

«die Erträge aus den Verkehrsbussen, die gegen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 verstossen und vom Kanton erhoben werden.»

Kommissionspräsident: Besten Dank für die Präzisierung, wir wissen nun worüber wir abstimmen.

Beschluss zu Ziff. 6

Die vorberatende Kommission stimmt den Antrag von Widmer-Wil mit 12:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen und 2 Abwesenheiten zu.
--

Ziffer 8

Regierungsrat Mächler: In Abs. 1 müssen die Zahlen aufgrund der Anträge und der geänderten Situation angepasst werden. Das Baudepartement wird diese Rechnungsübung machen und dem Geschäftsführer die Zahl melden.

Zudem müsste die Kommission auch aufnehmen, dass man von einer Verschuldungsgrenze absieht und somit den zweiten Satz streicht.

Göldi-Gommiswald: Ich nehme die Anregung von Regierungsrat Mächler auf und beantrage, Ziffer 8 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu formulieren:

«~~Eine Verschuldungsgrenze wird daher nicht festgelegt.~~»

Im Hinblick darauf, dass wir man ersten Sitzungstag davon gesprochen haben, dass eine Verschuldung grundsätzlich langfristig denkbar ist, wollen wir es somit andeuten, dass etwas auf uns zukommen kann.

Kommissionspräsident: Mit diesem Antrag ist es nun möglich, in eine Verschuldung zu gehen. Gibt es ein Gegenvotum?

Locher-St.Gallen: Wenn wir den Satz streichen, heisst das noch nicht, dass man einer Verschuldung zustimmt. Es ist auch möglich, dass wir keine Verschuldung haben. Die Finanzierung ist offen. Wenn ich dem Antrag zustimmen würde, will ich klar sagen, dass ich einer Verschuldung nicht zugestimmt habe.

Göldi-Gommiswald: Genau, wir äussern uns nicht zum Thema Verschuldung.

Regierungsrat Mächler: Darf ich noch präzisieren. Die Streichung erlaubt, das Programm so durchzuziehen. Es könnte am Schluss passieren, dass wir mit dem Fonds ins Minus gehen. Wenn wir eine Verschuldungsgrenze haben, dann hätten wir diesen Spielraum nicht.

Kommissionspräsident: Wir sind somit abstimmungsreif.

Beschluss zu Ziff. 8

Die vorberatende Kommission stimmt den Antrag von Göldi-Gommiswald mit 17:1 Stimmen bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten zu.
--

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

2.5 Gesamtabstimmung: 17. Strassenbauprogramm

Die vorberatende Kommission stimmt nach Art. 60 GeschKR am Ende der Kommissionsberatung gesamthaft darüber ab, ob dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage beantragt wird.

Locher-St.Gallen: Ich möchte vor der Gesamtabstimmung noch auf einige Punkte hinweisen. Wir werden nach der Abstimmung eine Motion behandeln, welche die Finanzierung allenfalls auf eine neue Grundlage stellt. Im Weiteren stimmen wir über einen Auftrag nach Art. 95 GeschKR ab, welcher die Frage des Personalaufwandes klärt. Zudem besteht noch eine Motion, welche die gesetzlichen Grundlagen für die Vergünstigung von emissionsarmen Fahrzeugen anpassen möchte. Mir geht es darum zu sagen, dass man die Finanzierung möglichst rasch umsetzt und nicht bis zum 18. Strassenprogramm aufschiebt. Wenn sich ergeben sollte, dass sich die Finanzierung ändern sollte, dann könnte das auch Auswirkungen auf die heute beschlossenen Beschlüsse bezüglich der Finanzierung haben. Ziffer 15 erlaubt eine gewisse Flexibilität, wenn es

spätere Beschlüsse gibt, und sich der Erlass in Teilen ändern müsste. Diese Ziffer ist wie der Vorbehalt, wenn zwischendurch eine Gesetzesänderung erfolgt. Ich stelle selbstverständlich keinen Antrag, das ist richtig so wie es hier formuliert ist.

