Baudepartement
des Kantons St.Gallen

Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen
Telefon 071 229 30 03, Fax 071 229 39 60

Kantonsrat

Protokoll der Sitzung der vorberatenden Kommission

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil (36.09.02)

VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.02)

sowie

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe (36.09.01)

VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.01)

Ort: Restaurant Hirschen, Kirchgasse 15, Bütschwil (1. Tag)
Businesscenter Thurpark, Wattwil (2. Tag)

Zeit: Mittwoch, 19. August 2009, 08.00 -17.00 Uhr
Donnerstag, 20. August 2009, 08.00 – 12.00 Uhr

Anwesend: *Mitglieder der vorberatenden Kommission:*
David Imper, Heiligkreuz, Präsident
Roman Brändle, Bütschwil
René Bühler, Schmerikon
Toni Jöhl, Amden
Hansueli Sturzenegger, Flums
Linus Thalmann, Kirchberg
Thomas Zünd, Kriessern
Stephan Bärlocher, Bütschwil
Ernst Dobler, Oberuzwil
Beat Jud, Schmerikon
Thomas Würth, Goldach
Marie-Theres Huser, Wagen
Imelda Stadler, Ganterschwil
Heinz Wittenwiler, Krummenau (nur 19. August 2009)
Vreni Wild-Huber, Wald (nur 20. August 2009)
Ruedi Blumer, Gossau
Felix Gemperle, Goldach
Guido Wick, Wil

Vertreter der Gemeinden:
Karl Brändle, Gemeindepräsident Bütschwil (Begehung und Stellungnahme zur Umfahrungsstrasse Bütschwil)
Alois Gunzenrainer, Gemeindepräsident Wattwil (Begehung und Stellungnahme zur Umfahrungsstrasse Wattwil)
Christian Spoerlé, Gemeindepräsident Ebnat-Kappel (Begehung 20.08.2009)

Regierungsrat und Mitarbeitende der Staatsverwaltung:
Willi Haag, Regierungsrat, Vorsteher Baudepartement
Urs Kost, Kantonsingenieur, Baudepartement
Ruedi Vögeli, Leiter Kunstbauten, Baudepartement
Dölf Gmür, Leiter Rechtsdienst Tiefbaumt, Baudepartement
Ruth Corminboeuf, jurist. Mitarbeiterin Rechtsdienst Tiefbauamt, Protokoll

Traktanden: Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil

1. Begrüssung, Mitteilungen
2. Gesamtüberblick über die Verkehrspolitik im Toggenburg und Grobvorstellung der beiden Bauvorlagen Bütschwil und Wattwil
3. Einführung Bauvorlage Bütschwil
4. Begehung der künftigen Umfahrung Bütschwil
5. Detailpräsentation der Umfahrung Bütschwil
6. Stellungnahme Gemeindepräsident
7. Eintretensdiskussion
8. Spezialdiskussion
9. Rückkommen
10. Schlussabstimmungen
    a) Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil
    b) VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan
11. Varia

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe

1. Begrüssung, Mitteilungen
2. Einführung Bauvorlage Wattwil, 2. Etappe
3. Begehung der künftigen Umfahrung Wattwil, 2. Etappe
4. Detailpräsentation der Umfahrung Wattwil, 2. Etappe
5. Stellungnahme der Gemeindepräsidenten
6. Eintretensdiskussion
7. Spezialdiskussion
8. Rückkommen
9. Schlussabstimmungen
    a) Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe
    b) VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan
10. Varia

Unterlagen: Für Umfahrungsstrasse Bütschwil:

- Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil und VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009)
- Übersichtsplan 1:2000
- Auszug Umweltverträglichkeitsbericht
- Verkehrszählungen "Umfahrung Bazenheid", "Wilerstrasse 11" und "Wilerstrasse 32"
- Übersicht mit Standorten der Verkehrszählungen Bazenheid

Für Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe:

- Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) und VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan
  (Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009)
- Übersichtsplan 1:2000
- Auszug Umweltverträglichkeitsbericht mit Anhang 6 – 1 "Dem UVB zugrunde gelegtes Verkehrsmodell"
- Verkehrszählungen "Umfahrung Wattwil A16"

Beilagen:
- Eintretensreferat (Beilage 1)
- Einführung Bauvorlage Bütschwil (Beilage 2)
- Detailpräsentation Bütschwil (Beilage 3)
- Einführung Bauvorlage Wattwil, 2. Etappe (Beilage 4)
- Detailpräsentation Wattwil 2. Etappe (Beilage 5)
- Stellungnahme Gemeindepräsident A. Gunzenrainer, Wattwil (Beilage 6)
- Plan Tiefbauamt Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil / VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Beilage 7)
- Plan Tiefbauamt Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrase Wattwil (2. Etappe) / VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Beilage 8)
- CD mit UVB (wird an 7 Kommissionsmitglieder separat zum persönlichen Gebrauch verschickt)

Geht an:

– Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
– Staatskanzlei (7)
– Baudepartement
– Tiefbauamt

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil

VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

1. Begrüssung, Mitteilungen

Kommissionspräsident D. Imper begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Willi Haag, Regierungsrat, Vorsteher Baudepartement
- Urs Kost, Kantonsingenieur, Baudepartement
- Ruedi Vögeli, Leiter Kunstbauten, Baudepartement
- Dölf Gmür, Leiter Rechtsdienst Tiefbaumt, Baudepartement
- Ruth Corminboeuf, jurist. Mitarbeiterin Rechtsdienst Tiefbauamt, Protokoll
- Karl Brändle, Gemeindepräsident Bütschwil

Er weist darauf hin, dass die zu behandelnden vier Vorlagen nicht nur für das Toggenburg, sondern für den gesamten Ringkanton St.Gallen von grosser Bedeutung seien. Mit dem Bau von guten Umfahrungsstrassen könne die Lebensqualität in den betroffenen Dörfern sowie die wirtschaftliche Attraktivität einer grösseren Region erheblich gesteigert werden. Die zentrale Frage sei nun, was eine gute Umfahrungsstrasse sei. Sie habe den Ansprüchen der lokalen Bevölkerung, des Verkehrs und der Umwelt Rechnung zu tragen und solle finanzierbar sein. Das Baudepartement habe zwei Projekte erstellt, die all diesen Ansprüchen gebührend Rechnung tragen. Die Kommission werde sich heute und morgen mit diesen Projekten befassen, die Linienführung im Feld ansehen und mehr über die Hintergründe und die Sicht der Gemeinde erfahren. Die Kosten der beiden Umfahrungsstrassen würden auf 323.7 Mio. Franken geschätzt. Bei jedem Projekt von dieser Grössenordnung gebe es Gewinner und Verlierer. Heutzutage wählten letztere nicht selten den juristischen Weg der Verhinderung bzw. Verzögerung. Es sei eine grosse und gemeinsame Aufgabe der Kommission, mit exakter und seriöser Kommissionsarbeit dazu beizutragen, dass diese Vorhaben möglichst breit getragen und ohne jahrelange juristische Streitereien umgesetzt werden können.

Anwesend sind 17 Kantonsratsmitglieder, das absolute Mehr liegt bei 9 Stimmen. Die geänderte Traktandenliste wird einstimmig genehmigt. Der Kommissionspräsident kündigt an, die Sitzung heute bis 17.00 Uhr durchzuführen und eventuell auch Teile der Beratung der Botschaft der Umfahrung Wattwil vorzuverschieben, um den Tag so effizient wie möglich zu nutzen. Er bittet darum, bei den Voten Wiederholungen zu vermeiden. Die Kommissionsmitglieder hätten Anfang August 2009 folgende von R. Blumer, Gossau, im Juli 2009 verlangten genaueren Angaben vom Baudepartement erhalten: Auszüge aus den Umweltverträglichkeitsberichten und Zusatzdaten der Verkehrszählungen. Zum Thema flankierende Massnahmen habe das Baudepartement weitere Informationen anlässlich der Sitzung in Aussicht gestellt.

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

2. Gesamtüberblick über die Verkehrspolitik im Toggenburg und Grobvorstellung der beiden Bauvorlagen Bütschwil und Wattwil

Regierungsrat W. Haag weist in seinem Referat (Beilage 1) darauf hin, dass Umfahrungsstrassen im Toggenburg in der Vergangenheit im Kantonsrat immer wieder thematisiert und seit dem Jahr 1960 etappenweise auch gebaut worden seien. Er erinnert die Anwesenden an folgende Meilensteine / Inbetriebnahmen:

- Umfahrung Ennetbühl (1960)
- Umfahrung Unterwasser (1963)
- Umfahrung Ebnat Kappel (1970)

- Umfahrung Krummenau (1975)
- Umfahrung Lichtensteig (1983)
- Umfahrung Wattwil, 1. Etappe (1993)
- Umfahrung Bazenheid (2006)

Ebenfalls habe das Baudepartement das Postulat "Verkehrsplanung im Toggenburg" bearbeitet, wovon der Kantonsrat in der Novembersession 1993 Kenntnis genommen habe. Dieser Bericht enthalte grundlegende Aussagen zur Verkehrspolitik im Toggenburg, die noch heute ihre Bedeutung und Gültigkeit gar für den ganzen Kanton St.Gallen hätten: Das Verkehrssystem solle dem Menschen dienen, ohne ihm zur Last zu fallen. Es solle die notwendigen Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen den Regionen sowie zu den übergeordneten Zentren und Wirtschaftsräumen sicherstellen sowie die Erreichbarkeit benachteiligter Gebiete verbessern.

Wichtige Anliegen seien die Vermeidung von unnötigem Verkehr und die umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Kanton und Gemeinden seien schon aufgrund des Massnahmenplans Luftreinhaltung gehalten, zahlreiche Massnahmen hinsichtlich des Verhaltens im Strassenverkehr zu ergreifen und im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit zu verwirklichen. Bahn und Bus als öffentliche Verkehrsmittel hätten einen klaren Vorteil, wenn es darum gehe, den Verkehr umweltverträglich abzuwickeln. In vielen ländlichen Gebieten und in den Bergregionen wirke der öffentliche Verkehr einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung entgegen, indem er eine gewisse Mindestmobilität jener Bevölkerungsteile sicherstelle, die kein eigenes individuelles Verkehrsmittel hätten. Ferner sei er für den Tourismus von beträchtlicher Bedeutung. Die Streusiedlungen im ländlichen Toggenburg seien hingegen nicht ideal für öV-Erschliessungen. Wichtig sei der richtige Mix für eine zeit- und zweckmässige Mobilität.
Im Kanton St.Gallen habe sich nicht zuletzt auch am Beispiel der Umfahrungsstrasse Bazenheid eindrücklich gezeigt, dass Umfahrungen Bewohnerinnen und Bewohner vor Belästigungen schützen und die Erschliessungsqualität verbessern könnten. Strasseninfrastruktur-Engpässe sollten dort beseitigt werden, wo Siedlungen von starken Belästigungen entlastet werden müssten und keine anderen Massnahmen Verbesserungen versprächen. Der Entlastungsvorteil sei mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den entlasteten Strassen auf Dauer sicherzustellen. Entsprechend den raumplanerischen Absichten des Kantons St.Gallen, der Förderung des regionalen Zentrums Wattwil/Lichtensteig und der touristischen Region des Obertoggenburgs sei es unabdingbar, diese Gebiete durch leistungsfähige Verkehrsträger mit den übergeordneten Netzen (Strasse und Schiene) bestmöglich zu verknüpfen. Dieses Ziel solle durch den Bau der Ortsumfahrungen erreicht werden. Die Umfahrungsstrassen Bütschwil und Wattwil (2. Etappe) seien im Bericht erwähnt.

Im August 1996 habe die Regierung dem Kantonsrat zudem den Bericht 40.96.02 "Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik" unterbreitet. Auch darin würden Ziele und Grundsätze, die im Bericht zur Verkehrsplanung im Toggenburg erarbeitet worden seien, bestätigt. Umfahrungsstrassen von Ortschaften würden unter anderem dann gefordert, wenn der ortsfremde Durchgangsverkehr als Hauptgrund für die Beeinträchtigung der Lebensqualität in den entsprechenden Ortschaften festgestellt werde. Dies sei sowohl in Wattwil als auch in Bütschwil mit dem Tourismusverkehr ins Toggenburg der Fall. Ein weiteres Kriterium für den Bau einer Umfahrungsstrasse sei der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV). Dieser müsse über 10'000 Fahrzeugen liegen. In Wattwil liege er zur Zeit bei um die 13'000 Fahrzeugen, in Bütschwil gar bei um die 15'000. In beiden Fällen könne eine Umfahrungsstrasse das Verkehrsaufkommen in den Ortschaften um 50 Prozent verringern.

