



## Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission des Kantonsrates über: <ul style="list-style-type: none"><li>– VII. Nachtrag zum Strassengesetz – 22.13.08</li><li>– II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 – 36.13.04</li><li>– Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassen-bauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 – 36.13.02</li><li>– IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan – 36.13.03</li></ul>
Termin	Donnerstag, 29. August 2013, 08.30 - 17.30 Uhr
Ort	Baudepartement, Sitzungszimmer 007, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

St.Gallen, 5. September 2013

### Vorsitz

- Marcel Dietsche, Präsident/in

### Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

- Richard Ammann, Abtwil
- Felix Bischofberger, Altenrhein
- Markus Blum, Mörschwil
- Ruedi Blumer, Gossau
- René Bühler, Schmerikon
- Diego Forrer, Grabs
- Peter Göldi, Gommiswald
- Meinrad Gschwend, Altstätten
- Marcel Hegelbach, Jonschwil
- Walter Locher, St. Gallen
- Ferdinand Riederer, Valens
- Michael Schöbi, Altstätten
- Bettina Suber, St. Gallen
- Heinz Wittenwiler, Krummenau

Mitarbeitende der Staatsverwaltung und Sachverständige

- Sicherheits- und Justizdepartement, Fredy Fässler, Regierungsrat
- Baudepartement, Willi Haag, Regierungsrat
- Sicherheits- und Justizdepartement, Hans-Rudolf Arta, Generalsekretär (Traktandum 2)
- Baudepartement, Urs Kost, Kantonsingenieur
- Baudepartement, Marcel John, Stv. Kantonsingenieur
- Baudepartement, Rudolf Schlatter, Leiter Strasseninspektorat
- Baudepartement, Urs Dahinden, Leiter Strassen- und Kunstbauten

### Protokoll

- Baudepartement, Hubert Rusch, Juristischer Mitarbeiter Tiefbauamt



## Unterlagen

- VII. Nachtrag zum Strassengesetz – 22.13.08
- II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 – 36.13.04
- Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 – 36.13.02 (bereits verteilt)
- IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan – 36.13.03 (bereits verteilt)

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Begrüssung, Mitteilungen des Präsidenten</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VII. Nachtrag zum Strassengesetz und II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013</b>	<b>3</b>
a.	Einführung, Vorstellung der Vorlage	3
b.	Allgemeine Diskussion	5
c.	Spezialdiskussion	6
d.	Rückkommen	8
e.	Schlussabstimmung	8
<b>3</b>	<b>Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 und IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan</b>	<b>9</b>
a.	Einführung, Vorstellung der Vorlage	9
b.	Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm	9
c.	Priorisierung der Projekte im 16. Strassenbauprogramm	9
d.	Finanzierungssystem	10
e.	IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	11
f.	Allgemeine Diskussion	11
g.	Spezialdiskussion	13
h.	Rückkommen	30
i.	Schlussabstimmung	30
<b>4</b>	<b>Varia</b>	<b>30</b>



## 1 Begrüssung, Mitteilungen des Präsidenten

**Kommissionspräsident M. Dietsche** begrüsst die Kommissionsmitglieder sowie die Vertreter des Sicherheits- und Justizdepartements und des Baudepartements. Es ist vorgesehen, die drei Vorlagen nach Möglichkeit an einem Tag zu beraten. Er weist auf die Wechsel in der Kommission gegenüber der ursprünglichen Kommissionsbestellung hin. Die Präsenzliste wurde ausgefüllt und der Kommissionspräsident stellt Beratungsfähigkeit fest. Die Diskussion soll analog der Traktandenliste erfolgen. Er weist darauf hin, dass die Referate, insbesondere zu Traktandum 3, nicht protokolliert werden; die Folien der entsprechenden Referate werden als Beilage zum Protokoll zugestellt. Der Kommissionspräsident weist ausserdem noch auf die Vertraulichkeit der Kommissionsberatungen hin. Er bittet den Protokollführer H. Rusch, ein Votesprotokoll zu erstellen (Art. 65 / 67 des Kantonsratsreglements). Die Traktandenliste sei nach seiner Einschätzung erstellt worden. Gemäss Auftrag des Parlaments sei die frühere Vorlage – VII. Nachtrag zum Strassengesetz - eins zu eins nochmals zu beraten, daher diese Traktandierung. Er weist weiter darauf hin, dass das 16. Strassenbauprogramm unter Berücksichtigung des Nachtrags verfasst sei (weniger Finanzmittel).

**W. Locher** erklärt, dass er keine Anträge betreffend Traktandenliste stellen wird. Er protestiert jedoch gegen die Traktandenliste. Es stellt sich so dar, als ob sich die Kommission bzw. das Parlament gar nicht ernst nimmt. Er wird diesen Punkt bei Traktandum 2 zur Sprache bringen.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** hält fest, dass keine Änderung oder Ergänzung der Traktandenliste beantragt ist.

## 2 VII. Nachtrag zum Strassengesetz und II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013

### a. Einführung, Vorstellung der Vorlage

Als Einleitung zu seinem Referat stellt **Regierungsrat F. Fässler** fest, dass der Inhalt der Nachträge bereits wiederholt Gegenstand von Beratungen im Kantonsrat war.

Die Vorlage, die die Regierung heute unterbreitet, hat eine wechselvolle Vorgeschichte. Sie stammt aus dem Sparpaket II, war damals die Massnahme S-3 und wurde vom Kantonsrat am 7. Juni 2012 beschlossen; ein Streichungsantrag wurde damals abgelehnt. Die Regierung hat dann dem Kantonsrat im Rahmen der Sammelvorlage, auftragsgemäss, eine Vorlage zur Änderung des Strassengesetzes zugeleitet. In der ersten Lesung hat der Kantonsrat einen Antrag auf Nichteintreten noch abgelehnt, dann aber in der Schlussabstimmung die Vorlage "beerdigt". Beim Entlastungsprogramm 2013 war es dann der Kantonsrat selbst, der das Thema der Strassenverkehrsgebühren wieder aufgeworfen hat: Am 25. Juni 2013 hat er die Regierung beauftragt, die letztjährige Vorlage nochmals zu bringen. Und das, was Sie jetzt mit dem VII. Nachtrag zum Strassengesetz vor sich haben, ist das Ergebnis dieses kantonsrätlichen Auftrags.



Wenn Sie mitgezählt haben, ist es jetzt also das fünfte Mal innerhalb eines guten Jahres, dass der Kantonsrat über die Ertragsüberschüsse des Strassenverkehrsamtes befinden wird. Ich hege die stille Hoffnung, dass Sie – mit welchem Resultat auch immer – diesem Hin und Her jetzt einmal ein Ende setzen und die Weichen verbindlich in die eine oder andere Richtung stellen.

Um was geht es eigentlich? Und um was geht es nicht? Ich möchte zuerst die zweite Frage beantworten: Es geht bei der heutigen Vorlage definitiv nicht um eine Zweckentfremdung von Finanzmitteln des Strassenverkehrs. Wir machen weder Fischzüge auf die Strassenrechnung noch Raubzüge auf das Portemonnaie der Automobilistinnen und Automobilisten oder des Transportgewerbes. Niemand will mit dieser Vorlage Gelder, die für den Bau oder den Unterhalt von Strassen bestimmt sind oder die den Gemeinden für ihre strassenrechtlichen Aufgaben zustehen, einem artfremden Zweck zuführen. Sämtliche zweckgebundenen Gelder des Strassenverkehrs – d.h. Strassenverkehrssteuern, Bundesanteile an Schwerverkehrsabgaben und Treibstoffzöllen, usw. – bleiben an ihren Zweck gebunden und fliessen ungekürzt weiterhin in die Strassenkasse.

Geändert wird nur jener Bereich, der aus der Amtstätigkeit des Strassenverkehrs- und Schiffsamtes stammt. Die Mitarbeitenden dieses Amtes erheben für ihre Geschäfte gesetzliche Gebühren, bundesrechtliche und kantonale. Dies sind klassische Gebühren im Rechtssinn, d.h. Kausalabgaben als Gegenleistung für staatliche Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen sind beispielsweise Fahrzeugprüfungen, Kontrollschilderausgaben oder -hinterlegungen, Halterwechsel von Fahrzeugen, Führerprüfungen usw. Weil in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht nur der Fahrzeugbestand, sondern die Mobilität ganz allgemein erheblich gestiegen ist, sind auch diese Gebührenerträge kontinuierlich angewachsen. Auch eine wesentliche Einnahmequelle sind die Erträge aus den Kontrollschilder-Auktionen. Hier kommt regelmässig auch rund eine Million Franken jährlich zusammen. In den meisten jüngeren Jahren hat darum das Strassenverkehrsamt aus Gebühren und weiteren Einnahmen einen Ertragsüberschuss erzielt. Dieser Ertragsüberschuss wurde – eigentlich ohne dass dies gesetzlich zwingend vorgeschrieben gewesen wäre – dem Strassenfonds zugewiesen. Mit der juristischen Auslegung, dass diese Ertragsüberschüsse "Mittel des Strassenverkehrs" darstellen, wurde der Saldo der Kostenstelle "Strassenverkehr" Jahr für Jahr über den Strassenfonds ausgeglichen, d.h. der Ertragsüberschuss abgeschöpft. Dieser Saldoausgleich ist aber weder zwingend noch logisch. Die Überschüsse stammen, wie erwähnt, aus der unmittelbaren Amtstätigkeit der Mitarbeitenden des Strassenverkehrsamtes. Weil dieses Amt mit einer guten EDV-Infrastruktur, mit effizienten Abläufen, mit der Auslagerung gewisser Geschäfte an die Post und mit motivierten Mitarbeitenden das Massengeschäft gut bewältigen kann, heisst das noch lange nicht, dass die Gebührenerträge an die Strassenrechnung zu binden sind. Gebühren sind Kausalabgaben für Amtshandlungen, nicht für die Strassenrechnung. Und die Erträge aus den Kontrollschilderauktionen waren von Anfang an zur Entlastung des Staatshaushalts gedacht. Sie sollen darum, gemäss dem Auftrag des Kantonsrates und gemäss der Vorlage der Regierung, inskünftig dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen. Damit können die Ertragsüberschüsse des Strassenverkehrsamtes inskünftig gleich behandelt werden wie die Ertragsüberschüsse anderer Ämter, z.B. des Handelsregisteramtes, der Amtsnotariate oder des Lehrmittelverlages.



