

Protokoll

der Sitzung der vorberatenden Kommission des Kantonsrates St.Gallen

betreffend

- **Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 (36.08.01)**
 - **V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.08.02)**
-

A. Zeit

Freitag, 15. August 2008, 08.15 bis 16.30 Uhr

B. Ort

Baudepartement, Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen, Sitzungszimmer 007

C. Teilnehmer

a) Kommission

- H.U. Sturzenegger, Flums (Präsident)
- M. Blum, Mörschwil
- R. Blumer, Gossau
- P. Boppart, Andwil
- R. Brändle, Bütschwil
- S. Britschgi, Diepoldsau
- R. Bühler, Schmerikon
- U. Graf Frei, Diepoldsau
- B. Lusti, Niederuzwil
- P. Schlegel, Grabs
- M. Steiner, Kaltbrunn
- G. Wick, Wil
- A. Widmer, Mühlrütli
- B. Würth, Rapperswil-Jona
- Th. Würth, Goldach

b) Baudepartement

- Regierungsrat W. Haag
- Kantonsingenieur U. Kost
- Kantonsingenieur-Stellvertreter M. John
- Strasseninspektor R. Schlatter
- Leiter Strassen- und Kunstbauten U. Dahinden
- Leiter Rechtsdienst Tiefbauamt D. Gmür
- H. Rusch, Rechtsdienst Tiefbauamt

D. Vorsitz

Kantonsrat H.U. Sturzenegger

E. Sekretariat

H. Rusch, Rechtsdienst TBA (Protokoll)

F. Traktanden

1. Begrüssung, Mitteilungen
2. Einführung/Vorstellung der Vorlage
3. a) Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm
b) Priorisierung der Projekte
4. Finanzierungssystem
5. Eintretensdiskussion mit Abstimmung
6. Spezialdiskussion
7. Rückkommen
8. Standards im Strassenbau (Motion 42.08.20 Bühler-Schmerikon / Zahner-Uznach)
9. Schlussabstimmung
10. Varia

1. Begrüssung, Mitteilungen

Kommissionspräsident H.U. Sturzenegger begrüsst die Kommissionsmitglieder sowie die Vertreter des Baudepartementes. Es ist vorgesehen, die drei Vorlagen nach Möglichkeit an einem Tag zu beraten. Er stellt fest, dass es in der Kommission keine personellen Wechsel gibt und dass die Einladungen rechtzeitig erfolgt sind. Die Präsenzliste wurde ausgefüllt und der Kommissionspräsident stellt Beratungsfähigkeit fest. Die Diskussion soll analog der Traktandenliste erfolgen. Eine Ergänzung der Traktandenliste wird nicht gewünscht. Der Kommissionspräsident weist noch auf die Vertraulichkeit der Kommissionsberatungen hin.

Kommissionspräsident H.U. Sturzenegger bittet den Protokollführer H. Rusch, ein Votenprotokoll zu erstellen (Art. 65 / 67 des Kantonsratsreglements).

2. Einführung / Vorstellung der Vorlage

Regierungsrat W. Haag gliedert sein Referat in vier Teile und verweist auf die Botschaft.

1. Überblick über die Botschaft zum 15. Strassenbauprogramm: Das vom Kantonsrat am 26. November 2003 beschlossene 14. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2008 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten der Ausbau des Anschlusses St.Gallen/Winkeln vorzeitig (Sommer 2007) fertig gestellt und die Umfahrung Bazenheid im Herbst 2006 eröffnet werden. Das für das 14. Strassenbauprogramm geschätzte Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht. Einerseits konnte die Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona nicht wie geplant voran getrieben werden und andererseits konnten die Gemeinden nur wenige Strassenraumgestaltungen zur Baureife bringen. Zudem sind die Marktpreise im Tiefbau nach wie vor tief. Das 15. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich und in Abstimmung mit dem 4. öV-Programm erarbeitet. Insbesondere der Abschnitt "Gesamtverkehr" dieser Botschaft deckt sich mit dem entsprechenden Abschnitt der Botschaft zum 4. öV-Programm. Das 15. Strassenbauprogramm umfasst wiederum fünf Jahre. Es beginnt am 1. Januar 2009 und endet am 31. Dezember 2013. Neu ist, dass weder für Bau noch für Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen Kosten für den Kanton St.Gallen anfallen werden. Dies ist eine Folge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Die Hoheit über die Nationalstrassen ging am 1. Januar 2008 vollumfänglich an den Bund über. Die neu gebildete Nationalstrassen Gebietseinheit VI betreibt unter der Leitung des Kantons St.Gallen die Nationalstrassen in den Kantonen St.Gallen, Thurgau, Glarus und später