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung.

Blumer-Gossau: Sie wissen, alle unsere Anträge wurden abgelehnt. Wir konnten nichts erreichen, deshalb werden wir dem 17. Strassenbauprogramm auch nicht zustimmen können.

Kommissionspräsident: Sie werden also Nichteintreten auf das 17. Strassenbauprogramm stimmen. Dann müssen sie im Rat diesen Antrag entsprechend stellen. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf den «Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023», einschliesslich der Anträge, beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 14:5 Stimmen bei 2 Abwesenheiten, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.
--

3 Beratung XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: Spezialdiskussion

Der Kommissionspräsident geht zur Klärung allgemeiner Fragen und zur Prüfung der Vorlage die Botschaft abschnittsweise durch. Die Kommission ist in der Erfüllung ihres Auftrags an die Grundsätze der Gewaltentrennung gebunden (Art. 23 GeschKR). So kann sie z.B. nicht direkt veranlassen, dass das zuständige Departement oder die Regierung die Botschaft nach ihren Wünschen verändert oder anpasst. Anschliessend berät die vorberatende Kommission die einzelnen Artikel des Beschlusssentwurfs und stimmt über allfällige Anträge ab. Über Aufträge im Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates nach Art. 95 GeschKR wird im Anschluss beraten und abgestimmt. Das Rückkommen schliesst die Spezialdiskussion ab.

3.1 Beratung Botschaft

Kommissionspräsident: Das Eintreten zum XI. Nachtrag Kantonsratsbeschluss über die Kantonsstrassenplanung haben wir bereits am 13. August gemacht. Es geht darum, welche Strassen entlassen wir vom Kantonsstrassennetz ins nationale Netz oder gibt man in die Gemeinde herunter oder welches nehmen wir von der Gemeinde.

3.2 Beratung Beschluss

Die vorberatende Kommission berät die einzelnen Ziffern des Erlassentwurfs und stimmt über allfällige Anträge ab. Werden keine Anträge gestellt, sind weder eine Abstimmung über die einzelnen Ziffern noch eine Abstimmung über den unveränderten Beschluss notwendig.

Ziffer 2

Gschwend-Altstätten: Ich bin nicht ganz sicher, ob meine Anregung hier am richtigen Ort ist: Ich weise auf eine Situation hin, wo es essentiell ist, dass es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Das Rheintal ist mit Österreich über neun Brücken verbunden, das sind alles internationale Verbindungen. Es liegt auf der Hand, dass es wichtig ist, dass das Kantonsstrassen sind. Die Ausnahme bildet die Bücke von Lienz SG nach Österreich, das ist eine Strasse der Stadt Altstätten. Ich meine, das macht wenig Sinn. Verhandlungen zu Themen dieser soll auf einer Ebene weiter oben erfolgen. Ich bitte Sie, für das nächste Strassenbauprogramm seriös anzuschauen und das allenfalls auch mit der Stadt Altstätten anzuschauen.

Regierungsrat Mächler: Der Antrag ist von der Stadt Altstätten nicht gekommen. Ich meine, da müssen wir den Mechanismus einhalten. Wenn man eine Strasse an den Kanton abgeben will, soll grundsätzlich die Gemeinde uns adressieren und dann kann man das absprechen. Wir nehmen das auf, für das 18. Strassenbauprogramm, um es mit Altstätten zu besprechen. Ich bin froh, dass sie keinen Antrag stellen, das wäre schräg, weil das Anliegen der Gemeinde uns nicht bekannt ist.

Marcel John: Es ist kritisch, wenn die Gemeinden in Bezug auf das Kantonsstrassennetz anfangen Einzelmassnahmen bei uns zu beantragen. Man hat 2007 Kriterien festgelegt, was eine Kantonsstrasse ist. Wenn es viele solcher Anträge gibt, soll man zuerst eine Gesamtschau über den ganzen Kanton machen. Dabei wäre der Kantonsrat gefragt.