Die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil (2. Etappe) sind gemäss Regierungsrat W. Haag im kantonalen Richtplan enthalten. Die Linienführungen seien in enger und intensiver Zusammenarbeit mit allen massgebenden Stellen und der frühzeitigen Berücksichtigung der vielen unterschiedlichen Interessen erarbeitet worden. Grundeigentümerinteressen, aber auch landwirtschaftliche, bau- und verkehrstechnische sowie finanzielle und politische Aspekte hätten beurteilt, gewichtet und berücksichtigt werden müssen. Die heute vorliegenden Linienführungen für

die Umfahrungen seien von der Regierung am 20. Juni 2006 als Zwischenergebnis beschlossen worden.

Die Verkehrssituation und deren Auswirkungen zeigten, dass in Bütschwil mehrere Voraussetzungen erfüllt seien, die in Art. 32 des Strassengesetzes (sGs 732.1) für den Bau von Strassen genannt würden. Der Durchgangsverkehr führe durch den Dorfkern und teile das Dorf längs in zwei Teile. Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen würden sich derart auf die Lebensqualität auswirken, dass dringend Abhilfe geboten sei. Das Unfallrisiko für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden - insbesondere Fussgänger und Radfahrer - sei gross. Auch die Aufenthaltsqualität leide unter dem Verkehr und die Entwicklungsmöglichkeiten seien beschränkt. Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und Umweltschutz machten die Umfahrungsstrasse notwendig. Die Kantonsstrasse Nr. 13 sei das strassenmässige Rückgrat des Toggenburgs, das durch Querverbindungen mit überregionalem und regionalem Charakter sowie durch Anschlussstrassen von lokaler Bedeutung ergänzt werde.

Für die Umfahrung Bütschwil liege ein Genehmigungsprojekt vor. Teile der Umfahrungsstrasse lägen im Gebiet der Thurlandschaft Lichtensteig – Schwarzenbach, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) enthalten sei. Das Bundesinventar strebe die grösstmögliche Schonung der verzeichneten Landschaften an. Deshalb habe man bei der Planung der Ortsumfahrung im Bereich der Thurlandschaft Lichtensteig-Schwarzenbach in besonderem Mass auf eine gute Eingliederung der Strasse in die Landschaft und auf die Schonung und möglichst umfassende Erhaltung der Naturwerte (insbesondere Prallhänge, Alluvialterrassen, vielfältige Pflanzengesellschaften) achten müssen.

Auch für die Umfahrung Wattwil, 2. Etappe, gälten die gleichen Argumente für den Bau einer Umfahrungsstrasse wie in Bütschwil und auch hier liege ein Genehmigungsprojekt vor. Bei dessen Entwicklung hätten Natur- und Landschaftsschutz ebenfalls eine bedeutende Rolle gespielt. So verlaufe die Strasse am südwestlichen Hangfuss nahe des nationalen Flachmoors Bleiken und weiche auch regionalen geschützten Flachmooren und Feuchtwiesen aus. Eine weitere Herausforderung sei die Querung des Thurtals bei Scheftenau. Die Eingliederung der neuen Brücke in die charakteristische Landschaft und die Minimierung des Zerschneidungseffekts sei eine gestalterisch anspruchsvolle Aufgabe. Um möglichst verschiedene Lösungsvorschläge aufzuzeigen, sei bereits ein öffentlicher Projekt-Wettbewerb für die Ingenieurarbeiten ausgeschrieben worden mit 47 Interessenten aus dem In- und Ausland.

Für jedes Umfahrungsprojekt seien flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassen unumgänglich, ja zwingend. Nur so könne der angestrebte Umlagerungseffekt von mehr als 50 Prozent erreicht werden. In so genannten Strassendörfern wie Bazenheid und Bütschwil sei dieses Ziel etwas einfacher zu erreichen als in flächig entwickelten Ortschaften wie Wattwil. Wichtig sei auch, dass die Massnahmen federführend von den betroffenen Gemeinden vorangetrieben würden; selbstverständlich begleitet vom kantonalen Tiefbauamt.
In Bütschwil gehe es primär darum, den Durchgangsverkehr ohne Wenn und Aber auf das neue Trassee zu leiten. Dies müsse mit entsprechender Pförtnerung talauf- und talabwärts geschehen. Die Massnahmen seien im Projekt integriert. Zudem solle die Aufenthaltsqualität im Dorf erhöht und der schwächere Verkehrsteilnehmer besser geschützt werden. Um das zu erreichen, erarbeite die Gemeinde mit einem externen Spezialisten in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt ein Konzept, das bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung rechtskräftig sein müsse.
In Wattwil sei die Umlegung im ganzen Dorfbereich konsequent zu steuern. In einem ersten Schritt sei bereits die Kantonsstrasse aus dem Ortskern an die Peripherie samt neuer Thurbrücke (zu Lasten von Wattwil) umgelegt worden. Dies erlaube es, den Ortskern als attraktive Einkaufs- und Flaniermeile zu gestalten. Entsprechende Konzepte lägen vor und müssten nun weiter konkretisiert und baureif gemacht werden.

Regierungsrat W. Haag ist es ein grosses Anliegen, dass die flankierenden Massnahmen Hand-in-Hand mit den Umfahrungsprojekten vorangetrieben werden.
Die Projekte, Zeitpläne und Kosten der beiden Umfahrungsstrassen würden allen Kommissionsmitgliedern vom Tiefbauamt detailliert vorgestellt. Die wichtigsten Punkte könnten im Gelände besichtigt werden. Zwei Aspekte möchte Regierungsrat W. Haag zu den Kosten kurz erwähnen.

1. Die Bundesbeiträge würden bei weitem nicht mehr so hoch ausfallen wie noch bei der Umfahrung Bazenheid. Seit Inkrafttreten des NFA würden die Bundesbeiträge nicht mehr als werkgebundene Beiträge für baureife Projekte gesprochen, sondern als Globalbeiträge an den Kanton geleistet. Diese würden zur Zeit jährlich insgesamt knapp 5 Mio. Franken betragen – Tendenz leicht steigend. Von einer grossen finanziellen Entlastung für den Kanton dank Bundesgeldern könne bei diesen Umfahrungsprojekten also nicht gesprochen werden.
2. In diesem Sommer sei im Baudepartement eine neue Dienstanweisung über den baulichen Standard von Kantonsstrassen in Kraft getreten. Die grundsätzlichen Überlegungen seien im Rahmen der Behandlung des 15.Strassenbauprogramms der vorberatenden Kommission vorgestellt worden.

Grundsätzlich gelte: Die Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen sollen nicht vergoldet werden. Die Strassen sollen zweckmässig, sicher, nachhaltig, umweltintegriert und kostenoptimiert erstellt, unterhalten und wenn später nötig saniert werden. Und das gelte auch beim Bau dieser Umfahrungsstrassen.

Im Rahmen des 15. Strassenbauprogramms habe der Kantonsrat dem Baudepartement den Auftrag erteilt, die Umfahrungen Bütschwil, Wattwil und die Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona zur Baureife zu bringen. Aus den allen bekannten finanziellen Rahmenbedingungen werde es unmöglich sein, alle Vorhaben gleichzeitig in Bau zu nehmen. Es sei vorgesehen, dass von den drei Projekten Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona, Umfahrung Bütschwil und Umfahrung Wattwil dasjenige zuerst realisiert werden könne, das zuerst rechtskräftig sei. Ob die vielen, für alle drei Projekte noch bevorstehenden grossen und kleinen Hürden mehr oder weniger gleichzeitig überwunden werden könnten oder ob sich eine automatische zeitliche Staffelung ergebe, sei derzeit wirklich offen.

Sollte sich allenfalls eine technische und rechtliche Gleichzeitigkeit zweier Projekte ergeben, wäre dannzumal vom Kantonsrat zu entscheiden, ob einer zeitlichen Staffelung oder einer zusätzlichen Finanzierung - wie im Rahmen des 15. Strassenbauprorammes bereits besprochen - der Vorzug gegeben werden solle. Es dürfe und könne aber nicht sein, dass der Kanton nochmals während der fünfjährigen Periode eines Strassenbauprogramms wegen laufenden Verfahren auf Kantons- oder Bundesebene kein Grossvorhaben in Bau habe.
Zusammenfassend meint Regierungsrat W. Haag, Strassenbauprojekte seien heute zu komplexen Verkehrsinfrastrukturprojekten geworden. Es würden sich dabei die gleichen Probleme wie beim Eisenbahnbau stellen (Mattstetten-Rothrist oder die Durchmesserlinie). Nicht mehr zeitgemäss sei das gegenseitige Ausspielen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (öV). Beide Verkehrsträger sicherten zusammen mit dem Langsamverkehr (LV) unsere hohen Ansprüche und Bedürfnisse an jederzeit verfügbare Mobilität. Mobilität sei ein wichtiger Teil unserer persönlichen Lebensqualität wie auch für unsere Wirtschaft, den Tourismus und die Weiterentwicklung unserer Gesellschaft. Berechtigt sei aufgrund der Kosten allerdings die Frage, wie viel zusätzliche und bessere Mobilität wir uns als Gesellschaft leisten könnten und auch wollten. Der Finanzbedarf für zusätzliche Bedürfnisse sei beim MIV wie beim öV etwa gleichermassen astronomisch hoch und nur sehr langfristig oder nicht realisierbar. Im Kanton St.Gallen werde mit dem öV- und dem Strassenbauprogramm die Mobilität beim öV, beim MIV und beim LV ständig optimiert. Wichtig sei dabei, den richtigen Verkehrsträger am richtigen Ort zu optimieren. Dabei sei zu berücksichtigen, dass ein guter öV in ländlichen Regionen auf ein gutes Strassennetz angewiesen sei. Für "neue" Verkehrsinfrastrukturprojekte seien hohe Anforderungen zu erfüllen. Vor allem in unserer klein strukturierten Schweiz müssten klare Verbesserungen für den Wirtschafts-, Lebens- und Wohnraum gleichermassen erzielt werden können. Als Beispiel führt Regierungsrat W. Haag die bereits realisierte Umfahrung Bazenheid an: Die Strasse diene der besseren Erschliessung

des Wirtschaftraumes Toggenburg sowie dem Tourismus Toggenburg und habe die Wohnqualität des Dorfes Bazenheid sehr stark verbessert. Mit dem Bau sei mit der gleichzeitigen Schaffung des Naturerlebnisraums Bräägg der Lebensraum für Tiere und Pflanzen wesentlich vergrössert und aufgewertet worden. Gleiche Verbesserungen für den Wirtschafts- Lebens- und Wohnraum Toggenburg könnten bzw. müssten auch mit den beiden Umfahrungsstrassen Bütschwil und Wattwil erreicht werden. Regierungsrat W. Haag beantragt Eintreten auf die Vorlage.

Kommissionspräsident D. Imper erkundigt sich, wie das Verfahren laufe, wenn zwei Projekte gleichzeitig rechtskräftig würden.

Regierungsrat W. Haag erwidert, dann müsse der Kantonsrat entscheiden, ob er bereit sei, ein Projekt zusätzlich zu finanzieren.

3. Einführung Bauvorlage Bütschwil

Kantonsingenieur Urs Kost erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation (Beilage 2) den Werdegang der Idee "Umfahrung Bütschwil" während der letzten 26 Jahre und den verfahrensrechtlichen Ablauf von Kantonsstrassen-Grossprojekten.

5. Detailpräsentation der Umfahrung Bütschwil

Im Einverständnis mit den Kommissionsmitgliedern werden die Traktanden 5 (Detailpräsentation Umfahrung Bütschwil) und 6 (Stellungnahme Gemeindepräsident) dem Traktandum 4 (Begehung der künftigen Umfahrung Bütschwil) vorgezogen.

Ruedi Vögeli, Leiter Kunstbauten, erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation (Beilage 3) das Projekt "Umfahrung Bütschwil" im Detail. Im Weiteren erläutert er die landschaftspflegerische Begleitplanung, das Gesamtbauprogramm und den Kostenvoranschlag. Ebenso stellt er die technischen Lösungen der verschiedenen Abschnitte und Einzelobjekte dar.

U. Kost äussert sich anschliessend zur Anpassung des lokalen Strassennetzes und den flankierenden Massnahmen. Diese müssten unter Federführung der Gemeinde und mit Hilfestellung des Kantons geplant und realisiert werden. Nach den Kriterien des Kantonsstrassenplans dürfe es keine Dopppelführung von Kantonsstrassen geben. Deshalb müsse die Kantonsstrasse Nr.13 streckenweise in eine Gemeindestrasse zurückklassiert werden.