Und bitte haben Sie keine Angst davor, dass Sie mit der Gutheissung dieser Vorlage den Strassenfonds plündern oder aushöhlen würden. Wenn Sie der neuen Finanzierungsregelung zustimmen, fliessen dem Strassenfonds gemäss Voranschlag 2013 und AFP 2014 – 2016 jährlich rund 10 bis 11.5 Mio. Franken weniger zu. Das sind, wenn man die restlichen Erträge der Strassenkasse betrachtet, "Peanuts": Die Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern belaufen sich jährlich auf rund 145 Mio., die Anteile an den Bundeseinnahmen auf rund 42 Mio. Sie finden diese Zahlen in der Finanz-Übersicht des 16. Strassenbauprogramms, das Sie heute beraten werden. Hingegen kann der allgemeine Staatshaushalt um die erwähnten 10 bis 11.5 Mio. Franken entlastet werden (wie es übrigens aufgrund der Vorlage zum Sparpaket II schon im AFP 2014 – 2016 eingestellt ist), wenn Sie der Vorlage zustimmen. Oder anders herum: Bei einer Ablehnung der Vorlage verschlechtern Sie das Resultat aus den drei Sparpaketen im allgemeinen Haushalt gegenüber den AFP-Zahlen um die erwähnten 10 bis 11.5 Mio. Franken.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie namens der Regierung, dem Kantonsrat Eintreten und Zustimmung zum VII. Nachtrag zum Strassengesetz und zum II. Nachtrag zum 15. Strassenbauprogramm zu beantragen.

## b. Allgemeine Diskussion

**W. Locher** erklärt, dass die FDP-Delegation Nicht-Eintreten beantragen wird. Der Auftrag des Kantonsrates wurde nicht umgesetzt. Der Kantonsrat will zuerst eine Auslegeordnung über die Finanzströme, was diese Kommission machen sollte. Erst dann ist eine Beschlussfassung möglich. Darum sollte zuerst das 16. Strassenbauprogramm diskutiert werden, damit der Finanzbedarf klar ist. Das gewählte Vorgehen ist falsch, es gleicht einer Fahrt im Nebel, der Finanzbedarf für die Strassen ist noch gar nicht bekannt. Ein weiteres Problem, welches nicht geklärt ist, ist das Rechtliche. Wenn Gebührenüberschüsse erzielt werden, dann müssten die Gebühren reduziert werden (Kostendeckungsprinzip). Die Gebührenüberschüsse einfach in den allgemeinen Haushalt zu verschieben, dürfte rechtlich gar nicht zulässig sein. Die FDP wird für Nicht-Eintreten votieren.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** hält zur Präzisierung fest, dass sich das erwähnte Nicht-Eintreten wohl auf die Beratung des Kantonsrats bezieht und nicht auf das heutige Geschäft in der vorberatenden Kommission. Er erkundigt sich ausserdem, auf welche Anträge W. Locher Bezug nimmt.

**W. Locher** verweist auf den Zusatzantrag zu Massnahme E-56 (Auftrag Ziff. 12). Der Rat hat in der Debatte verlangt, dass im Rahmen des 16. Strassenbauprogramms von der vorberatenden Kommission eine Auslegeordnung erstellt werden soll.

**P. Göldi** erklärt namens der CVP/EVP-Delegation, dass die Vorlage richtig ist und dass sie diese unterstützen werden.

**M. Hegelbach** hält namens der SVP-Delegation fest, dass man den Antrag der FDP unterstützen wird. Die Überschüsse gehören in den Strassenfonds. Die SVP wird für Nicht-Eintreten votieren.



**M. Gschwend** sagt, dass die Delegation SP/Grüne klar für Eintreten ist. Die Vorlage ist sinnvoll und tut nicht weh, weil sie zu keinem Leistungsabbau führt. SP/Grüne werden die Vorlage unterstützen.

**R. Ammann** hält namens der GLP/BDP fest, dass er mit W. Locher grundsätzlich einig geht betreffend der Gebühren bzw. des Kostendeckungsprinzips. Allerdings wird die GLP/BDP trotzdem auf die Vorlage eintreten und Zustimmung empfehlen.

**Regierungsrat F. Fässler** zeigt sich ein wenig befremdet über einige Reaktionen. Der Auftrag ist unmissverständlich: die Regierung muss die Vorlage nochmals bringen. Richtig ist, dass diese Kommission die Vorlage diskutieren soll. Und sachlich ist es auch richtig, wenn das 16. Strassenbauprogramm zusammen mit der Finanzierungsfrage behandelt und diskutiert wird. Die Diskussion betr. Gebührenhöhe (Kostendeckungsprinzip) hat nichts mit der Vorlage zu tun: wollte man argumentieren, das Kostendeckungsprinzip sei verletzt, so wäre dies unabhängig von dieser Vorlage.

**W. Locher** entgegnet, dass das Kostendeckungsprinzip klar ist, darüber muss nicht diskutiert werden.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** hält fest, dass die Kommission die Vorlage auch dann diskutieren muss, wenn für die Behandlung im Rat ein Antrag auf Nichteintreten im Raum steht.

### c. Spezialdiskussion

**Kommissionspräsident M. Dietsche** schlägt vor, die Vorlagen ziffernweise zu beraten, beginnend mit der Botschaft, Seite 2.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 1</i>	<i>Ausgangslage</i>
	<i>Ziff. 2</i>	<i>Heutige Rechtsgrundlagen</i>
	<i>Ziff. 2.1</i>	<i>Mittel des Strassenverkehrs</i>
	<i>Ziff. 2.2</i>	<i>Strassenbauprogramm</i>
	<i>Ziff. 3</i>	<i>Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen</i>

**B. Surber** erkundigt sich, was der letzte Satz im ersten Abschnitt finanziell bedeutet.

**U. Kost** erklärt, dass man in der Strassenrechnung die Position "Unterhalt für Strassenverkehrsamt-Prüfstellen" (Gebäudeunterhalt) hatte. Solche Kosten werden dann natürlich auch nicht mehr über die Strassenrechnung bezahlt.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 4</i>	<i>Finanzielle Auswirkungen</i>
	<i>Ziff. 5</i>	<i>Rechtliches</i>
	<i>Ziff. 6</i>	<i>Antrag</i>



<i>Botschaft</i>	<i>Seite 7</i>	<i>VII. Nachtrag zum Strassengesetz</i>
	<i>I.</i>	<i>(Änderung) Strassengesetz</i>
		<i>lit. c) Finanzierung</i>
		<i>Art. 70, Abs. 1</i>
		<i>Art. 70, Abs. 2</i>

**F. Riederer** beantragt, die Formulierung "Reinertrag" bei Art. 70 Abs. 2 Ziff. 1 mit der Formulierung "Gesamtertrag" zu ersetzen.

**M. Hegelbach** erkundigt sich nach dem Unterschied gegenüber der bestehenden Formulierung.

**Regierungsrat F. Fässler** antwortet, dass beim Reinertrag die Inkassokosten abgezogen sind.

**R. Blumer** fragt, ob die Höhe der Inkassokosten bekannt und ausgewiesen sind.

**M. Schöbi** beantragt, nur den Begriff "Strassenverkehrssteuern" zu verwenden, und gar nicht von Reinertrag oder Gesamtertrag zu sprechen.

**B. Surber** fragt, wer denn die Inkassokosten bezahlt.

**Regierungsrat F. Fässler** erklärt, dass die Inkassokosten vom gesamten Ertragsüberschuss abgehen. Würden die Inkassokosten zusätzlich entgolten, würde man dann von rund 4 bis 5 Mio. Franken mehr reden.

**HR. Arta** weist darauf hin, dass die Regierung im Entlastungsprogramm 2013 mit Massnahme E-56 vorgeschlagen hatte, die Kosten des Steuerbezugs über eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer abzugelten. Mit der Ablehnung von Massnahme E-56 durch den Kantonsrat ist diese Abgeltung vom Tisch. Die Inkassoaufwendungen von rund 4 bis 5 Mio. Franken werden gemäss Absprache mit der Kantonalen Finanzkontrolle aus den Ertragsüberschüssen gedeckt, so dass es sachlogisch ist, den Ausdruck "Reinertrag" im Strassengesetz im Sinn der Anträge Riederer oder Schöbi zu ändern.

Bezugnehmend auf den Antrag Schöbi erklärt **W. Locher**, dass es wichtig ist, klar zu formulieren, was gemeint ist. Dies wäre mit dem Antrag Schöbi nicht mehr der Fall.

**M. Dietsche** pflichtet bei und sagt, dass eine klare Formulierung gewählt werden sollte.

**M. Schöbi** zieht seinen Antrag zurück.

#### **Abstimmung Antrag Riederer:**

Der Antrag wird mit 15 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen) gutgeheissen.

Als Konsequenz daraus beschliesst die vorberatende Kommission, dass auch die weiteren Formulierungen in Art. 87 Abs. 2 des Strassengesetzes (*Botschaft S. 7*) und Art. 46 Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes (*Botschaft S. 8*) gemäss Antrag Riederer von "Reinertrag" in "Gesamtertrag" geändert werden.



Botschaft Seite 9

*II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013*

**W. Locher** beantragt, bei Ziff. 5. auf die Streichung von lit. c) zu verzichten und so zu belassen, wie ursprünglich formuliert. Derselbe Antrag gilt auch für Ziff. 6. lit. c).

**Regierungsrat W. Haag** fragt sich, ob es bei diesem Nachtrag nicht um die Rückwirkung geht. Die Bestimmung betrifft ja nur das Jahr 2013, oder nicht?

**W. Locher** bejaht dies.

**M. Dietsche** macht noch auf Ziff. 6. lit. a) aufmerksam und hält fest, dass auch bei dieser Formulierung über den Antrag Riederer ("Reinertrag" wird mit "Gesamtertrag" ersetzt) abgestimmt wird.