Kommissionspräsident: Ich weise darauf hin, der Erlass wird ab 2020 angewendet wird und nicht wie das Strassenbauprogramm im Jahr 2019.

3.3 Gesamtabstimmung: XI. Nachtrag zum KRB über den Kantonsstrassenplan

Die vorberatende Kommission stimmt nach Art. 60 GeschKR am Ende der Kommissionsberatung gesamthaft darüber ab, ob dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage beantragt wird.

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 «XI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan», einschliesslich der Anträge, beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 19:0 Stimmen bei 2 Abwesenheiten, dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

4 Aufträge und Motionen

Die vorberatende Kommission berät allfällige Aufträge im Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates nach Art. 95 GeschKR und stimmt darüber ab.

4.1 Auftrag

Kommissionspräsident: Es liegt ein Auftrag von Göldi-Gommiswald vor.

«Die Regierung wird beauftragt, der Personalaufwand im Tiefbauamt zur Umsetzung des Strassenbauprogramms sowie zur Umsetzung der Agglomerationsprojekte seien im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2022 ab 2020 jährlich durch Stellenverlagerungen aus den übrigen Staatsverwaltungen je um eine Million zu erhöhen.»

Locher-St.Gallen: Unsere Delegation findet, alle Zusatzbegehren im Strassenbauprogramm und im Agglomerationsprogramm brauchen etwa fünf Stellen mehr, diese sind nötig. Wir haben aber im Kantonsrat einen Stellenplafond beschlossen. Wir wollen der Regierung den Auftrag geben, zu schauen, wo es in der gesamten Verwaltung Einsparungen gibt, allenfalls ist eine Verlagerung möglich.

Regierungsrat Mächler: Es ist so gar nicht möglich, weil der ganze Personalaufwand vom Strassenbau aus diesem Strassenfonds finanziert wird, das ist ein besonderer Haushalt. Sie machen nun eine Vermischung vom allgemeinen Personalaufwand mit dem besonderen Personalaufwand. Wenn man einen Antrag macht, dann müsste der lauten, dass man den Personalaufwand in der entsprechenden Spezialfinanzierung vom Strassenbaufonds (Personalaufwand des Tiefbauamtes) um eine Million erhöht. Das Tiefbauamt ist ein geschlossener Kreis, weil wir den Fonds haben. Der Auftrag ist so nicht umzusetzen und ich kann garantieren, dass es ein rotes Blatt der Regierung gibt. Ich bin nicht sicher, ob der Auftrag finanzrechtlich korrekt ist.

Göldi-Gommiswald: Ich finde es richtig, dass man die Stellen zur Verfügung stellt. Wir können nicht die Mittel nicht geben, wenn es sie braucht. Wir sind uns offensichtlich nicht ganz einig, woher wir die Mittel nehmen. Ich beantrage den Auftrag wie folgt zu stellen:

«Die Regierung wird beauftragt, den Personalaufwand im Tiefbauamt zur Umsetzung des Strassenbauprogrammes sowie zur Umsetzung der Agglomerationsprojekte im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2020–2022 ab 2020 jährlich durch Mittel aus dem Strassenfonds um 1 Mio. Franken zu erhöhen.»

Kommissionpräsident: Müsste AFP nicht gestrichen werden?

Regierungsrat Mächler: Der Verweis auf den AFP ist richtig. Will man das schon bereits auf 2019? Dann fängt erst das Programm an, dann können wir auch noch gewisse Sachen aus eigenen Reserven stemmen. Ab 2020 fangen die Arbeiten richtig an. Darum muss es in den AFP hinein, den werden Sie im Frühjahr beschliessen. Somit ist es richtig, dass wir die Personal aufwände um eine Million erhöhen. In der Nettobetrachtung für den Haushalt ändert sich gar nichts, denn es ist ein geschlossener Kreislauf. Das hat auch nicht zur Folge, dass an anderen Orten etwas wegfällt oder dass wir irgendwo Einsparungen machen müssen.