Appenzell A.Rh. und I.Rh., im Auftrag des Bundes im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit Globalbudget. Es ist im 15. Strassenbauprogramm vorgesehen, dass mehrere kantonale Grossprojekte zur Baureife gebracht werden. Es sind dies die Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona und die Ortsumfahrungen Bütschwil und Wattwil. Weitere Grossprojekte sind die Brücke Pfäfers-Valens und die Verkehrsentlastung Rorschach mit regionalem Zubringer zu einem neuen Autobahnanschluss an der A 1. Daneben enthält das Programm wiederum viele mittlere und kleinere Vorhaben. Es ist die klare Absicht der Regierung, die Grossvorhaben zur Baureife voranzutreiben. Die Schwierigkeiten werden sich spätestens im Einspracheverfahren einstellen. Wir dürfen nicht nochmals auf ein einziges Projekt setzen, das dann, aus welchen Gründen auch immer, scheitert. Sonst verhindern wir eine Verstetigung der Planungs- und Bauarbeiten und schieben eine immer grössere Bugwelle von Bauprojekten vor uns her. Ein Grossprojekt muss viele Hürden nehmen (vgl. dargestellter Ablauf Folie 2, Anhang zum Protokoll). Das Programm für Kantonsstrassen umfasst Projekte mit Gesamtkosten von rund 243 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 183 Mio. Franken beizutragen hat (Anhang A, 1. Priorität). Im Anhang B sind Projekte aufgeführt, deren Ausführung grundsätzlich nicht im 15. Strassenbauprogramm geplant ist. Einzelne Vorhaben sollen allerdings vorgezogen werden, wenn bei Vorhaben der 1. Priorität Verzögerungen entstehen oder wichtige Rahmenbedingungen ändern. Bei der Zuteilung der Projekte zu den Anhängen A, B und C wurden die grösseren Vorhaben (Kosten von über 2,5 Mio. Franken) anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse, die kleineren Vorhaben mit einem einfacheren Verfahren priorisiert. Die Vorhaben nach Anhang A können mit den zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen eintreffen. Der Trend für die Jahre 2012 und 2013 im Finanzplan zeigt aber deutlich, dass bei Inangriffnahme von zwei Grossvorhaben aus dem Strassenfonds massiv Mittel bezogen werden und die Ausgangslage für die nächsten Strassenbauprogramme aus finanzieller Sicht kritisch sein wird. Deshalb ist alles daran zu setzen, den Strassenfonds im Hinblick auf die folgenden Strassenbauprogramme zu öffnen. Das neue kantonale Finanzausgleichsgesetz ersetzt die Anteile der politischen Gemeinden an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und die Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs durch einen Pauschalbeitrag. Der Pauschalbeitrag wird neu über den Sonderlastenausgleich Weite ausgerichtet. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und dementsprechend langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 15. Strassenbauprogramm insgesamt 203 Mio. Franken bereitgestellt.

2. Finanzierungsfragen: Der Finanzfluss im Strassenfonds ist mittlerweile bekannt. Für Details wird auf das nachfolgende Referat von Kantonsingenieur U. Kost verwiesen. Bezüglich "Grosswetterlage" gilt das Folgende. In den letzten Jahren wurde die "Strassenkasse" auf allen Ebenen verschiedentlich geplündert (Folie 3). In den letzten Monaten sind neue, düstere Wolken am Strassenfinanzhimmel aufgetaucht (Reduktion der Hauptstrassenpauschale für Kanton St.Gallen, Mindereinnahmen wegen Netzschluss / Sachplan Verkehr; Folie 4). Diese neue Entwicklung führt zu breiter Ablehnung des neuen Netzbeschlusses durch Kantone und Verbände. Eine Mobilisierung aller Parlamentarier ist zwingend, wenn St.Gallen nicht zwischen Stuhl und Bank fallen will. Diese kurzen Darlegungen zeigen, dass der aktuell positive Saldo in der Strassenrechnung nicht zu Übermut und ungerechtfertigten Begehrlichkeiten führen darf. Im Hinblick auf das 16. Strassenbauprogramm sind wir froh um jeden Franken, der in der Kasse bleibt.

3. V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan: In einem V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan wird den Anträgen der Gemeinde Rorschacherberg und der Stadt Rorschach stattgegeben, den beabsichtigten Abtausch der Kantonsstrassenführung Brücke Bahnhofstrasse samt Zufahrt anstelle Waldaubücke samt Rampen nicht zu vollziehen. Für den Kanton ergeben sich dadurch mehr Vorteile als Nachteile, da einerseits der Netzbeschluss sichergestellt ist und andererseits der Brückenneubau für die Bahnhofstrasse entfällt.

4. Standards im Kantonsstrassenbau (Motion 42.08.20 Bühler-Schmerikon): Regierungsrat W. Haag schickt voraus, dass dieser Punkt nicht zum 15. Strassenbauprogramm gehört. Es geht ihm vor allem darum, die Kommission zu informieren und zu erfahren, wie mit der Motion Bühler-Schmerikon weiter verfahren werden soll. In den späten achtziger Jahren wurde in vorberatenden Kommissionen zu Strassenvorlagen (damals jährlich Sammelbotschaften)

intensiv um Strassenbreiten gerungen, konkret an den Objekten "Korrektion Tannacker, Eggersriet" und "Speicherstrasse, St.Gallen". Damals schon stellten sich Fragen der Verkehrssicherheit (Kreuzen von Lastwagen, Postauto, Radfahrer). Die politische Kompromissbreite betrug letztlich 6.0 Meter. Diese Festlegung entspricht nicht den geltenden Normen, weshalb das Tiefbauamt die 6.0 Meter als "nutzbare Breite" auslegte und in der Regel 6,5 Meter "Baubreite" plante. Der Leiter der Abteilung Strassen- und Kunstbauten, Urs Dahinden, wird in seinem Referat ausführlich auf die heutigen Randbedingungen eingehen. Um den baulichen Standard festzulegen, wurden über die letzten Jahre verschiedene Weisungen des Baudepartements / Tiefbauamts erlassen (s. Folie 6).

Regierungsrat W. Haag beantragt der Kommission Eintreten und Zustimmung zum 15. Strassenbauprogramm 2009 bis 2013.