**HR. Arta** erklärt, wenn die Streichung wegfällt entsteht ein Widerspruch zum Gesetz – Abschnitt III. -, das die Rückwirkung auf 2013 ausdrücklich vorsieht. Wenn die Streichung wegfallen würde, müsste die Kommission auf Abschnitt III des Gesetzes zurückkommen und die Anwendung des Erlasses auf 2014 festsetzen.

**Abstimmung Antrag Locher:**

Der Antrag wird mit 7 Ja- zu 8 Neinstimmen (0 Enthaltungen) abgelehnt.

**Abstimmung Antrag Riederer bzgl. Ziff. 6. lit. a (Botschaft S. 9):**

Der Antrag wird mit 15 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen) gutgeheissen.

d. Rückkommen

Es wird kein Rückkommensantrag gestellt.

e. Schlussabstimmung

**VII. Nachtrag zum Strassengesetz (22.13.08):**

Die Vorlage wird mit 8 Ja- zu 7 Neinstimmen (0 Enthaltungen) gutgeheissen.

**II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 (36.13.04):**

Die Vorlage wird mit 8 Ja- zu 7 Neinstimmen (0 Enthaltungen) gutgeheissen.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** hält fest, dass zuhanden des Kantonsrats Zustimmung zu den Vorlagen empfohlen wird.





### 3 Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 und IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

#### a. Einführung, Vorstellung der Vorlage

Einleitend zu seinem Referat erklärt **Regierungsrat W. Haag**, dass die Vorlage grundsätzlich gleich abläuft wie alle fünf Jahre wieder. Zuerst wird bei den Gemeinden eine Erhebung über die Begehren durchgeführt. Die eingegangenen Begehren werden dann priorisiert und die Gemeinden entsprechend informiert. Die momentanen Sparpakete und Sparbemühungen aller Departemente haben natürlich auch auf das vorliegende Strassenbauprogramm Auswirkungen. Wenn die Meinung besteht, im Strassenfonds gebe es Geld und die Regierung entschieden hat, Geld aus dem Strassenfonds zu entnehmen, dann sind diese Entscheide auch zu beachten. Diese Vorgaben werden beachtet und sind auch in das vorliegende Strassenbauprogramm eingeflossen.

*Zum Referat von **Regierungsrat W. Haag** vgl. Präsentation im Anhang A.*

**Kommissionspräsident M. Dietsche** erklärt, dass er - und wahrscheinlich auch andere Kommissionsmitglieder - viele Eingaben zum vorliegenden Strassenbauprogramm erhalten hat. Diese Eingaben werden jedoch nicht in die Diskussion eingebracht, weil sonst die Gesamtsicht verloren geht. Schliesslich ist die Kommission als Vertreter des Gesamtkantons zu betrachten und nicht als Vertreter von Einzel- oder Regionalinteressen. Er bittet die Kommissionsmitglieder, dies ebenfalls zu beachten.

#### b. Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm

*Zum Referat von **U. Kost** / **U. Dahinden** vgl. Präsentation im Anhang B.*

#### c. Priorisierung der Projekte im 16. Strassenbauprogramm

*Zum Referat von **M. John** vgl. Präsentation im Anhang C.*

**B. Surber** fragt, wie der Nutzen der Projekte definiert wird.

**M. John** erklärt, dass der Gesamtnutzen eines Projekts die Zusammenfassung von verschiedenen Teilnutzen, gemessen mittels Indikatoren ist. Solche Indikatoren sind zum Beispiel Reisezeit, Reduktion von Unfällen, Immissionen, Betriebskosten, usw. Es gibt circa 25 verschiedene Teilnutzen in dieser Betrachtung.

**R. Blumer** erkundigt sich, wie die Gewichtung vorgenommen wird.



**M. John** antwortet, dass die Gewichtung der Teilnutzen im Rahmen einer Spannweite vorgegeben wurde und die Indikatoren auch vorgängig an die Gemeinden abgegeben worden sind. Das Vorgehen ist transparent.

**U. Kost** ergänzt noch, dass dies durch vorgegebene Computerprogramme erledigt wird. Im Weiteren wird die Auswertung von einem privaten Büro vorgenommen, ist also quasi "outsourced".

**R. Bühler** stellt fest, dass ein Projekt, welches im letzten Strassenbauprogramm noch als "gut" beurteilt worden war, jetzt schlechter beurteilt ist (nur noch "mittel"). Wie ist das möglich?

**M. John** erklärt, dass dies passieren kann aufgrund der inzwischen erfolgten Weiterentwicklung des Projekts, z.B. liegen die Kostenschätzungen heute genauer vor.

**F. Bischofberger** fragt, ob man die Verkehrssituation auch vor Ort anschaut oder nur theoretisch betrachtet.

**M. John** antwortet, dass dies durch die Indikatoren abgehandelt wird. Ein Indikator ist z.B. der Verkehrsfluss, der ja aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse festgelegt wird.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** fragt, ob der Bericht für die Gemeinden, welcher die Gewichtung enthält, abgegeben werden soll.

Die Kommission wünscht dies nicht. Auf Verlangen wird der Bericht vom Tiefbauamt zur Verfügung gestellt.

## d. Finanzierungssystem

*Zum Referat von **U. Kost** vgl. Präsentation im Anhang D.*

**R. Blumer** stellt fest, dass es grosse Unterschiede gibt zwischen den Brutto- und Nettoszahlen, warum?

**U. Kost** erklärt, dass z.B. bei Strassenraumgestaltungen der Kostenteiler Kanton / Gemeinde meistens 2/3 zu 1/3 beträgt. Von diesen sind dann noch die "Anteile Dritter" abzuziehen, daher sind die Unterschiede zwischen Brutto- und Nettokosten zum Teil recht gross.

**W. Locher** hat Fragen zum Unterhalt der Kantonsstrassen.

**U. Kost** antwortet, dass dies in der Botschaft behandelt wird und bittet, die Frage später beim entsprechenden Punkt zu bringen.

Gemäss **Regierungsrat W. Haag** kann grundsätzlich gesagt werden, bei einem Finanzmehrabbedarf bei einem Posten, z.B. beim Kantonsstrassenunterhalt, bleibt am Schluss dann einfach weniger übrig für die Projekte.



## e. IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Zum Referat von **R. Schlatter** vgl. Präsentation im Anhang E sowie Botschaft S. 58 – 92.

Für **M. Gschwend** ist es beim Betrachten des Kantonsstrassenplans nicht immer klar, warum eine Strasse oder ein Abschnitt als Kantonsstrasse eingeteilt wird oder nicht. Gibt es dazu eine Doktrin?

**U. Kost** erklärt, dass die entsprechenden Kriterien in der Botschaft zur letzten Änderung aufgeführt worden sind. Diese Kriterien wurden vom Kantonsrat abgesegnet und gelten immer noch.

**Regierungsrat W. Haag** ergänzt, dass diese Kriterien schon einige Male geändert wurden. Im letzten Strassenbauprogramm sind die Kriterien vom Kantonsrat intensiv beraten und dann verabschiedet worden.

**M. Dietsche** fragt, was mit den Fussgängerbrücken bei der AFG-Arena geschehen ist.

**U. Kost** antwortet, dass es gar nie ein Thema war, diese der Kantonsstrasse (bzw. kantonaler Wanderweg) zuzuschlagen; dies war nur ein Wunsch.

**Regierungsrat W. Haag** sagt, dass dies ein Thema war in der Diskussion um den FCSG: soll man die Übergänge übernehmen und quasi dem FCSG helfen. Das Parlament hat dazu Nein gesagt.

## f. Allgemeine Diskussion

Namens der SVP-Delegation erklärt **M. Hegelbach**, dass keine grossen Einwände gegen die Vorlage bestehen und dass ein gutes Programm vorliegt. Einige kleinere Sachen gibt es aber. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bezahlt eigentlich alles, muss dann aber hinten anstehen und kommt schlecht weg (schmale Strassen, usw.). Ebenso sind die Radwege ein Thema, dazu bräuchte es ein Konzept. Die Nutzung der Radwege ist diskussionswürdig. Ein anderer Punkt ist die Signalisation auf den Strassen. Wegweiser, Tafeln, usw. stehen im Kanton St.Gallen zu nahe an der Strasse und erschweren das Kreuzen. Dies sollte bei künftigen Projekten berücksichtigt werden. Die Verfassung gibt eine Erschliessungspflicht vor, diese gilt auch für den MIV. Stau als Beispiel verhindert/verschlechtert genau die Erschliessung und muss behoben werden. Überall wird der öffentliche Verkehr (ÖV) bevorzugt; der MIV darf jedoch nicht vergessen werden. Die Gewichtung des ÖV ist zu stark.

Namens SP/Grüne sagt **R. Blumer**, dass er Mühe hat mit der Aussage, dass der ÖV zu stark gewichtet wird. Er zitiert aus dem Buch von Hermann Knoflacher: Anstösse zum Umdenken. "Das Auto hat Vorfahrt in unserer Gesellschaft. Dennoch droht allerorts der Verkehrsinfarkt. Denn die vorherrschende Meinung, dass der Ausbau der Strassennetze zu mehr Mobilität führt, ist falsch. Verkehrsexperte Hermann Knoflacher beweist, dass mit mehr und besser ausgebauten Strassen nicht die Mobilität, sondern nur die Länge der zurückge-



legten Wege zunimmt und dabei die Lebensqualität sinkt. Höchste Zeit also für eine grundlegende Veränderung. Mithilfe neuer Denkmuster, einer geistigen Mobilität, zu der Knoflacher aufruft und anregt, können wir für den Rückzug des Autos aus den Lebensräumen sorgen, was wiederum zu weniger Lärm, Staub und Abgasen führen wird. Wir können unsere Lebensqualität selbst bestimmen. Kehren wir zurück zur Mobilität!" Aus Sicht SP/Grüne besteht die Chance, den Langsamverkehrs-Blick anzuwenden und nicht den LKW-Blick. Man muss umdenken. Die grossen Projekte laufen ja, nun sollten die Agglo-Programme in den Vordergrund kommen, welche viele Langsamverkehrs- (LV-)Projekte enthalten. Auch der Richtplan verlangt konzentrierte Siedlungsformen und kurze Wege; der MIV muss zum ÖV gebracht werden. Der Bund will für den LV viel Geld bereit stellen. Viele Programme von St.Gallen sind beim Bund berücksichtigt worden. Dies ist eine Chance für St.Gallen. Der Kanton soll nun gleichviel Geld bereit stellen für den LV wie der Bund. Man muss das Gewicht so legen, dass im 16. Strassenbauprogramm die Agglo-Programme durchgezogen werden können. Die Agglo-Programme legen ein grosses Gewicht auf den LV, dies sollte sich auch im 16. Strassenbauprogramm widerspiegeln.