Locher-St.Gallen: Der Fonds wird mit diesem Antrag nicht erhöht. Wir wollen aus dem Topf mehr Geld für das Personal. Wir haben uns überlegt, wie man das kompensieren kann. Wenn der Antrag finanztechnisch nicht geht, kann man im Hinblick auf die Motion zur Strassenfinanzierung generell dem Strassenfonds mehr Mittel zur Verfügung stellen.

Wenn der Strassenfonds insgesamt mehr Mittel hat, z.B. 15 oder 20 Millionen mehr, dann ist uns egal, wenn eine Million für den zusätzlichen Personalaufwand verbraucht wird.

Es ist aber nicht die Idee, dass man das Personal erhöht und nachher einfach weniger Projekte realisieren kann.

Kommissionspräsident: Wir wollen die Erhöhung, wieso muss sie dann in den AFP? Warum stellen wir sie nicht direkt und dann ist sie in dem Beschluss des Strassenbauprogrammes drin? Wir können doch den Beschluss fassen, dass wir das wollen und das dem Kantonsrat so vorschlagen. Die Kommission will, dass eine Million mehr für das Personal eingesetzt wird.

Regierungsrat Mächler: Für die Erhöhung des Personalaufwandes (ob besonders oder nicht) ist das Instrument der Voranschlag, respektive längerfristig über der AFP. Also selbst wenn Sie die Präzisierung nicht drin hätten, wenn Sie das wollen fliesst es am Schluss in den AFP. Wir steuern über den AFP respektive über den Voranschlag. Wir brauchen einen kontinuierlichen Aufbau dieser fünf Stellen. Darum ist es richtig, dass es in den AFP fliesst. Die Regierung ist momentan an der AFP-Diskussion. Darum kommt es zur richtigen Zeit, wenn wir es jetzt mit der entsprechenden Million aufstocken.

Kommissionspräsident: Aber es wird dem Strassenfonds belastet.

Regierungsrat Mächler: Ja, wir haben im AFP die Budgetpositionsnummer 302, das ist der Personalaufwand für das Tiefbauamt.

Locher-St.Gallen: Der Antrag von Göldi-Gommiswald hat den Vorteil, dass die Erhöhung nicht zu Lasten des allgemeinen Haushalts geht, sondern es kommt aus dem Strassenfonds. Ich meine, wir müssen dann in dem Strassenfonds eine Anpassung machen. Wir ziehen unseren Antrag zugunsten des Antrags Göldi-Gommiswald zurück.

Blumer-Gossau: Dem Antrag Göldi-Gommiswald ist zuzustimmen. Wie viele Jahre soll das gelten? Das haben wir da nicht festgehalten.

Locher-St.Gallen: Möglichst viele.

Göldi-Gommiswald: Die Idee und der Grundgedanke ist die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm. Diese gehen noch mehrere Jahre. Darum würde ich keinen Endzeitpunkt festlegen. Wenn der Bund keine Agglomerationsprogramme mehr macht, dann könnte man zurückfahren. Ich möchte klarstellen, dass mit dem Antrag nicht gemeint ist, jedes Jahr eine Million mehr, sondern einmal eine Million hochfahren und auf dem Plafond bleiben.

Regierungsrat Mächler: Ich präzisiere noch, woher der Betrag einer Million kommt: Grundsätzlich sind es etwa fünf Stellen, diese kann man hochrechnen. Ich verstehe es auch so, dass einmal erhöht wird und dann fahren wir weiter auf dem neuen Plafond, der etwa eine Million erhöht ist.

Kommissionspräsident: Wir sind abstimmungsreif.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag Göldi-Gommiswald mit 18:0 Stimmen bei 1 Enthaltung und 2 Abwesenheiten zu.