6. Stellungnahme Gemeindepräsident

Gemeindepräsident Karl Brändle gibt seiner Freude darüber Ausdruck, die Kommissionsmitglieder als Gäste in Bütschwil willkommen zu heissen. Er dankt den Kommissionsmitgliedern und vor allem auch den zuständigen Fachstellen im Baudepartement für die bisherige Unterstützung und gute Zusammenarbeit im Rahmen des Umfahrungsprojekts von Bütschwil und Dietfurt. Er erachte dies nicht als selbstverständlich und sei sehr froh darüber, dass der bisherige Planungsprozess äusserst zügig und konstruktiv abgewickelt werden konnte. Für die Gemeinde Bütschwil bringe die Umfahrungsstrasse sehr viele, grosse Vorteile. Die wichtigsten seien: Bütschwil und Dietfurt würden nach langen Jahren endlich vom immensen Durchgangsverkehr entlastet und erhielten dadurch eine bessere Lebens- und Wohnqualität. Kinder, Jugendliche und älteren Menschen, die heute vom Verkehr stark gefährdet seien, könnten sich wieder freier und sicherer in den beiden Dörfern bewegen. Die Umfahrung stärke den Arbeits- und Lebensstandort in Bütschwil wie im gesamten Toggenburg. Die Anbindung des gesamten Toggenburgs an das nationale Verkehrsnetz werde wesentlich verbessert.

Der Gemeinderat habe deshalb am 16. Oktober 2008 dem Genehmigungsprojekt für die Umfahrung von Bütschwil und Dietfurt zugestimmt. Gegen diesen Vernehmlassungsbeschluss sei allerdings das fakultative Referendum ergriffen und somit eine Volksabstimmung ausgelöst worden. Bei einer Stimmbeteiligung von 69,37 Prozent hätten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Bütschwil am 8. Februar 2009 mit 1'388 Ja-Stimmen gegen 151 Nein-Stimmen dem Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates zum Genehmigungsprojekt der Umfahrung Bütschwil deutlich zugestimmt. Dies sei ein sensationelles Abstimmungsergebnis und auch ein klares demokratisches Ja für die Umfahrung von Bütschwil. Kernstück des Referendums bildete die fehlende rund 300 Meter lange Überdeckung der neuen Umfahrungstrasse im Bereich Platten. Der Antrag auf Überdeckung der Umfahrungsstrasse im Bereich Platten sei vom Baudepartement des Kantons St. Gallen nach verschiedenen Abklärungen und Besprechungen abgelehnt worden. Im Sinn einer verzugslosen Abwicklung des Projekts wie auch im Sinn des Ganzen könne der Gemeinderat wie auch die Bevölkerung von Bütschwil diesen „Wermutstropfen“ im Rahmen einer Gesamtwürdigung des Genehmigungsprojektes aber akzeptieren. Zu einer Überdeckung stelle die politische Gemeinde Bütschwil auch heute keine Anträge. Bütschwil wolle die Umfahrung und wolle alles dafür tun, dass sie schnell verwirklicht werde. Man habe aber nach wie vor mit Stimmen zu kämpfen, welche eine Überdeckung der Umfahrungsstrasse im Bereich Platten/Bahnhof forderten. Dem Gemeinderat Bütschwil liege es allerdings sehr daran, diese Stimmen - trotz des überwältigenden Abstimmungsergebnisses - ernst zu nehmen. Gemeindepräsident K. Brändle bittet die zuständigen Stellen im Baudepartement des Kantons St. Gallen, im Rahmen des Detailprojektes alles zu tun, um auch auf dem offen geführten Teilstück Platten/Bahnhof eine möglichst umwelt- und sozialverträgliche Lösung und insbesondere eine gute Gestaltung anzustreben, eine Lösung, die auch für die Bewohnerinnen und Bewohner im Bereich Platten und Bahnhof verträglich und akzeptierbar sein werde. Gemeindepräsident K. Brändle ist überzeugt, dass mit technischen Massnahmen und dem notwendigen Fingerspitzengefühl eine gute und vertretbare Lösung erreicht werden könne. Er sei sich aber auch bewusst, dass es kein Strassenprojekt in dieser Grössenordnung gebe, welches allen Interessen und Bedürfnissen gerecht werden könne.
Er bittet alle Damen und Herren Kantonsräte, dem Umfahrungsprojekt von Bütschwil die notwendige Beachtung und Unterstützung zukommen zu lassen. Die Bütschwilerinnen und Bütschwiler seien sehr dankbar, dass die Umfahrung nach langen Jahren langsam Formen und Gestalt annehme. Keine Gemeinde im Toggenburg, ausser Bütschwil, habe mit einem derart grossen Durchgangsverkehr zu kämpfen.
Was die flankierenden Massnahmen mit Blick auf die Eröffnung der Umfahrungsstrasse betreffe, so habe der Gemeinderat eine 18-köpfige Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Bevölkerung, den Schulen, dem Gewerbe, dem Tiefbauamt, dem Strassenkreisinspektorat und der Kantonspolizei eingesetzt. Mit der Planung der flankierenden Massnahmen sei das Büro für Verkehrsplanung, Urs Schwegler, beauftragt worden. Die Arbeitsgruppe habe ihre Arbeit am 4. Mai 2009 aufgenommen. Eine weitere Sitzung finde am 27. August 2009 statt. Daraus könnten die Kommissionsmitglieder entnehmen, dass der Gemeinderat bereit sei, ein Konzept „flankierende Massnahmen“ zu erarbeiten und der Bürgerschaft zur entsprechenden Kreditgenehmigung zu unterbreiten; die jetzigen Bahnübergänge seien im Übrigen bereits verkehrsberuhigende Massnahmen. Im Weiteren sei für die Grundwasserschutzzone Hofäcker bereits eine Ersatz-Grundwasserschutzzone im Gebiet Aueli ausgeschieden worden Das Verfahren sei abgeschlossen und von den Behörden genehmigt.
Gemeindepräsident K. Brändle weist auf den Umstand hin, dass Bütschwil in den vergangenen Jahren sehr viel getan habe, um sich als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort zu positionieren. Mit einer positiven Haltung gegenüber dem Umfahrungsprojekt von Bütschwil würden auch die Kommissionsmitglieder einen wichtigen Beitrag für eine künftige positive Entwicklung der Gemeinde und des ganzen Toggenburgs leisten.

R. Blumer, Gossau, möchte von Gemeindepräsident K. Brändle wissen, weshalb die Bütschwiler im Jahr 1983 die Unterführung der Bahn abgelehnt hätten.

Gemeindepräsident K. Brändle erwidert, die zu hohen Kosten seien wohl ausschlaggebend gewesen.

R. Blumer, Gossau, der gleichzeitig Co-Präsident des VCS ist, weist darauf hin, dass auch eine Reduktion des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs im Dorf nötig sei. Er erkundigt sich, warum die Arbeitsgruppe zu den flankierenden Massnahmen erst jetzt tätig geworden sei. Er möchte wissen, was vorgesehen sei (Rückbauten, gestalterische Massnahmen). Ein Brainstorming allein reiche noch nicht. Er verweist auf Bazenheid und darauf, dass die Verkehrsentlastung nicht durch die eigenen Einwohner torpediert werden dürfe.

Gemeindepräsident K. Brändle erwidert, es seien noch keine Detailpläne vorhanden. Möglich seien z.B. Kernfahrbahnen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der Wille zu Massnahmen sei aber von der Gemeinde her vorhanden. Der Vergleich mit Bazenheid sei schwierig: Bütschwil habe noch eine Kantonsstrassen-Achse, die nach Mosnang führe. Zudem habe der Kantonsrat die Umfahrung Bütschwil noch gar nicht beschlossen. Das letzte Wort zu den flankierenden Massnahmen habe ohnehin die Bürgerschaft bei der Krediterteilung.

Auch **Kommissionspräsident D. Imper** weist darauf hin, dass das Genehmigungsprojekt erst seit letztem Oktober vorliege. Daher habe man wohl nicht schon vor zwei Jahren mit der Planung der flankierenden Massnahmen beginnen können.

S. Bärlocher, Bütschwil, meldet sich als Einwohner von Bütschwil zu Wort. Ab möglichem Baubeginn im Jahr 2011 seien sechs Jahre Bauzeit vorgesehen. Die Realisierung von flankierenden Massnahmen sei seiner Ansicht nach erst möglich, wenn die Umfahrungsstrasse gebaut sei. Deshalb habe man noch genug Zeit. Im Jahr 1983 hätten die Bütschwiler die Unterführung abgelehnt, weil die Aufhebung der Bahnübergänge keinen Nutzen gebracht hätte und auch zu teuer gewesen wäre. Zudem wäre bei einer Unterführung der Druck weggefallen, eine Umfahrung zu bauen.

F. Gemperle, Goldach, verweist auf die Umfahrung Bazenheid, bei der löblicherweise flankierende Massnahmen abgemacht worden seien. Die flankierenden Massnahmen seien ein Projektbestandteil und deshalb parallel zu planen.

U. Kost erwidert, die Lösung Bazenheid werde nun zu sehr glorifiziert. Auch in Bazenheid sei zum Zeitpunkt des Kantonsratsbeschlusses kein rechtsverbindliches Projekt über die flankierenden Massnahmen der Gemeinde vorgelegen.

F. Gemperle, Goldach, erwidert, die schriftliche Vereinbarung sei zwar erst nach der Planauflage erfolgt, die Zusage des Gemeindepräsidenten von Bazenheid mit Details aber schon vorher.

Gemeindepräsident K. Brändle betont nochmals den Willen der Gemeinde zur Ergreifung flankierender Massnahmen.

Kommissionspräsident D. Imper ermahnt dazu, den Zeithorizont zu sehen und der Gemeinde Bütschwil Vertrauen entgegenzubringen.

G. Wick, Wil, schliesst sich den Voten von F. Gemperle und R. Blumer an. Er könne zwar damit leben, dass noch keine Details bekannt seien, wolle aber nicht die Katze im Sack kaufen. Er sei der Meinung, die Umfahrung dürfe nicht gebaut werden, so lange die flankierenden Massnahmen nicht Rechtskraft erlangt hätten. Andernfalls würde er ein Referendum gegen die Umfahrung unterstützen.

H. Wittenwiler, Krummenau, weist darauf hin, dass gemäss Botschaft die Gemeinde bis Baubeginn der Umfahrung das Genehmigungsprojekt der flankierenden Massnahmen der Bürgerschaft vorzulegen habe.

Kommissionspräsident D. Imper regt an, die Diskussion über die flankierenden Massnahmen am Nachmittag zu führen und sich jetzt auf Fragen an den Gemeindepräsidenten zu beschränken.

S. Bärlocher, Bütschwil, weist darauf hin, dass auch die Gemeinde nicht interessiert sei an einer parallelen Führung der Umfahrung und der Durchfahrt. Er denke, die Botschaft sei beim Gemeindepräsidenten angekommen.

B. Jud, Schmerikon, bekräftigt, dass die Gemeinde für die flankierenden Massnahmen zuständig sei, in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Es gebe keinen sachlichen Grund, an den Aussagen des Tiefbauamtes zu zweifeln. Der Prozess laufe gut.

R. Blumer, Gossau, bezweifelt die gute Arbeit des Tiefbauamtes nicht. Ihm gehe es um die Gemeinde Bütschwil. Die Umfahrung Bazenheid könne als gutes Beispiel herangezogen werden. Was passiere denn konkret zwischen Bütschwil und Dietfurt? Gebe es ein Lastwagenverbot, allenfalls nur Zubringerdienst?

H. Sturzenegger, Flums, ermahnt dazu, den Gemeindepräsidenten nicht wie eine Zitrone auszupressen. Er könne zur Zeit einfach nicht mehr sagen zu flankierenden Massnahmen. Ohnehin habe das Volk dann das letzte Wort dazu. Diese Diskussion führe nirgendwohin.

T. Würth, Goldach, der in den Jahren 1989 bis 2001 selbst Gemeindepräsident von Bütschwil war, findet es unfair, von der Gemeinde Aussagen z.B. zu Rückbauten zu verlangen. Dies sei jetzt noch nicht möglich. Er schliesse sich S. Bärlocher an: Jede Gemeinde müsse diejenigen Massnahmen treffen können, die auf sie passten.

Gemeindepräsident K. Brändle nimmt zu den flankierenden Massnahmen abschliessend nochmals Stellung: Die Gemeinde bekenne sich zu den flankierenden Massnahmen. Zur Zeit seien jedoch noch keine konkreten Aussagen möglich. Es müsse derselbe Massstab wie bei Bazenheid angelegt werden. Ein Lastwagenverbot im Dorf Bütschwil sei insofern problematisch, als die Lastwagen über die Kantonsstrasse nach Mosnang fahren müssten. Das Volk habe das letzte Wort zu den flankierenden Massnahmen.