**W. Locher** dankt im Namen der FDP für die Vorlage. Es ist eine gute Grundlage. Die Priorisierung im 16. Strassenbauprogramm ist richtig und es ist gut, dass die Grossprojekte laufen. Zum Postulat betreffend 3. Röhre im Rosenberg ist zu sagen, dass dies von einer überparteilichen Gruppe kommt, in der viele Kantonsräte vertreten sind. Das Interesse an diesem Projekt ist sehr gross und parteiübergreifend. Momentan ist das Projekt in der zweiten Priorität, wenigstens nicht mehr in der dritten. Bezüglich Finanzierung ist festzuhalten, dass das Strassenbauprogramm nicht eine reine Förderung des MIV darstellt. Ein grosser Teil fliesst in den LV und ÖV. Weiter wickelt sich auch der ÖV auf der Kantonsstrasse ab. Investitionen in die Kantonsstrassen wirken sich auch auf den ÖV aus. Die heutige Finanzierung ist gut und sollte beibehalten werden; darum sind auch die Anträge am Beginn dieser Sitzung erfolgt. Der Kantonsstrassenunterhalt wird stiefmütterlich behandelt. Die Regierung sagt selber, dass nicht alle nötigen Investitionen gemacht werden können. Man muss sich bewusst sein, dass der Unterhaltsbedarf nur aufgeschoben wird. Je länger er aufgeschoben wird, umso grösser wird der Bedarf. Dies führt zu einer Belastung der kommenden Generationen und sollte vermieden werden. Es sollte Klarheit über den nötigen Bedarf bestehen, bevor über eine Änderung der Finanzierung bestimmt wird.

**P. Göldi** dankt namens der CVP für die Vorlage und findet es gut, dass die Ziele des 15. Strassenbauprogramms erreicht wurden. Für die Vorlage ist eine Gesamtverkehrsbetrachtung nötig. Zuerst einmal ist sie zu koordinieren mit dem ÖV-Programm. Weiter liegt ja auch ein Gesamtkonzept vor (Richtplan, usw.), welches zu berücksichtigen ist. Man darf nicht nur auf das Kosten-/Nutzenverhältnis abstellen. Langfristige strategische Entscheidungen sind wichtiger als reine Kosten-/Nutzenüberlegungen. Der Strassenunterhalt wirft noch Fragen auf.

Für GLP/BDP bedankt sich **R. Ammann** für die Vorlage und freut sich, dass das 15. Strassenbauprogramm durchgezogen werden konnte. GLP/BDP ist grundsätzlich einverstanden mit dem 16. Strassenbauprogramm. Fragen zu einzelnen Punkten werden in der Spezialdiskussion erfolgen.

**Regierungsrat W. Haag** bedankt sich für die grundsätzlich positive Aufnahme der Vorlage. Alles ist aufeinander abgestimmt (ÖV, LV, MIV), die Gesamtbetrachtung ist entscheidend.



Die Agglo-Programme, welche auf funktionalen Räumen basieren, sind eine Chance und verpflichten auf eine Gesamtschau. Der Bund hat dazu Mittel zur Verfügung gestellt und die entsprechenden Projekte müssen weiterbearbeitet werden, damit man bereit ist, wenn es um die Abrufung der Beiträge geht. Betreffend Engpassbeseitigung N1, St.Gallen, verlangt der Bund ein gemeinsames Vorgehen. Die Region drückt beim Bund. Jedoch wird die Stadt St.Gallen wohl grössere Anstrengungen machen müssen als der Kanton, Stichwort: flankierende Massnahmen.

## g. Spezialdiskussion

**Kommissionspräsident M. Dietsche** schlägt vor, die beiden Vorlagen auf Grundlage der Botschaft seiten- und ziffernweise zu diskutieren, beginnend mit der Botschaft, Seite 5.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 1</i>	<i>Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013)</i>
	<i>Ziff. 1.1</i>	<i>Nationalstrassenbau</i>
	<i>Ziff. 1.1.1</i>	<i>In Betrieb genommene Abschnitte und Systeme</i>

**R. Blumer** fragt, ob die Situation in St.Fiden auch für die Fussgänger gut ausgestaltet wurde.

**U. Kost** antwortet, dass vor ca. drei Monaten für die Fussgänger eine zusätzliche Insel sowie ein Lichtsignal beim Hirschen installiert worden ist.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 1.1.2</i>	<i>Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI (GEVI)</i>
	<i>Ziff. 1.1.3</i>	<i>Unterhaltspereimeter Nationalstrassen</i>
	<i>Ziff. 1.1.4</i>	<i>Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung (NEB)</i>

**F. Bischofberger** fragt wie diese Personalaufstockungen aussehen.

**U. Kost** antwortet, dass man die Aufgaben grundsätzlich mit dem bestehenden Personal erledigen kann. Aufgrund neuer Aufgaben werden jedoch mehr Ressourcen benötigt, was rund 5 Personen entspricht. Dieser Mehraufwand wird jedoch über die Nationalstrassen bezahlt.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 1.1.5</i>	<i>Engpassbeseitigung N1 St.Gallen</i>
------------------	--------------------	--

**B. Surber** erkundigt sich nach dem aktuellen Stand und der Haltung der Stadt St.Gallen. In den Diskussionen ist die Rede von einem Ausgang auf dem Güterbahnhofareal. Aus städtebaulicher und –entwicklungssicht ist das Areal Güterbahnhof sehr wertvoll und wichtig. In dieses Gebiet eine Ausfahrt zu legen ist nicht sinnvoll im Hinblick auf die zukünftige Stadtentwicklung.

**U. Kost** erklärt, dass momentan die Variante "3. Röhre + Teilsperre" favorisiert wird. Die Frage, die sich momentan stellt: wo ist der Beginn, wo das Ende. Dies versucht man jetzt in Zusammenarbeit mit der Stadt zu klären. Es gibt 3 Varianten, welche jetzt getestet werden.



Es ist aber noch nicht entschieden, wo der Ein- und Ausgang platziert werden soll, man ist in der Abklärungsphase. Der Bund ist sehr interessiert, dass es vorwärts geht. Bis zu den Herbstferien will man entschieden haben und den Bund entsprechend informieren.

**R. Blumer** fragt nach der Grössenordnung der Kosten.

**U. Kost** antwortet, dass gemäss Schätzungen des Bundes die Röhre rund 450 Mio. Franken, die Teilsperre rund 300 Mio. Franken kosten werden. Es sind jedoch noch keine Verhandlungen bzgl. Kostenteiler geführt worden. Kanton und Stadt werden sich auf jeden Fall an der Teilsperre beteiligen müssen.

**Regierungsrat W. Haag** ergänzt, dass nur beides zusammen Sinn macht, Röhre und Sperre.

**M. John** präzisiert noch, dass die Teilsperre nicht über die "Engpassbeseitigung" finanziert wird, sondern anders. Der Bund wird aber dazu beitragen.

**W. Locher** findet es gut, dass die Varianten geprüft werden und stellt fest, dass das Resultat noch offen ist. Das Baudepartement soll genügend Zeit haben für die Abklärungen.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 1.2</i>	<i>Kantonsstrassenbau</i>
	<i>Ziff. 1.2.1</i>	<i>Umfahrungsstrassen</i>
	<i>lit. a)</i>	<i>Umfahrung Bütschwil</i>
	<i>lit. b)</i>	<i>Umfahrung Wattwil – 2. Etappe: Brendi – Stegrüti</i>

**R. Blumer** verweist auf Gerüchte, dass der VCS noch bei den Einsprechern sei und fragt, ob dies stimmt.

**U. Kost** antwortet, dass der VCS nicht mehr im Rechtsmittelverfahren dabei ist. Bei den Beschwerdeführern handelt es sich um persönlich Betroffene.

**R. Bühler** erkundigt sich, was dies genau bedeutet und wie lange das Rechtsmittelverfahren noch dauert.

**U. Kost** erklärt, dass es in den Rechtsmitteln um drei ähnlich gelagerte Fälle gehe. Einer hat bereits den Gang vors Bundesgericht angekündigt. Eine Abschätzung über die Verfahrensdauer ist nicht möglich.

<i>Botschaft</i>	<i>lit. c)</i>	<i>Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona</i>
------------------	----------------	---

**P. Göldi** stellt fest, dass das Volk von Rapperswil-Jona die Vorlage abgelehnt hat. Das Baudepartement hat das Projekt gestoppt, allerdings ist das zugrundeliegende Problem damit noch nicht gelöst. Es ist irritierend, wenn man sieht, dass die Planungen gestoppt wurden und im Anhang nur 400'000 Franken für das Vorhaben eingerechnet werden. Das Projekt sollte aus strategischen Gründen weitergeführt werden und der Kanton sollte weiterplanen.



**M. John** erklärt, dass nur die Projektierungen gestoppt wurden, nicht aber die Planung. Im Übrigen wollte die Stadt selber einen Marschhalt. Der eingesetzte Betrag sollte für die Studienphase reichen; allerdings ist es sehr schwer abzuschätzen, was kommt.