4.2 Kommissionsmotion

4.2.1 Motion: Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen

Locher-St.Gallen: Ich spreche zum angesprochenen Thema von Tinner-Wartau betreffend schadstoffarmen Fahrzeugen. Man soll diese Thematik anschauen und allenfalls braucht es eine Gesetzesänderung. Der Antrag für eine Kommissionsmotion lautet wie folgt:

«Die Regierung wird eingeladen im 18. Strassenbauprogramm die gesetzlichen Grundlagen zu prüfen.»

Wenn wir erwähnen, dass es im 18. Strassenbauprogramm erfolgen soll, ist das als Zeitfenster gedacht. Natürlich können Änderungen auch schon vorher erfolgen.

Wick-Wil: Ich war Mitglied dieser vorberatenden Kommission. Die damalige Regierungsrätin Karin Keller Suter hat auf unsere Anregung gesagt, es kann nicht sein, einen Wert festzulegen, der die ganze technische Entwicklung nicht berücksichtigt. Die Regierung hat uns versprochen, dass die Sätze den neuen technischen Entwicklungen entsprechend regelmässig geändert werden und dem Kantonsrat vorgelegt. Wenn man das will, müsste man der Regierung sagen, machen Sie das, was Sie gesagt haben, wir erwarten von Ihnen eine Anpassung an die neuen technologischen Gegebenheiten.

Kommissionspräsident: Ja, das ist aber ein Unterschied. Dabei handelt es sich nur um die Anpassung der Gebühren. Nun geht es auch darum, diese Fahrzeuge nicht mehr zu begünstigen.

Regierungsrat Mächler: Ich verweise auf die Ausführungen auf S. 94 der Botschaft: Um langfristig die Steuererträge im gleichen Umfang nachhaltig sicherzustellen, empfiehlt sich eine Überprüfung der kantonalen Verordnung über den Erlass der Motorfahrzeugsteuer für emissionsarme Motorfahrzeuge (sGS 711.73) und des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70). Ich meine den Hinweis nimmt man im Rahmen einer Kommissionsmotion auf und wird im Hinblick auf das 18. Strassenbauprogramm dem Kantonsrat vorgelegt.

Kommissionspräsident: Ich finde die Kommissionsmotion eine gute Lösung, dann kann man sie im Rat diskutieren, darauf eintreten oder ablehnen. Die Kommissionsmotion lautet wie folgt:

«Die Regierung wird eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen bezüglich Vergünstigungen von schadstoffarmen Fahrzeugen anzupassen.»

Als Begründung nehmen wir die Ausführungen auf S. 94 der Botschaft, der letzte Absatz vor der Tabelle. Das wäre grundsätzlich die Begründung aus der Botschaft der Regierung zum 17. Strassenbauprogramm.

Blumer-Gossau: Sind mit schadstoffarmen Fahrzeugen auch E-Fahrzeuge gemeint?

Kommissionspräsident: Ja, diese brauchen die Strasse auch.

Die vorberatende Kommission stimmt der Kommissionsmotion mit 18:1 Stimmen bei 2 Absenzen zu.
--

4.2.2 Motion: Änderung der Strassenfinanzierung

Kommissionspräsident: Es liegt eine Kommissionsmotion von Locher-St.Gallen vor:

«Die Regierung wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Änderung der Strassenfinanzierung vorzulegen, mit der zum einen die Möglichkeit einer gesetzlichen Spezialfinanzierung für grosse Investitionsvorhaben im Strassenverkehr geschaffen wird, zum andern zusätzliche Mittel in den Strassenfonds gelegt werden, damit die steigenden Unterhaltslasten, der Nachholbedarf für Sanierungen und Substanzerhaltung sowie die erforderlichen Investitionen bei den Kantonsstrassen getragen werden können».