U. Kost verspricht, sich bei Gemeindepräsident Ch. Häne, Kirchberg, nach dem genauen zeitlichen Ablauf der flankierenden Massnahmen bei der Umfahrung Bazenheid zu erkundigen.

4. Begehung der künftigen Umfahrung Bütschwil

R. Vögeli erläutert an den folgenden sechs Standorten (von Süden nach Norden) das Projekt im Detail:
1. Anschluss Neudietfurt: Anschluss zu Umfahrung Lichtensteig
2. Untere Rietbergstrasse: östlicher Bereich BLN-Gebie mit Blick auf ehemaliges Industriegebäude und Thur
3. Soorpark: BLN-Gebiet Michelau
4. Platten: Tunnel Bahnhof, Überführung Plattenstrasse
5. Austrasse: südliches Portal Tunnel Engi, Geländemulde Loch
6. Verzweigung Ganterschwil: Anschluss Engi

U. Kost orientiert nach Rücksprache mit der Gemeinde Kirchberg über das damalige Vorgehen bzgl. flankierender Massnahmen bei der Umfahrung Bazenheid: Die Gemeinde Kirchberg habe nach dem Kantonsratsbeschluss (vor der Planauflage) mit dem VCS eine Vereinbarung getroffen über einen Rückbau und das Konzept für die flankierenden Massnahmen. Die flankierenden Massnahmen seien erst während des Baus der Umfahrungsstrasse rechtskräftig und nach der Inbetriebnahme der Umfahrung verwirklicht worden.

Kommissionspräsident D. Imper fragt, ob dies auch für Bütschwil ein gangbares Vorgehen wäre.

Gemeindepräsident K. Brändle erklärt, ein vom Gemeinderat verabschiedetes Konzept sei möglich bis zur Auflage des Projektes, die gemäss Regierungsrat W. Haag voraussichtlich Ende April 2010 erfolgen könnte.

7. Eintretensdiskussion

T. Würth, Goldach, spricht im Namen der CVP-Delegation. Diese ist erfreut über die Vorlage der Regierung. Die Umfahrung von Bütschwil sei eigentlich eine logische Folge:
Wenn das Regionalzentrum Wattwil in der wirtschaftlich schwachen Region Toggenburg gestärkt werden solle, dann brauche es gute Verkehrsanbindungen im Toggenburg.
Wenn das obere Toggenburg als touristische Region gefördert werden solle, dann könne dies nicht zu Lasten der Gemeinden im unteren Toggenburg erfolgen. Die Umfahrung Bazenheid sei ein Schritt gewesen, nun müssten zwingend die nächsten Schritte folgen. Die Kantonsstrasse zerschneide die Gemeinde Bütschwil in der Längsachse. Den Bewohnerinnen und Bewohnern von Bütschwil sei diese tägliche Verkehrsbelastung, bis 18‘000 Fahrzeuge an schönen Sonntagen, nicht mehr länger zuzumuten. Die Umfahrungsstrasse werde das Verkehrsaufkommen in Bütschwil um etwa die Hälfte reduzieren. Das Beispiel Bazenheid habe gezeigt, dass diese Prognosen durchaus realistisch seien.

Die Bevölkerung von Bütschwil habe mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 91 Prozent der Vorlage zugestimmt, bei einer Stimmbeteiligung von rund 70 Prozent. Das zeige eindrücklich, wie die Bevölkerung von Bütschwil hinter der Vorlage stehe. Die Gemeinde habe sich von optimalen Varianten zu machbaren und finanzierbaren Varianten durchringen müssen. Die Linienführung sei das Ergebnis eines jahrelangen Prozesses, an dem er selber lange Jahre mitgewirkt habe. Trotzdem bleibe ein kleiner Wermutstropfen. Die offene Strassenführung im „Graben“ im Bereich des Bahnhofes sei in der Tat nicht ideal. Das wisse auch die zustimmende Bevölkerung von Bütschwil. Die CVP werde dazu in der Detailberatung zumindest noch Fragen stellen. In der Vorlage werde in Aussicht gestellt, dass wohl nicht beide Umfahrungsstrassen – Wattwil und Bütschwil – gleichzeitig gebaut werden könnten. Wer zuerst die Rechtsverfahren hinter sich bringe, habe gewonnen. Die CVP ersucht das Baudepartement, alles daran zu setzen, dass mit voller Kraft an beiden Vorlagen gearbeitet werde mit dem Ziel, beide Umfahrungsstrassen möglichst zeitgleich zu eröffnen. Die gestaffelte Eröffnung wäre für den „Verlierer“, insbesondere Bütschwil, fatal. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die Umfahrung Bütschwil notwendig sei. Damit könne die Volkswirtschaft im Toggenburg gestärkt werden. Die Wirtschaft brauche gute Erschliessungen. Das Bauprojekt sei beschäftigungswirksam. Die CVP plädiert für Eintreten auf die Vorlage.

H. Sturzenegger, Flums, begrüsst im Namen der SVP-Delegation die Vorlage der Regierung. Umfahrungsstrassen seien Grossprojekte, die nicht nur für eine Gemeinde, sondern für die ganze Region Toggenburg und nicht zuletzt für den Kanton von erheblicher Bedeutung seien. Die SVP-Delegation setze sich ein für eine Verkehrspolitik, in der Mobilität als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung und persönliche Entfaltung anerkannt werde. Selbstverständlich würden solche Projekte bei der Strassenrechnung ihre Spuren hinterlassen. 200 Millionen Franken seien auch für die st.gallische, zur Zeit finanziell gut gestellte Kantonskasse kein Pappenstiel. Die SVP sei aber ganz klar der Meinung, dass es an der Zeit sei, diese Projekte zu realisieren. Bis die Eröffnung dieser Strecke stattfinde, werde vermutlich trotzdem noch viel Wasser die Thur hinunterfliessen. Sollten beide Projekte – Bütschwil und Wattwil - gleichzeitig baureif werden, so habe die Regierung gemäss Aussagen im 15. Strassenbauprogramm die Möglichkeit, dem Kantonsrat eine Spezialfinanzierung zu beantragen.

Über die Streckenführung und Ausführung könne man sicher je nach Gedankengut verschiedene Auffassungen haben. Sie seien aber das Ergebnis langjähriger, aufwändiger Studien und Abklärungen. Sie nähmen auf Landschaft, Natur, Gewässer und Umwelt gebührend Rücksicht. Das politische Signal zur Ausführung des Grossprojektes solle jetzt unmissverständlich ausgesendet werden. Die flankierenden Massnahmen seien Sache der politischen Gemeinde. Die SVP hoffe deshalb nicht, dass ausgerechnet dieses Thema heute am längsten behandelt werde. Die Verkehrssicherheit werde allein mit der Reduktion im Ortskern auf die Hälfte des heutigen Verkehrsaufkommens schon stark verbessert. Die SVP werde sich in der Detaildiskussion wenn nötig zu einigen Punkten äussern.

F. Gemperle, Goldach, äussert sich im Namen der SP-Delegation kritisch zum vorliegenden Projekt. Die SP sei nicht generell gegen Strassen. Neue Strassen würden aber mehr Verkehr generieren. Insofern sei die Botschaft fehlerhaft, weil dort geschrieben werde, dass der Verkehr durch die Umfahrung verkleinert werde. Drei Faktoren seien massgebend für die Attraktivität des motorisierten Verkehrs: die Autoverfügbarkeit, die Parkplatzverfügbarkeit und die Strassenverfügbarkeit. Er frage sich, ob die flankierenden Massnahmen hier ausreichen würden. Dennoch müsse gesagt werden, dass es sich bei der Umfahrung Bütschwil um ein seriös vorbereitetes Projekt handle. Ihn freue besonders, dass die Naturthemen ernst genommen worden seien. Sorge mache ihm aber noch die Verkehrsentlastung: Mit weniger als 50 Prozent bei Kosten von 200 Mio. Franken sei die Entlastungswirkung klein. Auch die Behandlung der Abwasserthematik (Ableitung in die Thur) sei nicht optimal. Er werde sich dazu noch in der Detailberatung äussern. Bezüglich des UVP-Berichts, den die Kommissionsmitglieder nur auszugsweise erhalten hätten, frage er sich, ob es sich hier um einen Geheimbericht handle. Er anerkenne, dass aufgrund der Diskussion anlässlich der Begehung eine Lösung für die flankierenden Massnahmen in Sicht sei. Die SP-Delegation werde sich voraussichtlich der Stimme enthalten oder das Projekt ablehnen.

M.-T. Huser, Wagen, äussert sich im Namen der FDP Delegation zu den beiden Strassenbauvorhaben. Beide Projekte seien zur Schliessung der letzten Lücken des Umfahrungsnetzes im Toggenburg sinnvoll, in wirtschaftlicher, touristischer Hinsicht wie auch zur Aufwertung der Lebensraumqualität der Einwohner. Beide Projekte erscheinen der FDP-Delegation in Linienführung und aus ökologischer Sicht durchdacht. Die Rückstufungen der Kantonsstrassen sowohl in Bütschwil wie in Wattwil seien zwingend und richtig. Angesichts des doch stattlichen Betrags, der hier für die beiden Projekte veranschlagt werde, erlaube sich die FDP auch einige Fragen und kritische Bemerkungen. Im 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 habe der Kantonsrat Kantonsstrassen-Projekten mit Gesamtkosten von rund 243 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 183 Mio. Franken zu tragen hätte (Anhang A, 1. Priorität), zugestimmt. Damals, d.h. im April des vergangenen Jahres, seien die Kosten für beide Projekte für den Zeitraum 2009 bis 2013 mit Fr. 45'000.--, nach 2013 mit 245 Mio. Franken geschätzt worden. Schon damals war bekannt, dass die Genehmigungsprojekte im 14. Strassenbauprogramm erstellt worden seien. Heute, ein Jahr später, aber immer noch basierend auf dem Kostenstand August 2006, würden sich die Gesamtkosten auf 323,7 Mio Franken (inkl. MWSt) belaufen, was einer Kostensteigerung von über 30 Prozent entspreche. Eine Erklärung für diese Abweichung finde sich in den Botschaften nicht. Ebenso interessiere die unterschiedliche Höhe der budgetierten Honorare. Auf den ersten Blick scheine es zumindest nicht erklärlich, dass das Projekt Bütschwil mit zahlenmässig mehr Tunnels und Brücken (also wohl anspruchsvoller) die tiefere Honorarsumme ausweise. Allerdings seien die Kostenaufstellungen der beiden Projekte nicht einheitlich, sodass ein Vergleich schwer falle. Die Begründungen erwarte die FDP Delegation in der Spezialdiskussion.
Die Finanzierbarkeit der beiden Projekte sollte aus Sicht der FDP-Delegation ebenfalls gewichtet werde, da Wattwil bei einer Bauzeit von drei Jahren einen jährlichen Finanzbedarf von 41,1 Mio. Franken ausweise, Bütschwil bei einer Bauzeit von sechs Jahren „lediglich“ einen solchen von 33,3 Mio. Franken. Es müsse deshalb, nachdem die Regierung bezüglich Dringlichkeit keine Priorisierung vornehme, auch die jährliche Belastung und damit die Möglichkeit andere - mindestens so dringliche Projekte wie beispielsweise der Entlastungstunnel Rapperswil-Jona - bei Baureife ebenfalls unverzüglich in Angriff zu nehmen, geprüft werden. Für

diese Abwägung sei eine verbindliche Aussage zum Zeitplan und Finanzierungsspielraum bezüglich der Entlastung Rapperswil-Jona – mit täglich rund 25'000 Fahrzeugen über den Seedamm – unerlässlich. Die Sprechende habe eine entsprechende Anfrage an die Regierung bereits im Juni 2009 gerichtet, welche bis heute unbeantwortet geblieben sei. Die Finanzierbarkeit inkl. zu erwartende Verschuldung (vgl. S. 14 der beiden Vorlagen) des Strassenbaufonds bzw. der bei Realisierung eines der beiden oder beider Projekte verbleibende Spielraum sei aufzuzeigen. So habe U. Kost gegenüber der Zeitung Südostschweiz (Ausgabe 18. August 2009) im Zusammenhang mit einer Umfahrung von Uznach Folgendes gesagt: "Nachdem sich der Kantonsrat punkto Strassenbau mit den laufenden Projekten schon ziemlich weit auf die Äste herausgelassen habe, sei die Realisierbarkeit .... nicht in Stein gemeisselt. Wir dürfen den Strassenbaufonds nicht überbeanspruchen." Genau darum seien die eingangs gestellten Fragen zu beantworten.
Die FDP-Delegation spreche sich für Eintreten auf die Vorlagen aus und stimme beiden für das Toggenburg wichtigen Projekten zu. Trotzdem sei eine Gesamtschau über die Realisierbarkeit der im 15. Strassenbauprogramm als prioritär ausgewiesenen Projekte wichtig.