**U. Kost** ergänzt noch, dass man nur Lösungen unterstützen wird, welche zweckmässig sind.

**P. Göldi** fragt nach, ob die 400'000 Franken für die Studienphase reichen werden.

**M. John** antwortet, dass ja bereits viele Grundlagen vorhanden sind. Aber wie gesagt weiss man nicht, was kommt.

<i>Botschaft</i>	<i>lit. d)</i>	<i>Bad Ragaz; Verkehrsentslastung Dorfkern / Kurpark</i>
	<i>lit. e)</i>	<i>Ostumfahrung Altstätten (Entlastungsstrasse Nord)</i>
	<i>lit. f)</i>	<i>Rorschach; südliche Kernumfahrung (Bellevue-Bäumlistorkel-Industriestrasse)</i>
	<i>lit. g)</i>	<i>A 1; Zubringer Region Rorschach</i>

**R. Blumer** stellt fest, dass der Zubringer umstritten ist, auch im betroffenen Gebiet. Dies wäre der dritte Anschluss für die Stadt am See. Der Zubringer war im Aggloprogramm und wurde zurückgestuft ins B. Wie ist die Haltung des Tiefbauamts dazu? Wird die Liste im Strassenbauprogramm bereinigt?

**Regierungsrat W. Haag** erklärt, dass der Bund recht lange gebraucht hat für die Prüfung der Aggloprogramme. Momentan ist man mit Bern am verhandeln. Das Projekt wurde weiterbearbeitet und es wurde eine Stellungnahme an den Bund abgegeben. Eine Reaktion des Bundes ist noch nicht erfolgt. Im Strassenbauprogramm werden nur die Schritte festgelegt; wie es dann kommen wird, kann jetzt noch nicht gesagt werden. Es kommt natürlich auch wieder auf die Gemeinden an.

**U. Kost** ergänzt noch, dass der Anschluss schweizweit das zweitbeste Kosten-/Nutzenverhältnis hatte. Das Projekt wurde wegen des Ablaufs zurückgestuft.

**W. Locher** bemerkt, dass der Rückblick auf das frühere Strassenbauprogramm schnell abgehandelt werden sollte und beantragt, mit Ziff. 2 der Botschaft weiterzufahren.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** stellt fest, dass von der Kommission keine Einwände dagegen kommen und macht mit der Diskussion bei Ziff. 2 der Botschaft weiter.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 2</i>	<i>Gesamtverkehr</i>
	<i>Ziff. 2.1</i>	<i>Bund</i>
	<i>Ziff. 2.1.1</i>	<i>Raumkonzept Schweiz – funktionale Räume</i>
	<i>Ziff. 2.1.2</i>	<i>Sachplan Verkehr</i>
	<i>Ziff. 2.1.3</i>	<i>Agglomerationspolitik</i>
	<i>Ziff. 2.2</i>	<i>Kanton</i>
	<i>Ziff. 2.2.1</i>	<i>Koordinierte Verkehrspolitik</i>

**R. Blumer** vermisst hier den Langsamverkehr.



**Regierungsrat W. Haag** weist darauf hin, dass dies im zweiten Abschnitt erwähnt ist.

*Botschaft Ziff. 2.2.2 Gesamtüberarbeitung kantonaler Richtplan*

**M. Dietsche** fragt, ob der Richtplan und das Raumkonzept abgeschlossen sind.

**Regierungsrat W. Haag** antwortet, dass dies in Bearbeitung ist; der Kanton muss bereit sein und dann muss es vom Bund genehmigt werden.

*Botschaft Ziff. 2.2.3 Raumkonzept Kanton St.Gallen*

**P. Göldi** stört sich als Einwohner des Linthgebiets, dass die Verbindung St.Gallen – Obersee nur als Nebenverbindungsachse betrachtet wird. Er will beliebt machen, dass man diese Verbindung als Hauptachse mit Verbindung zu Zürich betrachtet.

**Regierungsrat W. Haag** erklärt, dass diese Betrachtungsweise nicht im Strassenbauprogramm festgelegt wird.

**M. Hegelbach** empfindet den Leitsatz bzgl. Bahnangebot im 2. Abschnitt als störend.

**R. Blumer** erwidert, dass er sich über den Beginn des 3. Abschnitts freut.

**M. Gschwend** bemerkt, dass man in der Diskussion betr. LV/ÖV keinen Graben aufreissen sollte zwischen links und rechts. LV/ÖV ist wichtig und trägt auch wesentlich zur Verbesserung der Situation für den MIV bei.

*Botschaft Ziff. 2.2.4 Wirtschaftsleitbild  
Ziff. 2.2.5 Agglomerationsprogramme im Kanton St.Gallen  
Ziff. 2.2.6 Ländlicher Raum: Raumkonzept Toggenburg und Regionalplan ZürichseeLinth  
Ziff. 2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr  
Ziff. 2.4 Strategisches Controlling Gesamtverkehr  
Ziff. 3 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018)  
Ziff. 3.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen  
Ziff. 3.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau*

**P. Göldi** erkundigt sich, ob es bzgl. Beleuchtung Standards gibt.

**U. Kost** erklärt, grundsätzlich werden alte ("Quecksilberlampen") ersetzt. Die neueren ("Nathriumdampflampen") werden nach Ablauf der Lebensdauer durch LED-Leuchten ersetzt. Der Unterschied des Energieverbrauchs zwischen den Nathriumdampflampen und der LED-Leuchten ist nicht sehr gross.

**P. Göldi** fragt, ob es ein Märchen ist, dass eine Gemeinde das Energielabel haben muss, damit LED-Lampen installiert werden.

**U. Kost** antwortet, dass dies so absolut nicht richtig ist. Allerdings verlangt man schon entsprechende Anstrengungen der Gemeinden. Bei der Stadtautobahn ist der Bund zuständig.





Ausserorts gilt der Grundsatz, dass nicht beleuchtet wird (natürlich gibt es dazu Ausnahmen). Innerorts wird die Beleuchtung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde festgelegt. Bezüglich Beleuchtung geht es um marginale Beträge.

**M. Gschwend** bemerkt, dass man mit den heutigen Steuerungen sehr gut spielen kann.

**U. Kost** erwidert, dass Pilotprojekte manchmal schon gut sind. Aber die ersten LED's als Beispiel waren nicht wirklich gut, weil die Lebensdauer zu kurz ist.

**M. Hegelbach** macht darauf aufmerksam, dass ab nächstem Jahr die VSS Aussagen zu Strassenbreiten machen wird und bittet, dies bereits jetzt schon in den Projekten zu berücksichtigen.

**R. Bühler** hat im 15. Strassenbauprogramm eine Motion betreffend Strassenbreiten eingereicht und erkundigt sich, ob diesbezüglich etwas passiert ist.

**U. Kost** nennt als Beispiel, dass heute 6-Meter-Strassen begründete Ausnahmen sind.

*Botschaft      Ziff. 3.1.2      Aufwandvergleich im betrieblichen Kantonsstrassenunterhalt unter 14 Kantonen*

**P. Göldi** wundert sich, dass St.Gallen im Vergleich mit anderen Kantonen einen Spitzenplatz bzgl. Aufwandkosten belegt, demgegenüber aber gesagt wird, dass rund 37 Prozent der Kantonsstrassen in einem schlechten Zustand sind.

**U. Kost** erklärt, dass in diesem Vergleich die Effizienz des Unterhalts bewertet wird und nicht der Zustand der Kantonsstrassen. Der Zustand der Kantonsstrassen ist vollständig erfasst. Im entsprechenden technischen Bereich gibt es sogar 5 Unterscheidungen des Zustands, nicht nur drei. Dieser Winter zeigte, dass der Sprung zu "ungenügend" sehr schnell passieren kann. Damit die Unterhaltslast ein bisschen gedämpft wird, wurde abgemacht, dass jeder Strassenkreis ein grosses Unterhaltsprojekt als Bauprojekt eingeben kann. Der Unterhalt wurde gegenüber dem 15. Strassenbauprogramm von 243 Mio. Franken auf 255 Mio Franken erhöht und müsste wohl auch auf das 17. Strassenbauprogramm hin wieder erhöht werden. Der Unterhalt wird künftig mehr Geld benötigen. Es ist aber nicht so, dass plötzlich alles zusammenfallen wird.

Gemäss **W. Locher** fehlen für den Unterhalt rund 5 – 10 Mio. Franken, also etwa soviel, wie man herausnehmen will; ist das richtig?

Nach **U. Kost** ist dies halb richtig. Wie gesagt hat man jetzt Unterhaltsprojekte von ca. 10 Mio. Franken im Strassenbauprogramm.

**W. Locher** erklärt, dass es darum geht, dass der Kantonsrat weiss, was er macht. Das Geld wird fehlen. Wie sieht es mit den Unterhaltszyklen aus?

**U. Kost** sagt, dass die Unterhaltsarbeiten aufgrund der Zustandserfassung geplant werden. Es gibt keine rein zeitlichen Zyklen.



**M. Gschwend** hält fest, dass es eine Frage der Nachhaltigkeit ist. Die Änderungen/Kürzungen im Zusammenhang mit den Sparmassnahmen schlagen immer auf den Unterhalt durch. Dasselbe gilt natürlich auch für Grossprojekte.

Für **R. Blumer** muss der Unterhalt gewährleistet sein. Allerdings sind es 5 Mio. und nicht 10 Mio. Franken pro Jahr.

**M. Hegelbach** stellt fest, dass Strassen mit ÖV schneller/besser saniert werden als andere; ist diese Feststellung richtig?

Gemäss **U. Kost** kann man das so nicht sagen. ÖV-Strecken weisen meistens einen grossen DTV auf und haben deshalb auch einen grösseren Sanierungsbedarf.

**B. Surber** fragt, ob es möglich ist, anstatt Projekte vorzuziehen, dafür Unterhalt zu machen.

**Regierungsrat W. Haag** stellt fest, dass diese Diskussion eigentlich irrelevant ist. Der Auftrag ist klar: die Strassen müssen benützbar sein/bleiben und dazu ist der Unterhalt sehr wichtig. Dieser Auftrag muss (zuerst) erfüllt werden. Was danach an Geld übrig bleibt, kann für Grossprojekte verwendet werden, nicht umgekehrt. Die andere Frage ist: bleiben die Einnahmen immer so hoch? Der Bund macht sich jetzt schon Gedanken, wie dies in Zukunft aussehen wird.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.1.3</i>	<i>Kantonsstrassenplan</i>
	<i>Ziff. 3.1.4</i>	<i>Finanzierungsmechanismus</i>
	<i>Ziff. 3.1.5</i>	<i>Agglomerationsprogramme</i>

**R. Blumer** lobt das Tiefbauamt für die Aggloprogramme. Man hat gute Noten in Bern erhalten und auch gute Arbeit für den LV geleistet. Was macht das Tiefbauamt, damit man alle Bundesgelder (2015 – 2018) abholen kann?