3.a) Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm

Kantonsingenieur U. Kost gibt einen kurzen Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm. Im 14. Strassenbauprogramm wurden 96 A-Projekte, 34 B-Projekte und 171 weitere Begehren genehmigt. Bei den A-Projekten konnten die Ziele erreicht werden (die Ausnahmen waren durch externe Einflüsse / Dritte verursacht). Von den B-Projekten wurden 60% realisiert. Von den weiteren / ausserordentlichen Projekten (viele Kleinprojekte und Studien) wurden 155 realisiert. Von den verfügbaren Mitteln im 14. Strassenbauprogramm von 871 Mio. Franken wurden 34 Mio. Franken nicht verwendet. Als Begründung für die Minderausgaben sind aufzuführen: Blockierung Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona (Netzbeschluss des Bundes fehlt noch immer); langwierige Verfahren bzw. Ablehnung von Strassenraumgestaltungen; Wegfall des Nationalstrassenbauanteils und des Nationalstrassenbetriebs und -unterhalts 2008; Minderkosten beim Kantonsstrassenbau (Marktpreise). U. Kost hält fest, dass die Flexibilität durch das Strassenbauprogramm massiv erhöht wurde und dass dies für die Realisierung der Projekte unbedingt erforderlich ist. (Vgl. Folien im Anhang.)

3.b) Priorisierung der Projekte

Kantonsingenieur-Stellvertreter M. John erläutert die Priorisierung und Einteilung der Projekte. Bei der Umfrage bei Gemeinden und Departementen wurden (bereinigt) 260 Projektbegehren eingereicht. Diese sowie übernommene Projekte aus dem 14. Strassenbauprogramm wurden dann in einer Datenbank erfasst und geordnet. Soweit nötig folgte die Erhebung fehlender Planunterlagen und die Kosten für die potentiellen Projekte wurden ermittelt (Kostenschätzungen). Danach erfolgte eine Triage, aufgeteilt nach Grösse (Vorhaben über 2,5 Mio. Franken: Priorisierung mittels Kostenwirksamkeitsanalyse; Vorhaben unter 2,5 Mio. Franken: Priorisierung mittels vereinfachtem Verfahren nach dem Kriterium der Wirksamkeit). Die bekannte Klassifizierung – A = Bauvorhaben 1. Priorität (Verwirklichung im 15. Strassenbauprogramm), B = Bauvorhaben 2. Priorität (Ersatzprojekte), C = weitere Begehren – wurde beibehalten. Für Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen wird eine Sammelposition geführt. (Vgl. Botschaft S. 23 ff. sowie Folien im Anhang.)

4. Finanzierungssystem

U. Kost stellt den Finanzierungsmechanismus im Strassenwesen vor (Voranschlag 2008; Botschaft S. 21 ff.). Weiter informiert er über den Betrieb der Nationalstrassen, welcher durch den NFA jetzt vom Bund wahrgenommen wird. Der betriebliche Unterhalt wird durch 11 Gebietseinheiten wahrgenommen. Im Gebiet der Ostschweiz wird dieser durch die Gebietseinheit VI (GEVI) durchgeführt, welche die Nationalstrassenabschnitte der Kantone St.Gallen, Thurgau und Glarus umfasst. Zwischen dem ASTRA und dem Baudepartement St.Gallen (Tiefbauamt) wurde eine Leistungsvereinbarung für sieben Jahre abgeschlossen und

ein jährliches Globalbudget festgelegt. Ab 2010 wird dieses Globalbudget um jährlich 1,2 Prozent, insgesamt also 6 Prozent gekürzt; per 1. Januar 2016 muss eine neue Leistungsvereinbarung ausgehandelt werden. (vgl. Folien im Anhang.)

A. Widmer erkundigt sich, ob die Kürzung von 1,2 % teuerungsbedingt ist.

U. Kost antwortet, dass die Teuerung separat berechnet wird. Die Zahlen beruhen auf dem Preisstand 2007. Der Bund verlangt diese Kürzung von 1,2 Prozent (ausschöpfen von Verbesserungspotential), und die Kürzung ist auch machbar.

B. Lusti fragt, wohin die Bussengelder fließen.

U. Kost antwortet, dass die Bussengelder nicht in die Strassenrechnung sondern in den allgemeinen Haushalt fließen.

5. Eintretensdiskussion mit Abstimmung

A. Widmer, CVP, bedankt sich bei der Regierung für die detaillierte Botschaft zum 15. Strassenbauprogramm. Die CVP freut sich, dass die Planungsgenauigkeit hoch ist und viele Projekte realisiert werden konnten. Erfreulicherweise weist der Strassenfonds am Ende des 14. Strassenbauprogramms einen Bestand von rund 34 Mio. Franken aus. Dies ist einerseits erfreulich aber auch unerfreulich. Es fehlt die Kontinuität in den Investitionen insbesondere bezüglich Grossprojekte. Vor allem ist bedauerlich, dass momentan nicht bereits ein weiteres Grossprojekt realisiert werden kann. Die CVP steht hinter der Priorisierung der verschiedenen Bauvorhaben und ist gegen allfällige Änderungsanträge. Die Flexibilität und der Freiraum sollen bestehen bleiben. Allerdings ist man nicht einverstanden, dass im Kanton St.Gallen nur ein Grossprojekt pro Strassenbauprogramm möglich sein soll. Man wird nicht darum herum kommen, bedingt durch den Investitionsaufschub, zwei Grossprojekte im gleichen Zeitraum zu bauen. Bezüglich Finanzen liegt die Problematik bei der Finanzierung der Strassenneubauten im mittelfristigen Zeitraum. Die Strassenrechnung geht als Verliererin aus der ganzen Aufgabenteilung (NFA) hervor. Mittelfristig braucht die Strassenrechnung mehr Mittel. Grundsätzlich ist die CVP mit dem Finanzierungsmechanismus einverstanden. Für die Realisierung der anstehenden (Gross)Bauten im Kantonsstrassennetz möchte die CVP jedoch der Strassenrechnung mehr Mittel zuführen und schlägt deshalb vor, im Rahmen einer Kommissionsmotion jährlich rund 10 Mio. Franken (Kürzung der Finanzierung der Verkehrspolizei aus den zweckgebundenen Mitteln) der Strassenrechnung zuzuführen. Im Weiteren wird die CVP beim Beschluss Ziff. I./8. beantragen, die maximale Verschuldung des Strassenfonds während der Dauer des 15. Strassenbauprogramms bei 100 Mio. Franken und bei dessen Ablauf bei 80. Mio. Franken festzulegen. Die CVP ist für Eintreten auf die Vorlage und ebenso für Eintreten und Zustimmung zum V. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan.