Kommissionspräsident D. Imper regt an, die Frage der Priorisierung unter Varia, vor der Schlussabstimmung, zu behandeln.

M.-T. Huser, Wagen, ist damit einverstanden.

G. Wick, Wil, als Vertreter der Grünen-Delegation erklärt, die Grünen lehnten das Projekt ab und würden sich auf ein allfälliges Referendum konzentrieren. Der Grund für ihre Ablehnung sei, dass hier punktuell Geld ausgegeben werde. Die Grünen möchten die Probleme lieber flächenmässig lösen. Das Problem werde so nur verlagert beziehungsweise aufgeschoben und nicht gelöst. Ausserdem stimme die Verteilung der Gelder auf die einzelnen Regionen nicht. Eigentlich sollte die von Strassen beanspruchte Fläche nicht grösser werden. Durch die beiden Strassenbauprojekte werde sie es aber. Dadurch ergebe sich eine Attraktivitätssteigerung der Strasse und demzufolge eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr. Aus all diesen Gründen seien die Grünen gegen das Projekt.

R. Brändle, Büschwil, plädiert dafür, dem Projekt zuzustimmen, um das Projekt "Toggenburg" zu vervollständigen und Arbeitsplätze in Bütschwil zu erhalten. Der öV im Toggenburg sei gut, jetzt müsse man noch die Strasse verbessern und damit auch die Wirtschaft stärken.

L. Thalmann, Kirchberg, als Vizepräsident von Toggenburg Tourismus erklärt, auch das obere Toggenburg sei an den Umfahrungen sehr interessiert. Der öV sei wichtig und mit dem ½-Stunden-Takt schon verbessert worden. Ebenso wichtig sei aber auch der IV, z.B. für die Skifahrer. Deshalb müssten beide Projekte unterstützt werden.

R. Blumer, Gossau, erklärt, zusätzliche Strassen erzeugten auch mehr Verkehr. Wenn man die drei Projekte Bütschwil, Wattwil und Rapperswil-Jona bezüglich DTV vergleiche, müsste wenn schon Rapperswil-Jona unterstützt werden mit einem DTV von 25'000. Wattwil mit "nur" 8'000 DTV erfülle die Kriterien nicht. In Bütschwil sei die Reduktion des Verkehrs ungenügend und mit 200 Mio. Franken zu teuer.

S. Bärlocher, Bütschwil, unterstützt das Votum von R. Brändle, Büschwil. Die Umfahrung sei ein langjähriges Anliegen der Bevölkerung in Bütschwil und im Toggenburg. In Bütschwil seien schon einige Verbesserungen gemacht worden in den letzten Jahren (z.B. Radwege). Nun müsse auch die Umfahrung kommen. Überhaupt seien alle drei Projekte notwendig. Keiner Region sei gedient, wenn die anderen Projekte verhindert würden.

H. Wittenwiler, Krummenau, weist darauf hin, dass an allen anderen Orten im Kanton eine vierspurige Autobahn in kürzester Zeit erreichbar sei. Das sei im Toggenburg nicht so und deshalb seien die Umfahrungen nötig.

Regierungsrat W. Haag ermahnt dazu, die Gesamtverkehrspolitik im Auge zu behalten und die Verkehrs-Projekte und Regionen nicht gegeneinander auszuspielen. Die Priorisierung mit dem Strassenbauprogramm erfolge alle fünf Jahre. Die Kriterien seien der DTV, die Entlastungswirkung und das Kosten-/Nutzenverhältnis. Der Weg bis zur Ausführung der Projekte sei noch lang und voller Hürden. Das Ziel der Regierung sei, dass gebaut werden könne. Deshalb habe man beschlossen, das Prinzip "first come, first serve" anzuwenden. Ein allfälliger Priorisierungsentscheid könne später mit einer Staffelung oder Finanzierung über ordentliche Kredite erfolgen. Es habe keinen Wert, eines der Projekte zu bremsen. Man solle alle Projekte vorantreiben, sonst könne unter Umständen nirgends gebaut werden.

8. Spezialdiskussion

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil
VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan
Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009

Ziff. 1: Verkehrsplanung Toggenburg

Ziff. 2: Begründung der Umfahrung Bütschwil
Ziff. 2.1. Verkehrssituation in Bütschwil
Ziff. 2.2. Lösung "Umfahrungsstrasse"
Ziff. 2.3. Aufhebung Niveauübergang Aufeld

Ziff. 3. Projekt
Ziff. 3.1. Konzept
Ziff. 3.2. Linienführung

R. Brändle, Bütschwil, erkundigt sich nach den finanziellen und terminlichen Konsequenzen, die eine Untertunnelung des jetzt offen geplanten Abschnitts beim Bahnhof hätte.

U. Kost erklärt, dazu wäre eine Projekänderung nötig, woraus sich eine zeitliche Verzögerung von etwa einem Jahr ergäbe. Wenn der fragliche Abschnitt untertunnelt würde, müsste die gesamte vertikale Linienführung im fraglichen Abschnitt überarbeitet werden, um wieder über das Niveau des Dorfbachs zu kommen. Ein Tunnel sei vom Bau her dreimal, vom Betrieb her zehnmal teurer als ein offener Abschnitt. Ein Tunnel auf diesem Streckenabschnitt sei unverhältnismässig. Ausserdem ergäbe sich durch die zusätzliche Untertunnelung beim Bahnhof keine verkehrstechnische Verbesserung. Zudem müsste eine Tunnellüftung installiert werden.

Kommissionspräsident D. Imper gibt betreffend Tunnelsicherheit zu bedenken, dass es statistisch auch in einem sehr stark steinschlaggefährdeten Strassenbereich mehr Verkehrstote im Umfahrungstunnel gäbe als durch Steinschlag ausserhalb.

B. Jud, Schmerikon, fragt, ob bei einer offenen Strecke die Wohnqualität der Anwohner trotzdem eingehalten werde.

U. Kost erwidert, es sei ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) notwendig gewesen. Laut diesem seien die Grenzwerte eingehalten.

Kommissionspräsident D. Imper erkundigt sich, ob der UVB in digitaler Form erhältlich sei.

U. Kost und R. Vögeli erklären, der Bericht sei im pdf-Format vorhanden und nicht geheim.

G, Wick, B. Jud, R. Blumer, F. Gemperle, M.-T. Huser, S. Bärlocher und D. Imper erhalten auf Wunsch eine CD mit dem UVB als Beilage zum Protokoll (wird separat verschickt).

Ziff. 3.3. Anschlüsse

H. Wittenwiler, Krummenau, erkundigt sich, ob der Anschluss Engi mit einem Lichtsignal ausgerüstet werde.

U. Kost erwidert, alle Installationen für ein Lichtsignal würden beim Bau erstellt.

R. Vögeli ergänzt, eine Lichtsignalanlage werde aufgestellt, falls dies aus Gründen der Tunnelsicherheit notwendig sei.

I. Stadler, Ganterschwil, beanstandet, dass laut Bericht beim Anschluss Engi die Abzweigung Richtung Ganterschwil 50 – 100 cm höher werde. Damit werde diese Einfahrt noch steiler als heute.

R. Vögeli bestätigt diese Höhenanpassung. Das ergebe jedoch lediglich eine um ein halbes Prozent grössere Steigung, was den Normen entspreche.

Ziff. 3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes

Auf Anfrage erklärt **U. Kost**, ein allfälliger zusätzlicher Abtausch zwischen Kantonsstrasse und Gemeindestrasse im Zentrum von Bütschwil (Kirchstrasse bzw. St.Ottilienstrasse) bilde nicht Gegenstand der vorliegenden Botschaft.

Ziff. 3.5. Flankierende Massnahmen

R. Blumer, Gossau, kritisiert, Bütschwil habe gemäss allgemeiner Auffassung das Thema der flankierenden Massnahmen zu spät angegangen.

Kommissionspräsident D. Imper berichtigt, dass dies die persönliche Auffassung von R. Blumer und auf Grund der bisherigen Voten nicht die allgemeine Auffassung der Kommission sei. Es sei zwischen Herbst 2008 und Frühling 2009 schon einiges in der Gemeinde passiert. Er verweist auf das Votum des Gemeindepräsidenten.

Regierungsrat W. Haag erinnert daran, dass das Verfahren in Sachen Strassenbauprojekte komplex sei. Die Gemeinde habe zuerst wissen wollen, wie das Projekt der Umfahrung aussehe. Dann habe man den Ausgang der Abstimmung über das fakultative Referendum in der Gemeinde abwarten müssen. Er habe Verständnis für das Vorgehen der Gemeinde. Sie sei immer noch im Zeitplan, um ein Konzept und in der Folge ein Projekt auszuarbeiten.

G. Wick, Wil, erwidert, in der Botschaft stehe, die Gemeinde müsse bis Baubeginn den Bürgern Massnahmen vorschlagen. Warum könne man dies nicht bindend machen?

Regierungsrat W. Haag fragt sich, warum man dies jetzt festsetzen müsse. Man solle den Gemeindebehörden doch glauben, die Zusicherung des Gemeindepräsidenten sei klar genug gewesen.

G. Wick, Wil, fragt nach, was passiere, wenn die finanziellen Mittel dann nicht mehr vorhanden seien oder die Gemeinde sonst nichts unternehme.

Kommissionspräsident D. Imper macht darauf aufmerksam, dass auch der Druck von der Bevölkerung da sei.

T. Würth, Goldach, erklärt, die Gemeinde werde bis zur Projektauflage mit einem Konzept bereit sein. Er verstehe nicht, warum man die Anforderungen verschärfen solle.

R. Brändle, Bütschwil, erklärt, er sei Mitglied der Arbeitsgruppe, die sich mit den flankierenden Massnahmen beschäftige. Er sei bis heute davon ausgegangen, das Konzept müsse bis zum Jahr 2011 / 2012 vorliegen.

S. Bärlocher, Bütschwil, erklärt, der Gemeinderat Bütschwil werde nach dem heutigen Tag seine Arbeit bestimmt forcieren.

R. Blumer, Gossau, erklärt, das Auflageprojekt sei auf April 2010 angekündigt. Bis zu diesem Zeitpunkt müsse das Konzept des Gemeinderates bereit sein.

G. Wick, Wil, bemerkt, es bestehe aber keine Verbindlichkeit der Zusage der Gemeinde.

F. Gemperle, Goldach, findet, für diese Vorlage sei das Vorgehen nun definiert. In Zukunft müsse man bei Umfahrungsprojekten die beiden Geschäfte (Projekt und flankierende Massnahmen) jedoch zusammennehmen.

B. Jud, Schmerikon, findet dies nicht korrekt. Die flankierenden Massnahmen seien Sache der Gemeinde, das Genehmigungsprojekt Sache des Kantons. Es widerspreche seinem Demokratieverständnis, wenn man die beiden Geschäfte nun zusammennehme. Man solle nicht ein Problem schaffen, wo es keines gebe.

Kommissionspräsident D. Imper stellt fest, dass bis jetzt weder Anträge gestellt noch Aufträge erteilt worden seien.

T. Zünd, Kriessern, gibt zu bedenken, dass nicht flankierende Massnahmen verlangt werden könnten, solange das Projekt vom Kantonsrat nicht einmal verabschiedet worden sei. Man solle der Gemeinde diesbezüglich Vertrauen entgegenbringen. Ausserdem werde auch die Bevölkerung Druck ausüben.

G. Wick, Wil, entgegnet, es sei Aufgabe der Kommission, Sachen zu klären.

Dölf Gmür, Leiter Rechtsdienst Tiefbauamt, erklärt, im Strassengesetz stehe nicht, dass beim Bau einer Umfahrungsstrasse auf den entlasteten Strassen zwingend flankierende Massnahmen erfolgen müssen (z.B. durch Rückbauten). Es gelte aber auch die übrige Gesetzgebung, insbesondere die Umweltschutzgesetzgebung, einzuhalten. Flankierende Massnahmen würden aber durchaus Sinn machen. Zudem komme der politische Druck dazu von der Bevölkerung selber.

R. Blumer, Gossau, erwidert, die Richtlinien des Kantons würden eine Verkehrsentlastung von mind. 50 Prozent fordern. Dies werde nur mit flankierenden Massnahmen erreicht.

Kommissionspräsident D. Imper erinnert daran, dass niemand gegen flankierende Massnahmen sei.