**Regierungsrat W. Haag** bemerkt dazu noch, dass der Bund eigentlich regionale funktionale Projekte verlangte. Beachtet wurden dann aber nur schweizerische Projekte bzw. Auswirkungen in der Schweiz.

Nach **M. John** sind insgesamt rund 71 Mio. Franken vom Bund erhältlich. Im Gesamtopf von rund 180 Mio. Franken waren allerlei Arten von Projekten, viele davon ohne Mitwirkung des Kantons (z.B. Bike-Sharing-Projekt). Die Kantonsstrassenprojekte machen am wenigsten Sorgen, die andern Projekte sind problematischer. Momantan ist es noch nicht möglich, Aussagen dazu zu machen. Zuerst müssen die Ergebnisse ausgewertet werden und danach muss auch noch ein Kostenteiler gefunden werden.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.2</i>	<i>Nationalstrassenvorhaben</i>
	<i>Ziff. 3.2.1</i>	<i>Planungen</i>
	<i>Ziff. 3.2.1.a</i>	<i>Engpassbeseitigung N1 St.Gallen</i>
	<i>Ziff. 3.2.1.b</i>	<i>Mobilität im Rheintal</i>

**M. Dietsche** weist darauf hin, dass der grenzüberschreitende Verkehr nicht nur ein Problem des Rheintals, sondern für die gesamte Schweiz wichtig ist.





still steht. Das Projekt kann jetzt optimiert werden und vielleicht ist es möglich, die Bewertung auf das 17. Strassenbauprogramm hin auf "gut" zu bringen.

**W. Locher** bittet die Kommissionsmitglieder, solche Fragen im Rahmen des Kantonsratsbeschlusses bzw. der Anhänge dazu (*Botschaft S. 96 ff.*) zu diskutieren.

**R. Blumer** stellt fest, dass die Umfahrung U09, Wil, wieder im Programm aufgeführt ist, obwohl die Grünaustrasse vom Volk abgelehnt worden ist, warum?

**U. Kost** antwortet, dass dies eine Folge des Aggloprogramms Wil ist. Das Projekt wurde nicht vom Kanton gepusht. Grundsätzlich gilt, dass man nach einem ablehnenden Volksscheid rund 10 Jahre warten sollte, bevor man ein Projekt wieder bringt. (Die Grünaustrasse wurde 2003 abgelehnt.)

**F. Bischofberger** erkundigt sich in Bezug auf die Korrektion K03, Thal (Botschaft S. 39), ob man trotz der Priorität C weitermachen kann.

Wenn jetzt ein Projekt betr. Strassenraumgestaltung käme, würde man dies gemäss M. John behandeln.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.3.4</i>	<i>Umfahrungsstrassen</i>
	<i>Ziff. 3.3.5</i>	<i>Übrige Kantonsstrassenprojekte</i>
	<i>Ziff. 3.3.6</i>	<i>Kunstabauten</i>
	<i>Ziff. 3.3.7</i>	<i>Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen</i>

**M. Schöbi** erkundigt sich, ob das Betriebs- und Gestaltungskonzept Au-Altstätten darin enthalten ist.

**U. Dahinden** antwortet, dass es im 16. Strassenbauprogramm unter der Position Strassenraumgestaltungen enthalten ist. Das Konzept wird gemeindeweise in Zusammenarbeit mit dem SKI Buchs umgesetzt; zuerst dort, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Leider sind aufgrund von Änderungen in der Zusammensetzung der Gemeinderäte nicht mehr alle Gemeinden sicher, ob sie das Konzept weiterhin unterstützen sollen.

**M. Hegelbach** bittet, dass man ein gesundes (Kosten)Verhältnis im Auge behält bzgl. Umweltschutzmassnahmen wie z.B. Amphibiendurchlässen.

**M. Gschwend** stellt fest, dass die Berichte über die Fussgängerübergänge im Kanton nun vorliegen und ein grosser Bedarf an Anpassungen vorhanden ist. Die Kantonspolizei, Verkehrstechnik, müsste anfangen umzudenken.

**R. Blumer** fragt, ob betr. Fussgängerübergänge bzw. zu treffende Massnahmen bereits Kostenabschätzungen möglich sind.

**M. John** antwortet, dass noch keine Schätzung vorliegt, diese ist in Ausarbeitung. Eingestellt im Strassenbauprogramm sind rund 9 Mio. Franken.



Für **M. Hegelbach** ist der Einbau von Mittelinseln bei Fussgängerübergängen extrem störend. Wenn schon, dann muss die Ausgestaltung anders erfolgen.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.3.8</i>	<i>Werkhöfe für den Strassenunterhalt</i>
	<i>Ziff. 3.3.9</i>	<i>Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Agglomerationsprogramm Reserve</i>
	<i>Ziff. 3.4</i>	<i>Langsamverkehr</i>
	<i>Ziff. 3.4.1</i>	<i>Behebung Schwachstellen rollender LV an Kantonsstrassen</i>
	<i>Ziff. 3.4.2</i>	<i>Sanierung Fussgängerübergänge an Kantonsstrassen</i>
	<i>Ziff. 3.4.3</i>	<i>Werkgebundene Beiträge</i>
	<i>Ziff. 3.4.4</i>	<i>Signalisation / Planung</i>
	<i>Ziff. 3.5</i>	<i>Mittelbedarf</i>
	<i>Ziff. 3.5.1</i>	<i>Strassenbau</i>

**R. Blumer** fragt, wie sich die Differenz zu den gezeigten Folien erklärt.

Nach Antwort von **M. John** handelt es sich einmal um Bruttobeträge und beim andern Mal um Nettobeträge.

**M. Blum** verlässt die Kommissionssitzung.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.5.2</i>	<i>Kantonsbeiträge an die Gemeinden</i>
	<i>Ziff. 3.5.3</i>	<i>Kantonsstrassenunterhalt</i>
	<i>Ziff. 3.5.4</i>	<i>Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei</i>
	<i>Ziff. 3.5.5</i>	<i>Gesamtschau</i>
	<i>Ziff. 3.6</i>	<i>Verfügbare Mittel</i>
	<i>Ziff. 3.6.1</i>	<i>Grundlagen</i>
	<i>Ziff. 3.6.2</i>	<i>Prognose über die Entwicklung der Einnahmen</i>
	<i>Ziff. 3.6.2.a</i>	<i>Ertrag der Motorfahrzeugsteuer</i>
	<i>Ziff. 3.6.2.b</i>	<i>Investitionen</i>
<i>Ziff. 3.6.2.c</i>	<i>Nicht werkgebundene Beiträge</i>	

**M. Hegelbach** weist darauf hin, dass der Ertragsanteil der LSVA vom motorisierten Verkehr kommt und nicht von den Radfahrern.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.6.2.d</i>	<i>Globalbeiträge an Hauptstrassen</i>
	<i>Ziff. 3.7</i>	<i>Strassenrechnung</i>
	<i>Ziff. 3.8</i>	<i>Ausblick Finanzierung kantonaler Strassenbau</i>
	<i>Ziff. 3.8.1</i>	<i>Dem Strassenfonds in den vergangenen Jahren entzogene Mittel</i>

**W. Locher** erwähnt nochmals, dass man die Finanzierung noch genauer kennen muss um den Mittelentzug zu beurteilen.

**M. Dietsche** ist der gleichen Meinung, hält aber fest, dass dies unabhängig vom 16. Strassenbauprogramm entschieden werden sollte.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.8.2</i>	<i>Szenario für die Finanzierung des künftigen kantonalen</i>
------------------	--------------------	---



	<i>Strassenbaus</i>
Ziff. 3.9	<i>Rechtliches</i>
Ziff. 4	<i>IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan</i>
Ziff. 4.1	<i>Anpassungsbedarf</i>
Ziff. 4.1.1	<i>Anpassungen aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen-Unterhaltsperimeters</i>
Ziff. 4.1.2	<i>Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben</i>
Ziff. 4.2	<i>Rechtliches</i>
Ziff. 5	<i>Antrag</i>

*Pause; W. Locher verlässt die Kommissionssitzung.*

Gemäss **Kommissionspräsident M. Dietsche** wird nun der Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm diskutiert (Botschaft S. 93). Begonnen wird bei Ziff. 1./1. Die Kommission einigt sich darüber, dass unter dieser Ziffer zuerst die Anhänge diskutiert werden, beginnend mit Anhang A (Botschaft S. 95).

*Botschaft      Anhang A      Seite 95*

**R. Blumer** beantragt, dass die Projekte Str.Nr. 1/104, Zubringer A1 Region Rorschach, und Str.Nr. 1/24-1/47, Flankierende Massnahmen zum Anschluss A1 und Kernumfahrung von der Priorität A in die Priorität B umgeteilt werden. Dies deshalb, weil die beiden Projekte auch im Aggloprogramm in die Priorität B eingeteilt worden sind und nicht ins A.

**U. Kost** weist darauf hin, dass die beiden Projekte trotz der B-Einteilung im Aggloprogramm weiterbearbeitet werden müssen, damit der nächste Schritt gemacht werden kann.

**F. Bischofberger** bittet, den Antrag abzulehnen. Die beiden Projekte sind wichtig für die Region, und es wäre ein Signal des Kantonsrats, dass man hinter den Projekten steht.

**Abstimmung Antrag Blumer (Botschaft S. 95):**

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 10 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) abgelehnt.

*Botschaft      Anhang A      Seite 96*

Bezüglich Projekt Str.Nr. 2: N1 Teilsperre Güterbahnhof, führt **B. Surber** aus, dass das Areal Güterbahnhof für die Stadtentwicklung sehr wichtig ist. Eine Ausfahrt dort würde die Entwicklungsmöglichkeiten kaputt machen. Ein entsprechendes Postulat wurde bei der Stadt eingereicht. Und es stellt sich die Frage, warum kein künftiger Aufwand aufgeführt ist. Aus diesen Gründen wird beantragt, das Projekt aus dem Anhang A zu streichen.