B. Lusti, FDP, dankt der Regierung für die Vorlage. Diese ist sehr ausgewogen und der ganze Kanton wird davon profitieren, was bei solchen Vorlagen sehr wichtig ist. Die Vorlage soll deshalb nicht durch zusätzliche Forderungen oder Streichungen geändert werden, sondern so als Ganzes dem Kantonsrat vorgelegt werden. Auch Randregionen werden berücksichtigt. Wichtig erscheint der FDP, dass die Bewohner an den überlasteten Knoten und Strassen, wie z.B. in Rapperswil-Jona, in Rorschach und im Toggenburg, sich auf eine ruhigere Zukunft freuen können. Es ist Zeit, dass diese Entlastungen realisiert werden und so die Wohnqualität in den betroffenen Regionen wieder gesteigert werden kann. Die FDP stellt positiv fest, dass im Kanton St.Gallen sowohl in den ÖV als auch in den Strassenverkehr investiert wird. Eine gute Verkehrserschliessung hat positive Auswirkungen für die Wirtschaft, die Steuern und die Wohnqualität. Betreffend Finanzierung kann mit Genugtuung festgestellt werden, dass das Geld, welches für die Umsetzung der Projekte benötigt wird, auch zur Verfügung gestellt werden kann. Es ist festzuhalten, dass das benötigte Geld ausschliesslich vom Strassenverkehr finanziert/aufgebracht wird. Man kann deshalb bezüglich Finanzierung vom Verursacherprinzip sprechen, was beim Kantonsbudget bei Weitem nicht überall gesagt

werden kann. Tatsache ist aber, dass in Zukunft das Plündern des Strassenfonds mit allen Mitteln verhindert werden muss. Negativ fällt auf, dass für Parkierungsmöglichkeiten vor oder in Städten und grösseren Ortschaften kein Geld vorgesehen ist. Das Parkieren wird dort immer wieder zum Problem, Die FDP würde es insbesondere begrüssen, wenn auch für Lastwagen (mit Anhänger) Parkplätze geschaffen würden, damit das Ausstellen an Durchgangs- und/oder Quartierstrassen vermieden werden kann. Ein weiteres Anliegen der FDP sind die Kreiselgrössen. Es muss festgestellt werden, dass die Kreisel zum Teil sehr eng gebaut werden, so dass der Schwerverkehr nicht mehr fliessend passieren kann. Allenfalls könnte man dies bei der Besprechung der Motion Bühler noch näher erläutern. Die FDP ist für Eintreten und Zustimmung zu den Vorlagen.

R. Blumer, SP, bedankt sich ebenfalls für die Unterlagen. Die SP hat zunehmend Mühe mit dem Strassenbauprogramm wie es vorliegt. Es fehlt der übergeordnete Konzeptgedanke für die Zukunft – was will der Kanton St.Gallen, in welche Richtung geht es? Es fehlt eine Zielsetzung. Der Modalsplit sollte thematisiert werden und ausserdem sollte der Individualverkehr plafoniert werden. Heute ist das Strassenbauprogramm einfach eine Auflistung der Wünsche der Gemeinden, dies ist nicht mehr zeitgemäss. Der grösste Brocken sind die Umfahrungsstrassen. Umfahrungsstrassen kommen nicht dem ganzen Kanton zugute, sondern nur der Standortgemeinde. Man könnte deshalb einen Paradigmawechsel ins Auge fassen: der Verzicht auf Umfahrungsstrassen ist langfristig die bessere Lösung. Der heutige Ansatz ist falsch: neue Strassen bedeuten mehr Verkehr, mehr Umweltbelastung, mehr Landverbrauch. Als neue Zielsetzung ist der ÖV und der Langsamverkehr zu fördern. 90 Mio. Franken sind für Umfahrungen vorgesehen (2009 – 2013). Für die drei Grossprojekte sind jedoch rund 1 Mia. Franken erforderlich. Dazu wären 12 Strassenbauprogramme nötig. Dies kann aber nicht das Ziel sein. Man sollte sich deshalb einen anderen Ansatz überlegen. Die Situation ist mit und auf den bestehenden Strassen zu verbessern, z.B. durch (Strassenraum)Gestaltungen, und es sind für alle Verkehrsteilnehmer akzeptable Lösungen zu finden. Der Kanton ist betreffend Strassenraumgestaltungen weiter als die Gemeinden. Diesbezüglich muss man auch die Finanzierung überprüfen. Der Kanton muss bei Strassenraumgestaltungen einen höheren Kostenanteil übernehmen (die Gemeinden dementsprechend weniger). Bei einem Verzicht auf Umfahrungsstrassen könnte der Kanton mehr Geld für Gestaltungen einsetzen. Dies wäre zukunfts wirksam für den ganzen Kanton und würde mehr bewirken. Die Zukunft ist das bestehende Strassennetz, nicht die Umfahrungen; solange Umfahrungen gebaut werden, werden immer neue Begehren kommen. Die Bewertung der Projekte ist sicher sinnvoll, allerdings fehlen die Konsequenzen aus dieser Bewertung; negativ oder mittel bewertete Projekte sind zu streichen und müssen nicht aufgeführt werden. Aus Sicht SP sollte man einen Schritt in die Zukunft machen und sich von der Philosophie "Umfahrungsstrasse" lösen. Die SP ist für Eintreten auf die Vorlagen.