T. Würth, Goldach, erachtet die Frage nun als geklärt.

G. Wick, Wil, macht darauf aufmerksam, dass in der Botschaft stehe, "auf die Eröffnung der neuen Umfahrung hin *müssen* auf dem übrigen Strassennetz flankierende Massnahmen greifen…"

U. Kost erklärt, das Wort "müssen" beziehe sich auf den Stand der Technik.

M.-T. Huser, Wagen, ergänzt, wichtig sei der nachfolgende Relativsatz "um den Verkehr auf direktestem Weg der neuen Strasse zuzuführen", also das Ziel der flankierenden Massnahmen.

Regierungsrat W. Haag erklärt, man werde ja auch die Rückklassierung der Durchfahrtsstrasse heute beschliessen und so ein Zeichen setzen.

G. Wick, Wil, möchte einen Antrag stellen, um die Gemeinde im Kantonsratsbeschluss dazu zu verpflichten, die flankierenden Massnahmen zu ergreifen.

D. Gmür gibt zu bedenken, dass der Kantonsrat über den Neubau einer Kantonsstrasse und den Abtausch der bestehenden Kantonsstrasse zu beschliessen habe, nicht aber über bauliche Massnahmen an Gemeindestrassen. Nur über diejenige Strecke, die Kantonsstrasse bleibe, habe der Kanton auch die Kompetenz zu entscheiden.

Kommissionspräsident D. Imper regt eine Grundsatzabstimmung darüber an, ob so ein Satz eingefügt werden sollte.

T. Zünd, Kriessern, wünscht kein Stimmungsbild, sonden einen konkreten Antrag.

G. Wick, Wil, stellt folgenden Antrag, "Der Baubeginn der Umfahrung Bütschwil darf erst erfolgen, wenn die flankierenden Massnahmen, die das Reduktionsziel erreichen, in der Gemeinde rechtskräftig beschlossen worden sind. Im Streitfall ist das Baudepartement Schiedsrichter."

E. Dobler, Oberuzwil, möchte wissen, wer definiere, was eine flankierende Massnahme sei.

F. Gemperle, Goldach, erklärt, er sei nicht in der Lage, heute schon über diese Frage zu entscheiden. Er finde den Weg, den man am Morgen anlässlich der Begehung besprochen habe, besser.

Abstimmung Antrag G. Wick, Wil

Der Antrag wird mit 2 Ja-Stimmen gegen 14 Nein-Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt.

Ziff. 3.6. Technische Daten

Ziff. 4: Umwelt

Ziff. 4.1. Formelles
Ziff. 4.2. Gesamtansicht:

F. Gemperle, Goldach, bemerkt, es gebe entlang von Strassen immer mehr Neophyten. Er erkundigt sich danach, was mit den Neophyten entlang der Kantonsstrasse geschehe.

R. Vögeli antwortet, das Problem sei bekannt. Die Umfahrung Bazenheid sei ein gutes Beispiel, wie mit diesen Pflanzen umgegangen werde. Die Pflanzen würden (gemäss Richtlinien) gemäht und ausgerissen.

Ziff. 4.3. Raumplanung
Ziff. 4.4. Natur- und Landschaftsschutz
Ziff. 4.5. Wald
Ziff. 4.6. Archäologie, Denkmalpflege
Ziff. 4.7. Altlasten

I. Stadler, Ganterschwil, und F. Gemperle, Goldach, fragen, worum es bei der erwähnten Weigerung der Eigentümer, Untersuchungen durchführen zu lassen, gehe.

R. Vögeli antwortet, es handle sich um den Bereich bei der unteren Rietbergstrasse/Industriehalle. Bisher habe man vom Grundeigentümer kein Recht erhalten, auf dem Grundstück Untersuchungen zu machen. Man habe aber Luftaufnahmen ausgewertet.

Ziff. 4.8. Boden
Ziff. 4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

F. Gemperle, Goldach, spricht die teilweise Strassenentwässerung in die Thur an. Er gibt zu bedenken, dass dieses Wasser leicht verschmutzt sei. Deshalb möchte er gern konkretere Angaben über den Zustand der Thur. Er fragt, warum dieses Wasser nicht der Kanalisation zugeführt werde.

R. Vögeli gibt zur Antwort, das Projekt entspreche den Weisungen der Umweltverbände und der Umweltämter. Eine Zufuhr an die ARA sei problematisch, es brauche Pumpen und eine genügende Kapazität; dadurch ergäben sich hohe Kosten. Es sei aber über die ganze Strecke eine Einleitung in den Vorfluter vorgesehen. Die heute geltenden Einleitbedingungen würden erfüllt.

R. Bühler, Schmerikon, erklärt, er sei auf diesem Gebiet tätig. Es ergäben sich grosse Belastungen für die Thur, wenn das Strassenwasser beim Erststoss hineinfliesse.

R. Vögeli erklärt, es seien Ölrückhaltebecken/Absatzbecken vorgesehen. Das Wasser gehe nicht direkt in die Vorfluter. Bei der Prüfung hätten sich keine Vorbehalte der Fischer und des Wasserbaus ergeben.

F. Gemperle, Goldach, räumt ein, die rechtlichen Grundlagen seien klar. Dennoch habe er kein gutes Gefühl wegen der Schadstoffe.

Ziff. 4.10. Luft

R. Blumer, Gossau, erklärt, die Angaben über den Mehrverkehr in der Botschaft seien Fehlinformationen.

Ziff. 4.11. Lärm

Auf Nachfrage von **I. Stadler, Ganterschwil,** erklärt **R. Vögeli,** die erwähnten restlichen zwei Gebäude, die nicht vor dem Lärm geschützt werden könnten, würden abgerissen.

G. Wick, Wil, erkundigt sich, wo die Auswirkungen des Lärms erläutert würden.

U. Kost verweist auf den UVB.

Ziff. 5. Vernehmlassungen

Ziff. 5.1. Politische Gemeinde Bütschwil
Ziff. 5.2. Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
Ziff. 5.3. Kantonale Fachstellen

Ziff. 6. Kosten
Ziff. 6.1. Kostenvoranschlag (Preisbasis August 2006)

M.-T. Huser, Wagen, fragt, woher die Kostensteigerung von 30 Mio. Franken gegenüber der Schätzung komme.

R. Vögeli erklärt, diese seien einerseits bedingt durch die Teuerung von 13 Prozent (rund 23 Mio. Franken), anderseits auch durch die Erweiterung beim Anschluss Engi mit rund 10 Mio. Franken Mehrkosten.

Regierungsrat W. Haag erklärt, er werde später zu den Gesamtfinanzen Auskunft geben.

T. Würth, Goldach, möchte wissen, weshalb die Honorare in Wattwil mit 14 Mio. Franken teurer seien als in Bütschwil, obwohl es sich bei Bütschwil um das teurere Projekt handle.

R. Vögeli erklärt, massgebend für die Höhe der Honorare sei nicht die Bausumme, sondern der Schwierigkeitsgrad der Projekte. In Wattwil schlage auch der Brückenwettbewerb mit 0.5 Mio. Franken zu Buche.

Ziff. 6.2. Bundesbeitrag
Ziff. 6.3. Kreditbedarf

U. Kost bejaht die Frage von **R. Blumer, Gossau,** ob sich die erwähnten 45 Mio. Franken auf beide Toggenburger Projekte beziehen.

Ziff. 7. Rechtliches
Ziff. 7.1. Strassengesetz
Ziff. 7.2. Finanzreferendum

Kommissionspräsident D. Imper erklärt, der Beschluss über die zwei Strassenbau-Projekte erfordere zwei Lesungen, der Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan nur eine.

Ziff. 7.3. VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil (36.09.02)
VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.02)

9. Rückkommen

Wird bei beiden Geschäften nicht beantragt.

10. Schlussabstimmungen

a) Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil (36.09.02)

Die Vorlage wird mit 14 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen (bei 1 Enthaltung) gutgeheissen.

b) VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.02)

Die Vorlage wird mit 16 Ja-Stimmen (bei 1 Enthaltung) gutgeheissen.

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe

VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

1. Begrüssung, Mitteilungen

Das Einführungsreferat des **Kommissionspräsidenten D. Imper** wurde schon am Morgen gehalten und muss deshalb nicht wiederholt werden.

2. Einführung Bauvorlage Wattwil, 2. Etappe

U. Kost erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation (Beilage 4) den Werdegang der Idee "Umfahrung Wattwil" während der letzten 35 Jahre, bei der es noch deutlich mehr Projektvarianten gab als bei Bütschwil.

4. Detailpräsentation der Umfahrung Wattwil, 2. Etappe

In Absprache mit der Kommission wird die Begehung der Umfahrung Wattwil, 2. Etappe (Traktandum 3) auf den zweiten Kommissionstag verlegt. Die Traktanden 4 (Detailpräsentation der Umfahrung Wattwil, 2. Etappe) und 5 (Stellungnahme des Gemeindepräsidenten Wattwil) werden vorgezogen.

R. Vögeli erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation (Beilage 5) das Projekt "Umfahrung Wattwil, 2. Etappe" im Detail. Im Weiteren erläutert er die landschaftspflegerische Begleitplanung, das Gesamtbauprogramm und den Kostenvoranschlag. Ebenso stellt er die technischen Lösungen der verschiedenen Abschnitte und Einzelobjekte dar.

U. Kost äussert sich anschliessend zur Anpassung des lokalen Strassennetzes und den flankierenden Massnahmen.

5. Stellungnahme Gemeindepräsident Wattwil

Gemeindepräsident Alois Gunzenrainer bedankt sich für die Möglichkeit, im Namen des Gemeinderates zum Projekt Stellung zu nehmen. Die Gemeinde Wattwil stehe hinter dem Projekt. So sei in Wattwil das Referendum nicht ergriffen worden. Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erklärt anhand einer Präsentation die Position des Gemeinderates Wattwil (Beilage 6). Dieser sei der Meinung, durch den projektierten Kreisel werde einerseits die Zufahrtsstrasse in den Kreisel zu steil, andererseits komme der Kreisel zu nahe an das Quartier Brendi. Zudem sei die Platzierung des NOK-Mastes in der Mitte des Kreisels nicht ideal. Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erläutert die gemeindeeigene Variante des Kreisels beim Anschluss Brendi mit einer leichten Verschiebung und dem Abbruch des Apparategebäudes. Er hoffe diesbezüglich auf ein offenes Ohr der Kommissionsmitglieder. Ausserdem erläutert er den Verzicht des Gemeinderates auf den Antrag auf Verbleiben der jetzigen Kantonsstrasse beim Kanton und die flankierenden Massnahmen.

Kommissionspräsident D. Imper erklärt, die Kreiselvariante des Gemeinderates beim Anschluss Brendi sei neu für die Kommissionsmitglieder. Er wolle daher die Diskussion darüber morgen bei der Begehung der Umfahrung Wattwil, 2. Etappe, führen. Er eröffnet die Fragerunde an den Gemeindepräsidenten.

R. Blumer, Gossau, anerkennt, dass Wattwil schon Einiges geleistet habe in Sachen flankierende Massnahmen. Wie der Gemeindepräsident ausgeführt habe, sei Wattwil finanziell nicht

so gut gestellt. Ob sich der Gemeindepräsident vorstellen könnte, auf die Umfahrung zu verzichten und nur den Anschluss Brendi zu erstellen. Dann würde der Verkehr zwar weiterhin über Wattwil geleitet. Dafür müsste Wattwil aber nicht die jetzige Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz übernehmen.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erklärt, dies sei ein Nullsummenspiel und für die Gemeinde keine Option.

R. Blumer, Gossau, gibt zu bedenken, dass bloss 6'000 Fahrzeuge die künftige Umfahrung benützen würden.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erwidert, Wattwil sei angewiesen auf ein gutes Strassen- und Schienennetz. Ein alleiniger Ausbau des Anschlusses Brendi komme nicht in Frage.

L. Thalmann, Kirchberg, erklärt, das Zahlenspiel R. Blumers sei nicht vollständig, der Verkehr von Ebnat-Kappel sei ebenfalls zu berücksichtigen.

F. Gemperle, Goldach, erwähnt, Bütschwil werde bis zur Projektauflage im April 2010 ein Konzept für die der flankierenden Massnahmen erarbeiten. Er frage den Gemeindepräsidenten, ob Wattwil die Massnahmen an der Ebnaterstrasse (jetzt noch Kantonsstrasse) noch verbindlicher festlegen könne.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer fragt zurück, wie verbindlich es denn sein solle. Aus seinen vorherigen Ausführungen gehe schon sehr klar hervor, was geplant sei.