**M. Hegelbach** bittet, den Antrag nicht zu unterstützen. Der Spielraum sollte erhalten bleiben und es bestehen massive Probleme bei der Stadtautobahn.

**Regierungsrat W. Haag** erklärt, dass man das Projekt so aufgenommen hat in Rücksicht auf die Stadt St.Gallen.



**Abstimmung Antrag Surber (Botschaft S. 96):**

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 10 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) abgelehnt.

**R. Blumer** stellt den Antrag, das Projekt Str.Nr. 2-2/33: Netzergänzung Grünaustrasse, in die Priorität B zurückzustellen. Das Projekt muss nicht im A eingeteilt sein. Wenn das Aggloprogramm verwirklicht wird, kommt das Projekt trotzdem.

Für **M. Hegelbach** wäre dies ein falsches Signal an die Region Wil und er bittet um Ablehnung des Antrags.

**Abstimmung Antrag Blumer (Botschaft S. 96):**

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 10 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) abgelehnt.

*Botschaft    Anhang A    Seite 99*

**B. Surber** fragt, ob es sich beim Projekt Umbau Knoten Spisertor um den Kreisel handelt.

**U. Dahinden** bejaht dies.

**F. Bischofberger** wundert sich, dass bei Str.Nr. 17: Amphibienschutz St.Sebastian, 700'000 Franken für eine Studie eingesetzt sind.

**U. Dahinden** berichtet, dass es sich dabei um das Bauvorhaben handelt, die Studie ist vorhanden.

*Botschaft    Anhang A    Seite 100*

**M. Hegelbach** weist darauf hin, dass es bei der Realisierung des Projekts Str.Nr. 13: Kapazitätsanpassung Georg Renner-Strasse-Flawilerstrasse-Toggenburgerstrasse grosse Verkehrsprobleme geben könnte. Eine gute Koordination ist unbedingt erforderlich.

**U. Kost** sagt, dass die Planaufgabe voraussichtlich nächste Woche erfolgen sollte. Natürlich wird die Koordination mit der Gemeinde abgesprochen.

*Botschaft    Anhang A    Seite 101*

**M. Gschwend** erkundigt sich nach der Höhe des Aufwands bei Str.Nr. 22: Sanierung Bahnübergang Stossstrasse.

**U. Dahinden** antwortet, dass dieses Projekt wahrscheinlich ein reines Bahnprojekt wird, weil keine grossen Anpassungen an der Kantonsstrasse nötig werden.

*Botschaft    Anhang A    Seite 103*

**M. Hegelbach** beantragt, das Projekt Str.Nr. 8: Geh- und Radweg Oberuzwil – Schützenhaus zurückzustellen. Niemand braucht dort einen Geh- und Radweg. Vielleicht war das früher einmal so, heute aber nicht mehr.



**U. Dahinden** erwidert, dass dieses Projekt ein massives Begehren der Gemeinde ist. Weiter kann man im Rahmen dieses Projekts wohl auch die bestehende Gewässerschutzproblematik lösen. Im Weiteren werden ausserorts nur noch kombinierte Geh- und Radwege erstellt.

**M. Hegelbach** zieht den Antrag zurück.

*Botschaft      Anhang B      Seite 108*

**F. Riederer** beantragt, das Projekt Str.Nr. 1: Nordanbindung Tiefriet mit Anbindung an Steinbruch Schollberg bzw. Anbindung an das übergeordnete Strassennetz Trübbach / Sargans, von der Priorität B ins A umzuteilen. Es geht hier wirklich um ein übergeordnetes Projekt. Die Entwicklung im Dreieck Sargans – Mels – Wartau ist in den letzten Jahren rasant verlaufen. In der Region herrscht Einigkeit über das Projekt. Es wurden auch schon wesentliche Vorarbeiten von Sargans realisiert. Das Vorhaben wurde von der Region und den betroffenen Gemeinden mit Nachdruck zuhanden des 16. Strassenbauprogramms eingereicht.

**U. Kost** macht auf Folgendes aufmerksam: wenn Projekte ins A verschoben werden, dann müssten aufgrund der Kostenfolgen entsprechende Projekte gestrichen und ins B zurückgestellt werden oder man müsste mehr Mittel sprechen.

**M. Gschwend** hält fest, dass man genauere Angaben brauchen würde, weshalb das Projekt im B gelandet ist. Ohne diese gibt es keine Grundlagen für eine Entscheidung.

**B. Surber** fragt sich, ob eine solche Umteilung von Projekten keine Auswirkungen auf das nächste Strassenbauprogramm hat.

Nach **U. Kost** kann dies durchaus Auswirkungen haben, z.B. könnte dies höhere Ausgaben für das nächste Strassenbauprogramm bedeuten.

**R. Blumer** bittet, den Antrag abzulehnen, weil solche Verschiebungen problematisch sind.

**P. Göldi** erwidert, dass es Aufgabe des Parlaments ist, politische Entscheide zu fällen. Es ist klar, dass durch solche Vorgänge Mehrkosten entstehen können. Allerdings hatte z.B. das 15. Strassenbauprogramm auch noch Reserven. In der Bewertung der Projekte ist die politische Entscheidung nicht enthalten. Er regt an, dass man die Projekte, welche in eine höhere Priorität eingeteilt werden sollten, sammelt und dann zwischen diesen entscheidet.

**F. Bischofberger** verweist auf Ziff. 3 des Kantonsratsbeschlusses über das 16. Strassenbauprogramm und erklärt, dass das Strassenbauprogramm ja genau die Flexibilität enthält, damit auch ein B-Projekt ausgeführt werden könnte.

Für **M. Dietsche** ist es schwierig, die Wichtigkeit von Projekten zu beurteilen; wenn man in der Nähe lebt, ist es immer wichtig. In diesem Gremium sollte man allerdings den Gesamtblick behalten und nicht regionale oder Einzelinteressen vertreten.





**F. Riederer** erwidert, dass die gesamte Region hinter diesem Projekt steht. Und wie man gehört hat, sind die Aggloprogramme ja wichtig.

**M. Gschwend** unterstützt das Votum Dietsche. Das Problem sind die Kosten, welche man hier nicht kennt.

**M. Dietsche** regt an, dass die Regionenvertreter solche Begehren vor dem Kantonsrat nochmals einbringen. Dort sind ja dann auch alle Regionen vertreten.

**P. Göldi** sagt, dass ja auch bei den B-Projekten die Kosten angegeben sind. Mit der Umteilung wird ja nicht der Bau ausgelöst. Es geht bei diesen Anträgen nicht um regionalpolitische Ansätze. Das Problem ist, dass die strategische Ausrichtung bei der Bewertung fehlt. Es geht um eine politische Würdigung.

*Botschaft    Anhang B    Seite 109*

Weil **R. Ammann** mit der betroffenen Region emotional verbunden ist, beantragt er, dass das Projekt Str.Nr. 38: Augartenkreuzung, von der Priorität B nach A verschoben wird. Der Abschnitt wird von rund 22'000 Fahrzeugen pro Tag befahren und ist sehr wichtig für den Arbeitsverkehr. Und die Sanierung steht sowieso an.

**U. Kost** erklärt, dass die Querverbindung im Nationalstrassenperimeter ist. Der Bund wird dies in den nächsten Jahren an die Hand nehmen und dann wird auch das Tiefbauamt handeln. Das Projekt würde dann aus Koordinationsgründen vom B ins A rutschen. Das Projekt ist stark abhängig vom Bund. Es wäre nicht gut vorzupreschen. Man sollte das Projekt im B belassen. Wenn es nötig wäre, würde das Projekt trotzdem an die Hand genommen.

**M. Hegelbach** unterstützt den Antrag Ammann. Es gibt in diesem Gebiet schon viele Kreisel, einer mehr macht nichts mehr aus.

**P. Göldi** bezieht sich auf die Botschaft, Seite 108 und beantragt, das Vorhaben Str.Nr. 17: Verbindungsstrasse ab A53 Richtung Gaster und Gommiswald, von der Priorität B ins A zu verschieben. Dies wäre wichtig, damit die Planung weitergeht.

**H. Wittenwiler** unterstützt den Antrag Göldi. Die heutige Situation in Uznach ist prekär.

**R. Bühler** stellt fest, dass das Projekt bereits im 15. Strassenbauprogramm im B war. Seit-her ist nichts passiert, heute ist die Bewertung eher noch schlechter. Für die Region ist es ein wichtiges Projekt und er unterstützt den Antrag Göldi.

**R. Blumer** fragt, ob Uznach dann verkehrsfrei wäre.

Gemäss Antwort von **P. Göldi** wäre dies fast so; die Durchfahrt wäre nicht mehr möglich.

**M. John** führt zum Projekt aus, dass die Linienführung umstritten ist wegen des Naturschutzgebiets und wegen dem notwendigen Landbedarf.

**B. Surber** erkundigt sich nach den Kostenauswirkungen dieser drei Anträge.



**M. Dietsche** sagt, dass dies nicht zwingend Folgen haben muss für das nächste Strassenbauprogramm; zweimal geht es um Projektierungen, einmal um die Realisierung.

**Regierungsrat W. Haag** ergänzt, dass es nicht um diese rund 2,2 Mio. Franken geht. Obwohl bereits jetzt klar ist, dass nicht alle Projekte verwirklicht werden können, sollen nun nochmals zwei weitere Projekte vorangetrieben werden, welche dann anstehen würden. Wie sinnvoll dies ist, ist fraglich. Auf der andern Seite ist die Flexibilität durch das Strassenbauprogramm ja auch so gegeben.

**Abstimmung Antrag Riederer (Botschaft, S. 108):**

Ergebnis: 6 Ja- zu 6 Neinstimmen (1 Enthaltung, 2 abwesend). Durch Stichentscheid des Kommissionspräsidenten wird der Antrag abgelehnt.