R. Brändle, SVP, hält fest, dass es vorliegend um das Strassenbauprogramm, also um Strassenbau geht – im Gegensatz zum Votum der SP. Die SVP bedauert, dass nicht alles vorgesehene Geld investiert worden ist. Die Idee, dass bei Verzögerungen von A-Projekten Projekte aus dem Anhang B realisiert werden, ist zu begrüssen. Die Infrastruktur ist sehr wichtig für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung und vor allem auch für die Randregionen. Es ist deshalb unbedingt nötig, dass in die Infrastruktur investiert wird. Die Umfahrungsprojekte, z.B. im Toggenburg, sind sehr wichtig für die Regionen, weil dadurch gute Rahmenbedingungen für Geschäfte und Wohnqualität geschaffen werden können. Das Baudepartement ist auf dem richtigen Weg. Weil auch in Zukunft viel Geld nötig sein wird, um die grossen Aufgaben zu bewältigen, sind die Ausgaben im Auge zu behalten. Die SVP steht voll hinter den Projekten und beantragt Eintreten und Zustimmung.

R. Bühler äussert sich zur Motion. Grundsätzlich ist es nicht verständlich, wenn der Kanton die Ausgestaltung der Hauptstrassen einfach den Gemeinden überlässt. Die Strassenbaunormen und Strassenbreiten sollten auch für Gemeindestrassen gelten und nicht einfach von den Gemeinden geändert werden. Verkehrsbehindernde Massnahmen auf Hauptstrassen sind sehr störend. Wer ist zuständig für die Anwendung der Normen? Warum werden die Richtlinien "bauliche Standards", z.B. bezüglich Fahrbahnbreiten, nicht angepasst? Ist es sinnvoll, wenn z.B. schmälere Schneepflüge angeschafft werden?

R. Bühler stellt im Weiteren fest, dass die Gasterstrasse nur unter den Bauvorhaben 2. Priorität aufgeführt ist und fragt nach den Gründen. Schmerikon und Uznach suchen schon lange nach Lösungen. Die Linienführung wurde abgeklärt und die Voraussetzungen für die Verschiebung des Projekts in die 1. Priorität wären gegeben.

B. Würth äussert sich zum Votum Blumer. Dies war eine verkehrspolitische Grundsatzdiskussion. Er hatte gehofft, dass die SP in dieser Diskussion weiter ist. Die Zeiten sind vorbei, als Strassen aus reiner Freude gebaut wurden. Alle Projekte wurden aufgrund von Vorgaben und diversen Abklärungen ausgearbeitet. Die Aussage, dass das bestehende Netz ausreicht, ist antiquiert. Auch der ÖV braucht neue Strassenprojekte und Ausbauten, sonst stehen z.B. die Busse im Stau (Fahrplanstabilität). Die Zielsetzung "Modalsplit" ist bereits gesetzt, aber trotzdem braucht es Umfahrungsstrassen. Zahlenspiele und das Ausspielen ÖV gegen Individualverkehr bringen nichts. Strassenbau basiert auf langfristigen Perspektiven (langfristige Zyklen). Strassenraumgestaltungen machen nur dort Sinn, wo es hohe Verkehrsaufkommen gibt, d.h. vor allem in Agglomerationen und in überbauten Gebieten. Strassenraumgestaltungen brauchen aber auch mehr Raum (Landerwerb, freie Flächen) und sind schwierig zu realisieren. Dies liegt nicht am fehlenden Wille von Gemeinden und Kanton. Er ist enttäuscht über die Haltung der SP.

G. Wick, Grüne/GVP/Grünliberale, beantragt Eintreten aus pragmatischen Überlegungen. Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Allerdings ist es befremdend, wenn nur über den Bau, nicht aber über die Wirkung gesprochen wird. Er kann die Gedanken der SP für ein Umdenken bis zu einem gewissen Grad nachvollziehen, aber trotzdem muss auch Strassenraum zur Verfügung gestellt werden. Es wäre wünschbar, wenn man zuerst die Wirkung anschauen und erst dann planen würde. Seine Fraktion will auf das Schwarz-Weiss-Spiel ÖV / Individualverkehr verzichten; es braucht sowohl ÖV als auch den Individualverkehr. Das Programm ist jedoch einseitig. Er wird bei der Spezialdiskussion einen Antrag stellen, dass die Gemeinden die Strassenraumgestaltungen anhand nehmen (und nicht einfach nur Umfahrungen "pushen"). Dafür soll den Gemeinden zusätzlich 20 Mio. Franken für Strassenraumgestaltungen zur Verfügung gestellt werden zulasten des Kantons. Man sollte die Optik wechseln: es soll für die Leute gebaut werden und nicht für Lastwagen.