Die vorberatende Kommission stimmt der Kommissionsmotion mit 14:5 Stimmen bei 2 Absenzen zu.
--

Regierungsrat Mächler: Locher-St.Gallen, ich verstehe die Kommissionsmotion so, dass man global die Ertragsseite des Strassenfonds anschauen muss. Soll das im Hinblick auf das 18. Strassenbauprogramm gemacht werden oder wollen Sie einen Bericht diesbezüglich?

Locher-St.Gallen: Nein, ich meine relativ schnell. Das muss die Regierung nun beurteilen. Ich verweise auf die Diskussion mit Regierungsrat Fässler, wenn es eine politische Diskussion geht, dass der Kanton zu hohe Gebühren hätte, dann müssen wir uns überlegen, ob man sie senkt.

Regierungsrat Mächler: Die Kommissionsmotion zu den emissionsarmen Fahrzeugen, die auch dazu dienen soll, dass man eigentlich die Finanzierung erhöhen kann, könnte im Parlament allenfalls zusammen behandelt werden.

Koller-Gossau: Mir ist auch wichtig, was auf der Ertragsseite ist. Es soll eine Gesamtbetrachtung gemacht werden, z.B. welche andere Vergünstigungen wie Strassensteuer haben gewisse Fahrzeugen. Das soll auch reinfließen.

Kommissionspräsident: Die Motionen haben die gleiche Stossrichtung, aber die Motion zu den emissionsarmen Fahrzeugen kann vielleicht schneller behandelt werden, denn diese braucht weniger grosse Gesetzesanpassungen. Ich verweise auf Art. 111 GeschKR: Die Regierung hat dem Kantonsrat innerhalb von drei Jahren den Entwurf eines Gesetzes vorzulegen.

5 Abschluss der Sitzung

5.1 Bestimmung des Berichterstatters

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

5.2 Medienorientierung

Eine Medienorientierung ist angezeigt, wenn die vorberatende Kommission der Öffentlichkeit ein wichtiges Ergebnis ihrer Kommissionstätigkeit, namentlich ihrer Sitzungen, oder wenigstens ein wichtiges Zwischenergebnis mitzuteilen hat.

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten und den Geschäftsführer, eine Medienmitteilung zu veröffentlichen und über das Ergebnis der Beratung zu informieren.

5.3 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Wie erwähnt, werden die Protokolle und Anträge so rasch als möglich erstellt. Wir sind bemüht, dass Sie für Ihre Fraktionssitzungen alle Unterlagen haben. Die Anträge erhalten sie nächste Woche.

Regierungsrat Mächler: Ich erlaube mir einen Hinweis auf ein mögliches rotes Blatt. Ich kann mir vorstellen, dass die Regierung zu Art. 5 und 6 des Kantonsratsbeschlusses zum 17. Strassenbauprogramm wohl ein rotes Blatt machen wird.

Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 16.00 Uhr.

St.Gallen, 12. September 2018

Der Kommissionspräsident:



Marcel Dietsche
Mitglied des Kantonsrates

Der Geschäftsführer:



Matthias Renn
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 Alma Sartoris, Projektleiterin Agglomerationsprogramme, AREG St.Gallen; *bereits zugestellt*
3. Ergänztter Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023; *bereits verteilt*
4. Frage von Widmer-Wil und Antworten SJD vom 17. August 2018; *bereits zugestellt*
5. Auszug aus der aktuellen Verkehrsstatistik
6. Frage Widmer-Mosnang und Antworten SJD vom 20. August 2018
7. Anhang zum KRB über das 17. Strassenbauprogramm, angepasste Version des BD vom 20. August 2018
8. Kanton Zürich «Veloschnellroute Limmattal – Kosten-Nutzen-Analyse» vom April 2018
9. Antragsformular vom 22. August 2018
10. Abgelehnte Anträge vom 22. August 2018
11. Medienmitteilung vom 3. September 2018

Geht (mit Beilagen) an

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

Geht (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidenten (4)
- Parlamentsdienste (L PARLD)