**Abstimmung Antrag Ammann (Botschaft S. 109):**

Der Antrag wird mit 4 Ja- zu 9 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) abgelehnt.

**Abstimmung Antrag Göldi (Botschaft S. 108):**

Ergebnis: 6 Ja- zu 6 Neinstimmen (1 Enthaltung, 2 abwesend).  
Durch Stichentscheid des Kommissionspräsidenten wird der Antrag abgelehnt.

**H. Wittenwiler** wundert sich, dass die Wasserfluhstrasse, welche in einem sehr schlechten Zustand und sehr holprig ist, nur in der Priorität B aufgeführt ist.

*Botschaft    Anhang C    Seite 116*

**M. Hegelbach** hat von Degersheim eine Eingabe erhalten betreffend dem Vorhaben Str.Nr. 27: Strassenkorrektur des Abschnittes Degersheim – Bleimooos bis Kantonsgrenze AR. Gemäss Schreiben der Gemeinde ist dieser Abschnitt ein Schulweg. Ausserdem ist es eine wichtige Verbindung für das lokale Gewerbe sowie der Autobahnzubringer nach Gossau. In den letzten Jahren hat der Verkehr zugenommen. Die Strasse ist wichtig für die Gemeinde, das Gewerbe macht Druck und der Verkehr vom Kieswerk benützt ebenfalls diese Strasse. Zudem gab es schon viele Unfälle auf dieser Strasse. M. Hegelbach beantragt, das Projekt von der Priorität C ins B zu verschieben.

**H. Wittenwiler** sagt, dass er ebenfalls von Degersheim kontaktiert worden ist. Er wird den Antrag nicht unterstützen, weil die Strasse einen kleinen DTV aufweist. Allerdings stellt sich die Frage, warum diese Strasse überhaupt als Kantonsstrasse eingeteilt ist.

**U. Kost** zeigt anhand des Road-Management-Systems den Strassenabschnitt und weist darauf hin, dass eine Korrektur der Strasse aufgrund der topografischen Verhältnisse sehr hohe Kosten verursachen würde. Man kann kaum mehr von einer Korrektur sprechen, es wäre eher ein Neubau. Hinzu kommt, wie bereits erwähnt wurde, dass der DTV auf dieser Strasse sehr klein ist.

**Abstimmung Antrag Hegelbach (Botschaft, S. 116):**

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 10 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) abgelehnt.



**M. Dietsche** fragt, ob es nicht sinnvoll wäre, im Hinblick auf die Hohenemserstrasse in Diepoldsau – wenn die Studie positiv ausfällt – bereits jetzt im B die dazu nötigen Vorbereitungshandlungen für die Anschlusspunkte aufzuführen.

**U. Kost** antwortet, dass z.B. die Anschlusspunkte bereits im Projekt bzw. in der Studie enthalten sind. Zudem handelt es sich bei diesem Projekt um eine empfindliche Gegend, das Vorhaben wird wohl kaum spruchreif in diesem Strassenbauprogramm. Im Weiteren wäre ja die Flexibilität im Strassenbauprogramm vorhanden.

**M. Gschwend** erkundigt sich, warum das Projekt Str.Nr. 1/67: Kreisel Oberrietstrasse – Eichbergstrasse, nur im C aufgeführt wird. Es handelt sich dabei um ein dringendes Projekt.

**U. Kost** erklärt, dass das Tiefbauamt jedes Jahr mit der Stadt Altstätten zusammensitzt. Die Priorität des Projekts wurde klar mit Altstätten abgesprochen.

**M. Schöbi** stellt fest, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Stadt augenscheinlich differieren.

*Botschaft    Anhang C    Seite 117*

**P. Göldi** legt seine Interessen als Präsident "öffentlicher Verkehr Rapperswil" offen. Ist das Projekt Str.Nr. 17 nicht als Aufgabe des Kantons anzusehen und nicht einfach der Stadt zu überlassen? Der Kanton hat die Pflicht, einen flüssigen Verkehr auf den Kantonsstrassen zu gewährleisten.

**R. Bühler** fragt, was unter Bemerkungen "Verursacherprinzip" bedeutet.

Gemäss **U. Kost** bedeutet dies, dass Dritte bezahlen.

**M. Dietsche** sagt, dass der Zustand der Str.Nr. 68: Umfahrungsstrasse Kriessern, katastrophal ist. Wie ist der Stand betreffend Totalsanierung?

**U. Kost** erklärt, dass die Strasse von der Gemeinde übernommen worden ist; hätte der Kanton die Strasse gebaut, würde sie wohl anders aussehen. Die Situation ist nicht ganz einfach. Das Problem ist bekannt und die Überlegungen betreffend Gesamtsanierung laufen.

*Botschaft    Anhang C    Seite 118*

**F. Bischofberger** merkt an, dass man bezüglich Str.Nr. 1: Aufhebung Niveauübergänge Obstverwertungsgesellschaft / Rest. Neueck in Staad, eine Lösung für die heutige Situation mit dem Bahnübergang finden sollte.

**U. Kost** weist darauf hin, dass es sich um eine ehemalige Gemeindestrasse handelt. Das Problem sind die Kosten. Aus Sicht Kantonsstrasse ist es ein kleines Problem.

**Kommissionspräsident M Dietsche** stellt fest, dass die Anhänge fertig diskutiert sind und wird nun über den Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 (Botschaft S. 93 f.) ziffernweise diskutieren und abstimmen lassen.



Botschaft Ziff. 1 Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen (S. 93)

**Abstimmung über Ziffer 1.:**

Die Ziffer wird mit 11 Ja- zu 1 Neinstimme (1 Enthaltung, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung zu Ziffer 2.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**P. Göldi** beantragt zu Ziffer 3., letzter Satz, folgende Ergänzung: "... Sie beurteilt dabei die Dringlichkeit der Projekte neu, **insbesondere unter Berücksichtigung des Raumkonzepts und der Richtpläne.**"

**M. Gschwend** fragt, ob man das nicht sowieso macht.

**Regierungsrat W. Haag** bestätigt das. Das Raumkonzept und die Richtplanung werden sowieso als Grundlagen verwendet, er hat sich deshalb auch nicht gegen den Antrag gewehrt.

**Abstimmung Antrag Göldi (Botschaft, S. 93):**

Der Antrag wird mit 12 Ja- zu 0 Neinstimmen (1 Enthaltung, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über neue Ziffer 3.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über neue Ziffer 4.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über neue Ziffer 5.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

Im Sinne der am Morgen vorgenommenen Änderungen der Formulierung "Reinertrag der Strassenverkehrssteuern" zu "**Gesamtertrag** der Strassenverkehrssteuer" beschliesst die Kommission einvernehmlich, diese Änderung auch bei Ziffer 6., lit. a) sowie bei Ziffer 12. zu übernehmen.

Ziffer 6., lit. a) (*Botschaft* S. 94) lautet somit neu: "der **Gesamtertrag** der Strassenverkehrssteuern".

Ziffer 12. lautet somit neu "... 8,5 Prozent des **Gesamtertrags** der Strassenverkehrssteuern gutgeschrieben."

**Abstimmung über neue Ziffer 6.:**

Die Ziffer wird mit 12 Ja- zu 0 Neinstimmen (1 Enthaltung, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 7.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.



**Abstimmung über Ziffer 8.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 9.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**M. Gschwend** ist nicht glücklich mit der Formulierung "Naturereignisse". Wird dies nicht einschränkend wirken, z.B. wenn schon im ersten Jahr das gesamte Geld gebraucht wird?

**U. Kost** antwortet, dass dies eigentlich kein Problem sein sollte. Im äussersten Notfall könnte der Kanton auch sonst Gelder sprechen, unabhängig von dieser Bestimmung.

**Abstimmung über Ziffer 10.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 11.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über neue Ziffer 12.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 13.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 14.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 15.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Abstimmung über Ziffer 16.:**

Die Ziffer wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** stellt fest, dass der Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm durchberaten ist und fährt mit dem IX. Nachtrag (Botschaft S. 126) fort, über den als Ganzes abgestimmt wird.

**Abstimmung über den IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Botschaft S. 126 ff.):**

Der IX. Nachtrag wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.



## h. Rückkommen

Es wird kein Rückkommensantrag gestellt.

## i. Schlussabstimmung

### **Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 (36.13.02)**

Die Vorlage wird mit 11 Ja- zu 1 Neinstimme (1 Enthaltung, 2 abwesend) gutgeheissen.

### **IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.13.03)**

Die Vorlage wird mit 13 Ja- zu 0 Neinstimmen (0 Enthaltungen, 2 abwesend) gutgeheissen.

## 4 Varia

Die Berichterstattung im Kantonsrat erfolgt durch den Kommissionspräsidenten M. Dietsche.

Das Baudepartement wird eine Pressemitteilung vorbereiten.

**Kommissionspräsident M. Dietsche** bedankt sich bei den Kommissionsmitgliedern und dem Regierungsrat W. Haag sowie seinen Mitarbeitern. Er schliesst die Sitzung um 17.30 Uhr.

St.Gallen, 5. September

Der Präsident der vorberatenden Kommission:      Der Protokollführer:

Dietsche Marcel

Rusch Hubert



### **Beilagen**

- Referat Regierungsrat W. Haag
- Referat U. Kost / U. Dahinden: Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm (2009 – 2013)
- Referat M. John: Priorisierung
- Referat U. Kost: Finanzierungssystem
- Referat R. Schlatter: IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

### **Geht an**

- Mitglieder der vorberatenden Kommission (KR Versandadresse)
- Sicherheits- und Justizdepartement, Fredy Fässler, Regierungsrat
- Baudepartement, Willi Haag, Regierungsrat
- Sicherheits- und Justizdepartement, Hans-Rudolf Arta, Generalsekretär (Traktandum 2)
- Baudepartement, Urs Kost, Kantonsingenieur
- Baudepartement, Marcel John, Stv. Kantonsingenieur
- Baudepartement, Rudolf Schlatter, Leiter Strasseninspektorat
- Baudepartement, Urs Dahinden, Leiter Strassen- und Kunstbauten
- Staatskanzlei (2)
- Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten (5)