F. Gemperle, Goldach, wendet ein, man wisse noch nichts Konkretes bei der Ebnaterstrasse. Er denke an einen Gemeinderatsbeschluss mit einem Projekt oder mindestens einer Absichtserklärung.

T. Würth, Goldach, wendet ein, man solle in Wattwil die gleichen Spielregeln wie bei Bütschwil anwenden und ein vom Gemeinderat verabschiedetes Konzept bis zur Planauflage (ca. April 2010) erarbeiten.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erklärt sich damit einverstanden.

M.-T. Huser, Wagen, erkundigt sich, welche Strassen aus dem Kantonsstrassennetz entlassen würden.

Kommissionspräsident D. Imper regt an, in je einer Planbeilage zum Protokoll darzustellen, was beim Kantonsstrassennetz in Bütschwil und Wattwil geändert wird (Beilagen 7 und 8).

L. Thalmann, Kirchberg, unterstützt den Gemeinderat Wattwil. Wattwil werde die bittere Pille (Übernahme der Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz) schlucken, beantrage dafür aber eine Änderung beim Kreisel Brendi. Er werde deshalb den von ihm vorbereiteten Antrag nicht stellen.

R. Blumer, Gossau, erkundigt sich, an welche Massnahmen der Gemeinderat Wattwil bei der Ebnaterstrasse gedacht habe.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer erklärt, man wolle den Fokus auf den vorderen Teil legen und dort die Fussgängerverbindung und die Parkplatzsituation verbessern sowie die Sicherheit der Velofahrer erhöhen.

R. Blumer, Gossau, fragt, ob man beabsichtige, den Verkehr von Uelisbach nicht über den Bahnhof zu führen.

U. Kost und Gemeindepräsident A. Gunzenrainer bestätigen dieses Anliegen.

Gemeindepräsident A. Gunzenrainer wird für die Begehung eine Skizze der neuen Kreiselvariante mitbringen.

3. Begehung der künftigen Umfahrung Wattwil, 2. Etappe

R. Vögeli erläutert an den folgenden sechs Standorten (von Norden nach Süden) das Projekt im Detail:

1. Anschluss Umfahrung Wattwil, 1. Etappe: Anschluss Brendi, beim Tunnelausgang Richtung Ricken: hier erläutert Gemeindepräsident A. Gunzenrainer die Variante Brendi-Kreisel des Gemeinderates Wattwil mit Verschiebung des Kreisels nach Westen und Abbruch des Apparategebäudes.
2. Bleiken: mit Blick zurück Richtung Quartier Brendi und Lehnenbrücken Brendi Süd und Nord
3. Schönenbergstrasse: Einschnitt Lochweidli und Nordportal Tunnel Lochweidli
4. Lochweidli: Südportal Tunnel Lochweidli
5. Scheftenauerstrasse: Querung Thurebene
6. Stegrüti: Anschluss Stegrüti

U. Kost sichert zu, dass das Tiefbauamt die Kreiselvariante im Bereich Anschluss Brendi hinsichtlich einer Optimierung nochmals überarbeiten werde. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Kreisel den technischen Anforderungen gerecht wird.

Gemeindepräsident Christian Spoerlé, Ebnat-Kappel, appelliert an die Kommissionsmitglieder, die Umfahrung von Wattwil, 2. Etappe, zu unterstützen, da diese ein Gewinn für die Gemeinden Wattwil und Ebnat-Kappel sei sowie die gesamte Verbindung aus dem Toggenburg nach Wil und St.Gallen verbessere.

6. Eintretensdiskussion

T. Würth, Goldach, spricht im Namen der CVP-Delegation, welche erfreut ist über die Vorlage der Regierung. Die Umfahrung von Wattwil sei eigentlich eine logische Folge im gesamten Verkehrskonzept im Toggenburg. Wenn das obere Toggenburg als touristische Region gefördert werden solle, dann könne dies nicht zu Lasten der Gemeinden im unteren Toggenburg erfolgen. Die Umfahrung Richtung Ricken sei erstellt. Der ganze touristische Verkehr Richtung Obertoggenburg zwänge sich durch Wattwil. Die Umfahrung Bazenheid sei ein Schritt gewesen, nun müssten zwingend die nächsten Schritte folgen. Auch hier sei die Linienführung das Ergebnis jahrelanger Diskussionen.

Nun sei eine Lösung gefunden: Wie in der Vorlage ausgeführt nicht die Bestvariante sondern die ökologischste Variante. Diese biete wohl auch weniger Konfliktstoff als die Umfahrung Bütschwil, weil sie noch mehr aus der Siedlung „verdrängt“ werden könne. Ein Fragezeichen macht die CVP-Delegation beim Kreisel Brendi. Man wisse, dass Gemeinde und Kanton über die genaue Lage des Kreisels noch Differenzen hätten. Die CVP stelle grundsätzlich die Frage, ob ein Kreisel an dieser Stelle richtig sei. Man werde auf diese Frage im Rahmen der Detailberatung zurückkommen. In der Vorlage werde in Aussicht gestellt, dass wohl nicht beide Umfahrungsstrassen – Wattwil und Bütschwil – gleichzeitig gebaut werden könnten. Wer zuerst die Rechtsverfahren hinter sich bringe, habe gewonnen. Die CVP ersucht das Baudepartement, alles daran zu setzen, dass mit voller Kraft an beiden Vorlagen gearbeitet werde mit dem Ziel, beide Umfahrungsstrassen möglichst zeitgleich zu eröffnen. Die gestaffelte Eröffnung wäre für den „Verlierer“, insbesondere wenn dies Bütschwil wäre, fatal. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die Umfahrung Wattwil notwendig sei. Damit könne die Volkswirtschaft im Toggenburg und insbesondere der Tourismus im Obertoggenburg gestärkt werden. Die Wirt-

schaft brauche gute Erschliessungen. Das Bauprojekt sei beschäftigungswirksam. Die CVP sei für Eintreten auf die Vorlage.

M.-T. Huser, Wagen, begrüsst die Vorlage im Namen der FDP-Delegation und verweist auf ihr Eintretensvotum zur Umfahrung Bütschwil. Die FDP-Delegation spreche sich auch hier wieder für Eintreten auf die Vorlage aus. Sie begrüsse, dass das Baudepartement bereit sei, die Projektvariante beim Kreisel Brendi zu optimieren. Die Maximalvariante der Gemeinde Wattwil mit der Verschiebung des Kreisels und dem Abbruch des Apparatehauses schiesse nach Meinung der FDP allerdings über das Ziel hinaus.

R. Blumer, Gossau, äussert sich im Namen der SP-Delegation kritisch zum Projekt. Die Umfahrung sei allenfalls wünschbar, aber nicht nötig. Das Projekt sei grundsätzlich durchdacht und nehme auch auf die Natur Rücksicht. Die Brücke über die Thur schiebe aber einen Riegel in die Landschaft. Der Vorschlag der Gemeinde beim Kreisel Brendi sei zu teuer. Eine Optimierung des Kreisels wäre wünschenswert, so lange dabei keine Mehrkosten entstünden. Bei der Brendi habe es in Richtung Ricken viel Verkehr im Gegensatz zur Verbindung Wattwil – Ebnat-Kappel. Die Kosten von 123 Mio. Franken für die Umfahrung seien zu hoch im Vergleich zur Entlastungswirkung, die damit erzielt werden könne. Nach Meinung der SP wäre eine Koexistenz-Lösung eine gute Lösung. An dieser Lösung sollte man weiterarbeiten. Wattwil habe zugegebenermassen gestalterisch schon viel gemacht.

H. Sturzenegger, Flums, begrüsst die Vorlagen im Namen der SVP-Delegation und verweist auf sein Eintretensvotum zur Umfahrung Bütschwil. Für die Umfahrung Wattwil sprächen die gleichen Argumente wie für die Umfahrung Bütschwil. Die SVP erachte die Variante des Baudepartementes beim Kreisel Brendi als gut, ebenso wie die flankierenden Massnahmen. Auch die Rückklassierung der Kantonsstrasse werde nicht bestritten. Über eine allfällige gleichzeitige Ausführung der beiden Umfahrungen mit allfälliger Spezialfinanzierung könne der Kantonsrat nochmals beschliessen.

G. Wick, Wil, äussert sich im Namen der Grünen zum Projekt. Die Umfahrung Wattwil sei noch weniger nötig als die Umfahrung Bütschwil. Die Kreiselvariante Brendi der Gemeinde Wattwil sei überrissen. Er anerkenne allerdings den Sinn eines Sicht- und Lärmschutzes für die Anwohner des Quartiers Brendi. Die Grünen seien gegen das Projekt.

7. Spezialdiskussion

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe
VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan
Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009

Ziff. 1. Verkehrsplanung Toggenburg

Ziff. 2. Begründung der Umfahrung Wattwil (2. Etappe)
Ziff. 2.1. Verkehrssituation in Wattwil

F. Gemperle, Goldach, erklärt, die Verkehrszahlen von Wattwil überzeugten ihn nicht von der Notwendigkeit der Umfahrung. Er sehe zwar den Sinn eines Ausbaus des Anschlusses Brendi. Für Wattwil wäre es hingegen seiner Ansicht nach möglich, auch ohne Umfahrung die Verkehrssituation erträglich zu machen.

B. Jud, Schmerikon, erinnert F. Gemperle, Goldach, an das Postulat zur Unterstützung strukturschwacher Regionen, das auch von der SP mitunterstützt worden sei. Das Toggenburg sei so eine Region und deshalb auf eine strassenmässige Anbindung angewiesen. Auch der öV brauche gute Strassenverbindungen.

R. Blumer, Gossau, erwidert, die SP sei nicht gegen die Entwicklung des Toggenburgs. Das Mittel dazu sei gemäss Ansicht der SP aber der öffentliche Verkehr. Sie seien der Meinung, die bestehenden Strassen seien in der Lage, den Verkehr aufzunehmen.

T. Zünd, Kriessern, ist der Meinung, dass das Strassennetz jetzt vervollständigt werden müsse, sonst ergebe sich irgendwann ein Nadelöhr.

G. Wick, Wil, erklärt, das Toggenburg wolle mit den gleichen Trümpfen aufspielen wie andere Regionen, habe aber eigentlich andere, nicht städtische, die es ausspielen könnte, nämlich den sanften Tourismus. Er sei nicht gegen Entwicklung, er wolle bloss eine andere.

U. Kost weist darauf hin, dass Wattwil einen DTV von über 10'000 aufweise, was sich nicht wegdiskutieren lasse. Durch die Umfahrung werde eine Halbierung des Verkehrs in Wattwil erreicht, was sich auch dezibelmässig wahrnehmbar auswirke.

R. Blumer, Gossau, weist auf die verschiedenen Verkehrszahlen in Wattwil hin, die im Zusatzpapier erwähnt sind, das die Kommissionsmitglieder vor der Sitzung erhalten haben. Diese würden zeigen, dass durch die Umfahrung keine grosse Entlastung für das Zentrum von Wattwil zu erwarten sei.

Regierungsrat W. Haag gibt zu bedenken, dass es sich bei diesen Zahlen um Schätzungen handle. Die Schätzungen in Wattwil seien schwieriger als diejenigen in Bütschwil. Er appelliere daran, die Gesamtoptik zu behalten. Die flankierenden Massnahmen seien in Wattwil wirkungsvoller als in Bütschwil.

U. Kost weist darauf hin, dass die angesprochenen Berechnungen ohne Einbezug der flankierenden Massnahmen gemacht worden seien. Diese Zahlen zeigten, dass die Anforderungen für eine Umfahrungsstrasse erfüllt seien.

S. Bärlocher, Bütschwil, meint, man solle aufhören, einzelne Autos zu zählen. Es gehe um zwei Lücken im Strassennetz, die geschlossen werden müssten, um die "Juwelen" des Toggenburgs innert nützlicher Zeit an die Leute zu bringen. Beim öffentlichen Verkehr habe man eine gute Entwicklung, es brauche aber sowohl den öffentlichen als auch den Individualverkehr.

Ziff. 2.2. Lösung "Umfahrungsstrasse"

Ziff. 3. Projekt

D. Gmür äussert sich zur Kreiselvariante Brendi der Gemeinde Wattwil: Der Kantonsrat sei zuständig für die Genehmigung des Strassenprojekts. Jedes Projekt sei, wenn es zur Auflage freigegeben werde, noch nicht fertig, d.h. es seien noch Anpassungen und kleine Änderungen - auch aus dem Rechtsmittelverfahren - zu erwarten. Falls es allerdings grundsätzliche Änderungen gebe, müsse das Genehmigungsverfahren nochmals durchgeführt werden. Beim Kreisel Brendi habe eine Optimierung ohne nochmalige Durchführung des Genehmigungsverfahrens sicherlich Platz, so lange nicht das Konzept geändert werde und die Kommission sich für eine Optimierung ausspreche. Die Kommission sollte sich aber nicht für eine Variante entscheiden, ohne dass diese auch technisch geprüft und hinterfragt worden sei. D. Gmür hält auf Anfrage von **T. Würth, Goldach**, dafür, dass eine diesbezügliche Aussage der Kommission zuhanden des Protokolls ausreiche.