M. Steiner sagt, dass heute rund 7,5 Mio. Menschen im Land sind. Falls die Bevölkerung weiter wächst, bedeutet dies auch mehr Verkehr, sowohl ÖV als auch Individualverkehr.

R. Blumer hält fest, dass auch B. Würth anerkennt, dass die Realisierung der Umfahrungsprojekte sehr lange dauert. Und in St.Gallen wird bereits über eine weitere Umfahrung/Untertunnelung (Südspange) diskutiert mit Kosten von rund 1. Mia. Franken. Diese Folgekosten sind im Anhang 1 noch nicht einmal erfasst. Man sollte die Planung in eine andere Richtung lenken, z.B. wie kommt der Bus schneller durch die Stadt. Wir müssen uns lösen von den Umfahrungsprojekten.

B. Lusti antwortet, dass man nach vorne schauen muss, sonst gibt es keine Entwicklung. Die SP verhält sich diesbezüglich zukunfts-widrig. Es braucht sowohl Investitionen in den ÖV als auch in den Individualverkehr, sonst hätte man als Beispiel die NEAT nie bauen dürfen. Auch Umfahrungen sind Investitionen in die Zukunft, sowohl das Toggenburg als auch Rapperswil-Jona brauchen diese Investitionen.

G. Wick entgegnet, dass die NEAT ein Generationenprojekt ist. Man kann aber nicht 8 NEATs gleichzeitig in Angriff nehmen. Mehrere Umfahrungen gleichzeitig sprengen den finanziellen Rahmen.

Th. Würth stellt fest, dass die Diskussion sehr breit gefächert ist. Man darf auch nicht Strassenraumgestaltungen und Umfahrungsstrassen gegeneinander ausspielen. Das Beispiel Bazenhaid zeigt, dass dort eine Strassenraumgestaltung durchgeführt werden konnte, weil die Umfahrung gebaut wurde. Für eine gute Lösung braucht es beides.

Regierungsrat W. Haag hält fest, dass man zu einem Gesamtverkehrsdenken finden muss. Er hat geglaubt, dass mit der gleichzeitigen Behandlung des ÖV-Programms und des Strassenbauprogramms diese Diskussionen ein Ende finden würden und fragt sich, ob auch im ÖV-Programm immer wieder auf das Strassenbauprogramm hingewiesen werde. Vorliegend hat die Regierung den Auftrag zur Ausarbeitung eines Strassenbauprogramms. So brachte z.B. die Umfahrung Bazenheid klare Verbesserungen, auch in Umweltfragen. Die Umfahrung Bazenheid ist also auch ein Umweltprojekt. Er ist immer ein Verfechter des Gesamtverkehrsdenkens gewesen, deshalb setzt er sich auch für die Agglo-Programme ein. Die Zusammenarbeit findet auf allen Ebenen statt, sowohl bezüglich ÖV / Individualverkehr als auch bezüglich Kanton / Gemeinden. Die Flexibilität im Strassenbauprogramm ist sehr wichtig und der Strassenbau soll auch künftig Zusatzaufgaben (Gesamtverkehr) übernehmen. Die Entwicklung ist da, Verkehrsraum ist auch Lebensraum. Die Frage muss sein: wird durch das Projekt ein Problem gelöst oder nur verschoben?

Abstimmung Eintreten:

15. Strassenbauprogramm:

Es wird einstimmig mit 15 : 0 Eintreten beschlossen.

V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan:

Es wird einstimmig mit 15 : 0 Eintreten beschlossen.

6. Spezialdiskussion

Kommissionspräsident H.U. Sturzenegger erwähnt, dass die beiden Vorlagen getrennt behandelt werden, zuerst das Strassenbauprogramm und dann der V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan. Er schlägt vor, die Vorlagen ziffernweise zu beraten. Begonnen wird mit der Botschaft auf Seite 2 und der Zusammenfassung, anschliessend Beratung der einzelnen Ziffern der Botschaft und der Anhänge auf Seiten 4 bis 58, danach der Kantonsratsbeschluss auf Seiten 59 bis 61. Zum Schluss wird der V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan ziffernweise beraten.

Botschaft S. 2 f. Zusammenfassung

... Der Trend für die Jahre 2012 und 2013 im Finanzplan zeigt aber deutlich, dass bei Inangriffnahme von zwei Grossvorhaben aus dem Strassenfonds massiv Mittel bezogen werden und die Ausgangslage für die nächsten Strassenbauprogramme aus finanzieller Sicht kritisch sein wird. Deshalb ist alles daran zu setzen, den Strassenfonds im Hinblick auf die folgenden Strassenbauprogramme zu öffnen.

M. Blum legt als Geschäftsführer der Moag seine Interessen offen. Er kann diese Aussage in der Botschaft nur unterstützen und wird im Rahmen der Diskussion von S. 21 der Botschaft auf dieses Problem zurückkommen und wird dann diesbezüglich eine Motion einreichen. Er ist verärgert darüber, dass immer wieder der ÖV gegen den Individualverkehr ausgespielt wird; beide Arten sind notwendig. Die "Strasse" finanziert den ÖV. Es ist falsch, wenn sich die "Strasse" immer entschuldigen muss. Betreffend gesamtwirtschaftlichem Nutzen übertrifft die Strasse den ÖV bei Weitem.