Kommissionspräsident D. Imper hätte gerne eine Abstimmung über diesen Punkt.

G. Wick, Wil, fragt sich, wozu es eine Abstimmung brauche.

M.-T. Huser, Wagen, unterstützt ihn und erklärt, wenn kein Antrag vorliege, brauche es auch keine Abstimmung. Die Voten, die in der Eintretensdiskussion vorgebracht worden seien, sollten als Legitimation für allfällige Optimierungen ausreichen.

R. Blumer, Gossau, sieht das auch so und weist darauf hin, dass z.B. aufgrund des hängigen Brückenwettbewerbs auch noch Änderungen zu erwarten seien.

Regierungsrat W. Haag erklärt, der Kanton kenne nun die Anliegen der Gemeinde und werde versuchen, das Projekt mit Blick darauf im Rahmen der technischen Machbarkeit und der finanziellen Verhältnismässigkeit zu optimieren.

Kommissionspräsident D. Imper konstatiert ein offenbar grosses Vertrauen in das Baudepartement.

Ziff. 3.1. Konzept
Ziff. 3.2. Linienführung
Ziff. 3.3. Anschlüsse

T. Würth, Goldach, sieht einiges Optimierungspotenzial beim Kreisel Brendi. Die Steigung der Zufahrtsstrasse zum Kreisel könnte verbessert werden. Zudem könnte auf das Trottoir verzichtet und der Wanderweg hinter dem Apparatehaus durchgeführt werden. Der Mast als Kreiselmitte ist seiner Meinung nach vertretbar. Die Verschiebung des Kreisels um 20 m Richtung Hang gemäss der Variante der Gemeinde bringe nicht sehr viel für die darunterliegende Siedlung. Er warnt davor, im Genehmigungsverfahren freiwillig mehr für den Lärmschutz zu machen als gesetzlich vorgeschrieben. Das widerspreche der Gleichbehandlung und wecke Begehrlichkeiten von anderen Betroffenen.

Ziff. 3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes
Ziff. 3.5. Flankierende Massnahmen

G. Wick, Wil, formuliert folgenden Antrag: "Der Baubeginn der Umfahrung Wattwil darf erst erfolgen, wenn die flankierenden Massnahmen, die das Reduktionsziel erreichen, in der Gemeinde rechtskräftig beschlossen worden sind. Im Streitfall ist das Baudepartement Schiedsrichter."

M.-T. Huser, Wagen, findet den Antrag problematisch. Wer entscheide darüber, was flankierende Massnahmen seien und ob sie wirksam seien? Zudem wäre die Rolle des Baudepartementes zweischneidig. Sie plädiert dafür, die Gewaltentrennung beizubehalten und den Antrag abzulehnen.

Abstimmung Antrag G. Wick, Wil

Der Antrag wird mit 2 Ja-Stimmen und 14 Nein-Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt.

Ziff. 3.6. Technische Daten

Ziff. 4. Umwelt
Ziff. 4.1. Formelles
Ziff. 4.2. Gesamtansicht

R. Brändle, Bütschwil, spricht die Aufwertung und Erweiterung der Feuchtgebiete an und erkundigt sich danach, wer dies festlege.

R. Vögeli erklärt, für die Rodungen im Hinblick auf die Umfahrung müssten aufgrund der Waldgesetzgebung Ersatzaufforstungen vor Ort vorgenommen werden. Im Toggenburg habe

es aber schon zu viel Wald. Deshalb würden in Absprache mit dem Kantonsforstamt andere Ersatzmassnahmen vorgenommen, z.B. Erweiterungen von Feuchtgebieten und Magerwiesen. Dies geschehe im Rahmen der Kosten, die eine entsprechende Ersatzaufforstung kosten würde.

Ziff. 4.3. Raumplanung
Ziff. 4.4. Natur- und Landschaftsschutz

L. Thalmann, Kirchberg, fragt, weshalb eine so grosse Fläche an Feuchtgebieten wiederhergestellt werde.

R. Vögeli antwortet, das habe damit zu tun, dass in dem Gebiet keine Ersatzaufforstungen möglich seien, sondern andere Ersatzmassnahmen ergriffen würden, umgerechnet auf die m^2-Kosten einer Ersatzaufforstung.

Ziff. 4.5. Wald
Ziff. 4.6. Archäologie, Denkmalpflege
Ziff. 4.7. Altlasten

G. Wick, Wil, fragt, was von der angesprochenen Deponie zu entsorgen sei.

R.Vögeli erklärt, es gehe um die Bauschuttdeponie Würzen, die am Rand betroffen sei. Was bei den Bauarbeiten im Weg sei, werde nach den gesetzlichen Vorgaben entsorgt. Mehr darüber stehe im UVB. Eine Gesamtsanierung der Deponie sei nicht erforderlich.

Ziff. 4.8. Boden
Ziff. 4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

F. Gemperle, Goldach, nimmt Bezug auf seine Äusserungen vom Vortag und wünscht sich, dass das Baudepartement die Abwasserproblematik genau im Auge behält.

Ziff. 4.10. Luft
Ziff. 4.11. Lärm
Ziff. 4.12. Störfallvorsorge

Ziff. 5. Vernehmlassungen
Ziff. 5.1. Politische Gemeinde Ebnat-Kappel
Ziff. 5.2. Politische Gemeinde Wattwil
Ziff. 5.3. Kantonale Fachstellen

Ziff. 6. Kosten
Ziff. 6.1. Kostenvoranschlag
Ziff. 6.2. Bundesbeitrag
Ziff. 6.3. Kreditbedarf

Ziff. 7. Rechtliches
Ziff. 7.1. Strassengesetz
Ziff. 7.2. Finanzreferendum
Ziff. 7.3. VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

H. Sturzenegger, Flums, wünscht sich die diesbezüglichen Pläne über die Umklassierungen der Kantonsstrassen als Beilage zum Protokoll (Beilagen 7 und 8).

M.-T. Huser, Wagen, findet die Rückklassierung richtig.

VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.01)

8. Rückkommen

Wird bei beiden Geschäften nicht beantragt.

9. Schlussabstimmungen

a) Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe (36.09.01)

Die Vorlage wird mit 14 Ja- zu 3 Nein-Stimmen gutgeheissen.

b) VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (28.09.01)

Die Vorlage wird mit 16 Ja-Stimmen (bei 1 Enthaltung) gutgeheissen.

10. Varia

Aufgrund des Votums von M.-T. Huser, Wagen, äussert sich **Regierungsrat W. Haag** noch einmal in einem Gesamtüberblick zur finanziellen und zeitlichen Etappierung der beiden Umfahrungsprojekte. Er bittet darum, die nachfolgenden Zahlen als Annahme und nicht als fixe Grössen zu betrachten.

Bevor man an den Neubau von Strassen denke, müsse der Betrieb, der Unterhalt und die Sanierung der bestehenden Strassen finanziert werden. Die finanzielle Lage präsentiere sich zur Zeit so, dass der Kanton im 14. Strassenbauprogramm 40 Mio. Franken nicht gebraucht habe. 240 Mio. Franken stünden zur Verfügung für das 15. Strassenbauprogramm (2009 – 2013). Für das 16. Strassenbauprogramm (2014 – 2018) seien ebenfalls 240 Mio. Franken vorgesehen. Demzufolge stünden bis zum Jahr 2018 insgesamt 520 Mio. Franken zur Verfügung. Von diesem Betrag müssten 150 Mio. Franken pro Strassenbauprogramm für die priorisierten Projekte (A-Projekte) verwendet werden (also gesamthaft 300 Mio. Franken bis zum Jahr 2018). Wattwil koste 120 Mio. Franken, Bütschwil 200 Mio. Franken und Rapperswil 250 Mio. Franken. Demnach stünden Aufwendungen von 870 Mio. Franken Mittel von 520 Mio. Franken gegenüber. Dies ergebe ein Defizit von 350 Mio. Franken bis zum Jahr 2018. Wenn man die im 15. Strassenbauprogramm erlaubte Verschuldung von 50 Mio. Franken berücksichtige, blieben noch 300 Mio. Franken, die fehlten.
Im besten Fall beanspruche der Bau der Umfahrung Wattwil ab dem Jahr 2012 drei Jahre, Bütschwil ab dem Jahr 2012 sechs Jahre und Rapperswil ab dem Jahr 2013 sechs Jahre. Damit komme man schon ins 17. Strassenbauprogramm. (+ 50 Mio. Franken an Mitteln). Dies ergäbe noch ein Defizit von 250 Mio. Franken. Wenn nur schon jedes Projekt ein Jahr Verzögerung habe, seien also wieder 150 Mio. Franken verfügbar.
Grundsätzlich seien alle Projekte finanzierbar. Bis zum Jahr 2018 gebe es ohnehin noch einige Unwegsamkeiten, z.B. den Netzbeschluss des Bundes. Allenfalls liesse sich ein Projekt auch wie ein Hochbauprojekt finanzieren. Eine andere Variante sei, die Verschuldung zu erhöhen. Wenn man nun noch annehme, dass alle Projekte zwei Jahre Verspätung hätten, sei die Finanzierung ohnehin kein Problem mehr.

Aus all diesen Gründen sei zur Zeit kein Handlungsbedarf gegeben. Falls sich tatsächlich eine zeitliche Gleichzeitigkeit der Projekte ergebe, könne man dann allenfalls Massnahmen ergreifen.

L. Thalmann, Kirchberg, erkundigt sich über den Stand des Projektes Umfahrung Rapperswil-Jona.

U. Kost erwidert, in Rapperswil werde im Hintergrund hart gearbeitet, vor allem auch für die flankierenden Massnahmen. Am 26. August 2009 finde in Rapperswil eine öffentliche Veranstaltung mit Regierungsrat W. Haag und Stadtpräsident B. Würth statt, bei der es primär um die Linienführung der 1. Etappe und die Rückführung aufs bestehende Strassennetz gehe.

Regierungsrat W. Haag bekräftigt, das Baudepartement sei bei allen drei Umfahrungsprojekten (Bütschwil, Wattwil und Rapperswil-Jona) gleich stark engagiert.

B. Jud, Schmerikon, spricht eine Unklarheit hinsichtlich des Agglo-Projektes des Bundes an. Er erkundigt sich, ob daraus für die Untertunnelung von Rapperswil eine Bundesunterstützung zu erwarten sei.

Regierungsrat W. Haag erklärt, wenn der Bund ein Gesamtagglo-Projekt für gut befinde, sichere er finanzielle Unterstützung zu für einzelne Projekte. Rapperswil habe in dem Sinn gute Chancen für eine Bundesunterstützung der Umfahrung, nachdem das Gesamtagglo-Projekt Obersee als gut befunden worden sei.

U. Kost erklärt auf Nachfrage von **B. Jud, Schmerikon,** in Rapperswil wären vom Bund rund 70 Mio. Franken für die Umfahrung zu erwarten, wenn alles rundherum stimme.

G. Wick, Wil, erkundigt sich, wieviel Geld Rapperswil ausgeben müsse, um diese 70 Mio. Franken auszulösen.

U. Kost erwidert, Rapperswil dürfte mit etwa 30 Prozent Bundesbeiträgen rechnen (Prozentzahl nachträglich von U. Kost verifiziert).

Kommissionspräsident D. Imper erklärt, er übernehme grundsätzlich das Amt des Kommissionssprechers an der Kantonsratssitzung. Bei einer allfälligen Verhinderung seinerseits aufgrund der zu erwartenden Geburt seines Kindes werde ihn jedoch E. Dobler, Oberuzwil, als Kommissionssprecher in der Septembersession vertreten.

Das Baudepartement wird eine Medienmitteilung vorbereiten und dem Kommissionspräsidenten zustellen.

Es wird in Aussicht gestellt, das Protokoll samt den vereinbarten Beilagen am
4. September 2009 zu verschicken.

Kommissionspräsident D. Imper bedankt sich bei allen Anwesenden für die Mitarbeit und schliesst die Sitzung um 12.00 Uhr.

St.Gallen, 31. August 2009

Der Präsident der vorberatenden Kommission:	Die Protokollführerin:
Kantonsrat David Imper	lic.iur. Ruth Corminboeuf-Schiegg