Botschaft *Ziff. 1. Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008)*
 Ziff. 1.1. Nationalstrassenbau
 Ziff. 1.2. Kantonsstrassenbau
 Ziff. 1.2.1.e) Verkehrsentslastung Rapperswil / Jona

M. Steiner hat an einer Demonstration für die Verkehrsentslastung Rapperswil / Jona teilgenommen. Dort hiess es, dass die Verkehrsentslastung in das Nationalstrassennetz aufgenommen werde. Heute wurde gesagt, dass die A53 ins Nationalstrassennetz kommt, der Seedamm aber nicht. Ist das Projekt überhaupt finanzierbar, wenn der Bund allenfalls nicht mitziehen sollte?

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass im Entwurf des Netzbeschlusses des Bundes der Seedamm nicht im Grundnetz (Nationalstrassennetz) enthalten ist, die A53 aber schon. Wenn die Planungshoheit beim Bund liegt, dann bestimmt auch der Bund das wann, wo und wie. Wenn die Planungshoheit beim Kanton ist, kann man vorwärts machen und dies wirkt sich auf die Realisierungschancen aus. Das Vorhaben muss etappiert werden. Die 1. Etappe muss so realisiert werden, dass alles funktioniert (auch mit flankierenden Massnahmen), erst dann können weitere Etappen folgen.

M. Steiner fragt nach, ob die Regierung die A53 im Grundnetz will.

Regierungsrat W. Haag antwortet ja natürlich, deshalb ist das ja so von der Region und der Regierung initiiert worden.

M. Steiner: wenn der Bund zuständig ist und die Oberland-Autobahn vierspurig zum Nadelöhr A53 kommt, müsste auch die A53 vierspurig ausgebaut werden.

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass diese Bemerkung grundsätzlich richtig ist, allerdings wird dies noch einige Zeit dauern.

U. Kost ergänzt, dass die Zürcher-Oberland-Autobahn heute eine kantonale Autostrasse ist; Zürich möchte sie jedoch dem Bund ins Grundnetz übergeben. Die Oberland-Autobahn müsste auf der A53 weitergeführt werden (nicht durch Rapperswil); falls die Autobahn vierspurig ausgebaut ist, müsste auch die A53 vierspurig ausgebaut werden. Aber diesbezüglich ist noch alles offen, insbesondere auch die Finanzierung. Der Bund sagt klar, dass zuerst das Netz fertig gestellt wird, dann werden Engpässe beseitigt und erst dann kommen die weiteren Begehren. Die A53 fällt wohl in die 3. Priorität, weil es eine Neuübernahme wäre.

Regierungsrat W. Haag ergänzt noch weiter, dass aus Bundessicht die Ostschweiz und ein A53-Ausbau sicher nicht 1. Priorität geniessen wird. Dazu dürfte noch einige Lobbyarbeit nötig sein. Die grundsätzliche Frage ist: können wir unsern Anspruch an die Mobilität finanzieren? Bessere Mobilität bedeutet mehr Verkehr. Man muss aus den finanziellen Mitteln das Beste machen. Die Idee betreffend A53 ist aber klar.

Botschaft *Ziff. 1.3. Umweltschutzmassnahmen*
 Ziff. 1.3.1. Nationalstrassen
 Ziff. 1.3.1.a) Lärmschutzmassnahmen

P. Boppart möchte wissen, ob es Überlegungen gibt, dass z.B. bei Neueinzonungen / Neubauten die Kosten des Lärmschutzes auf die Anstösser abgewälzt werden.

U. Kost und M. John antworten, dass die Lärmschutzverordnung (LSV) diese Sachverhalte regelt. Grundsätzlich erfolgen Einzonungen nur, wenn die Schutzwerte eingehalten sind; wenn die Schutzwerte nicht eingehalten sind, gibt es entsprechende Auflagen.

Botschaft Ziff. 1.3.1.b) Wildtierkorridore an Nationalstrassen

Th. Würth erkundigt sich, wie es diesbezüglich mit der Realisierung von Projekten in St.Gallen aussieht.

U. Dahinden antwortet, dass vom Kanton diverse Projekte aufgrund eines Gesamtkonzeptes ausgearbeitet und mit dem NFA-Inkrafttreten an den Bund abgegeben wurden. Der Bund hat jedoch eher ein langsames Tempo angeschlagen. Der Bund wird diese Projekte nur zusammen mit einem Nationalstrassensanierungsprojekt auf dem entsprechenden Abschnitt ausführen.

*Botschaft Ziff. 1.3.2. Kantonsstrassen
Ziff. 1.3.2.d) Strassenraumgestaltungen*

M. Steiner sagt, dass Strassenraumgestaltungen nicht den Verkehrsfluss behindern dürfen, z.B. durch Verschmälerungen, darunter leidet dann auch der ÖV. Ist es richtig, dass zum Beispiel Eschenbach neue Busse und Schneepflüge als Folge von Strassenraumgestaltungen anschaffen musste? Ist dies Sinn und Zweck von Strassenraumgestaltungen?

R. Schlatter antwortet, dass bei Kantonsstrassen immer eine Mindestbreite von 4 Meter verlangt wird (Durchfahrbreite bei Inseln). Wie es bei Eschenbach aussieht, kann er nicht beurteilen, weil es sich nicht mehr um eine Kantonsstrasse handelt.

Regierungsrat W. Haag ergänzt, dass der Kanton beim Bau von Umfahrungen darauf achtet, dass durch geeignete Begleitmassnahmen die Ortsdurchfahrt nicht attraktiv bleibt – man möchte den Verkehr ja auf die Umfahrung lenken. Solche Massnahmen sollen nicht Schikane sein, sondern den Lebensraum und die Lebensqualität steigern. Es wird auch bei Bütschwil Auflagen geben bezüglich baulichen Begleitmassnahmen.

Botschaft Ziff. 1.4. Kantonsbeiträge an die Politischen Gemeinden

Th. Würth hat vernommen, dass die Beträge dieses Jahr nicht an die Gemeinden ausbezahlt werden sollen und will wissen warum.

R. Schlatter antwortet, dass die Beträge wohl ausbezahlt werden, aber als Pauschalbeträge.

U. Kost erklärt weiter, dass – im Gegensatz zu bisher – die Beträge nur noch einmal pro Jahr ausbezahlt werden; auf die Leistung von Akontozahlungen wird verzichtet. Die Auszahlung erfolgt wie bisher im Februar. Aufgrund dieser Umstellung erfolgt im 2008 keine Auszahlung. Dies ist aber ein einmaliger Vorgang und nur wegen der Umstellung nötig. Es liegt diesbezüglich auch bereits eine entsprechende Anfrage von St.Margrethen vor, welche inzwischen beantwortet wurde.

Botschaft Ziff. 1.5. Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms (2004 bis 2008)

M. Blum stellt fest, dass die Ausgaben für die Verkehrspolizei immer erhöht wurden.

*Botschaft Ziff. 2 Gesamtverkehr
Ziff. 2.1. Bund*

R. Blumer schickt voraus, dass es ihm nicht darum geht, gegen den Individualverkehr bzw. die Strasse zu sprechen. Mehrverkehr wird es geben, allerdings sollte dies nicht auf der Strasse passieren, sondern im ÖV. Dies wäre sowohl finanziell, umweltschutztechnisch und raumplanungsrechtlich besser. Die Handlungsgrundsätze des Bundes sollten auch auf den Kanton abgeleitet werden und als Zielsetzung der Modalsplit genommen werden. Kann man

dem Baudepartement den Auftrag geben, dass Abklärungen / Erhebungen bezüglich Modalsplit gemacht werden und dies als Zielsetzung definieren (quasi als Leitplanken)? Wäre dies mit einer Motion möglich?

B. Würth antwortet, dass es eine solche Motion bereits früher eingereicht wurde. Dies bringt aber nicht viel, weil die Verkehrsproblematik im Kanton sehr unterschiedlich ist. Er ist persönlich auch für Veränderungen in Richtung Modalsplit. Der Modalsplit ist vor allem richtig in den Agglo-Programmen, wenn es um konkrete Umsetzungen geht. Dies wird bereits heute in den Agglo-Programmen gemacht. Ziel ist es, den ÖV und den Individualverkehr in Einklang zu bringen. Heute ist man diesbezüglich bereits viel weiter.

G. Wick würde es gut finden, wenn bezüglich Modalsplit Werte vorhanden wären. Dann hätte man ein Anreizsystem und könnte beispielsweise sagen, die Gemeinde muss den Modalsplit verbessern.

Regierungsrat W. Haag stellt fest, dass man sich tief in der Verkehrspolitik befindet. Eine Lösung ist aber nicht ganz so einfach. In Krinau ist es beispielsweise sehr schwer, den Modalsplit zu verbessern. Ein kantonaler Modalsplit ist problematisch. Genau diese Fragen werden aber intensiv in den Aggloprogrammen diskutiert und behandelt. In konkreten Aggloprogrammen ist eine Lösung in dieser Richtung machbar. Jedoch ist ÖV nicht überall die bessere Lösung und vor allem auch nicht überall wirksam.

Für **U. Graf Frei** ist der Kanton für übergelagerte Zielsetzungen zuständig, deshalb ist auch auf kantonaler Ebene eine gesamtheitliche Planung erforderlich. Ziel sollte eine gemeinsame Planung und Vereinigung von ÖV-Programm und Strassenbauprogramm sein, unter Einbezug der Raumplanung, m.a.W. eine gesamtheitliche Planung.

U. Kost antwortet, dass die Projekte immer sehr eng mit dem Amt für öffentlichen Verkehr im Volkswirtschaftsdepartement behandelt werden. Der ÖV wird immer in die Betrachtung miteinbezogen, es geht ja gar nicht anders.

U. Graf Frei sagt, dass immer mit einer Zunahme des Verkehrs gerechnet wird (Prognose: 13'000 zusätzliche Autos bis 2013). Für die SP ist auch ein Rückgang der Mobilität kein Tabuthema. Es müssen grössere Zusammenhänge betrachtet werden. Bei Agglomerationen wird dies gemacht, nicht jedoch beispielsweise zwischen Chur und Wil.

Für **Regierungsrat W. Haag** ist diese Wahrnehmung falsch. Die Zusammenarbeit im Kanton spielt bereits und ist bei der täglichen Arbeit immer gegeben. Die konkreten Ergebnisse daraus nützen dann beispielsweise die Agglo-Programme.

M. Steiner erwidert auf das Votum Graf, dass die Schweiz heute Spitzenreiter ist in Sachen ÖV. Aber auch der Individualverkehr ist wichtig; es sollte ein "Miteinander" sein und nicht ein "Gegeneinander".

P. Schlegel hält fest, dass neben Österreich und Italien auch Liechtenstein ein Nachbarland ist. Immer mehr Pendler kommen aus Liechtenstein; dies könnte in Zukunft zum Problem werden.

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass im Rheintal und im Werdenberg mit den Nachbarländern Programme bestehen. Bei Liechtenstein ist die Aufgabe allerdings nicht einfach. Liechtenstein muss sich für Lösungen auch bewegen.

R. Blumer hält fest, dass Erhebungen zum Modalsplit heute in den Agglo-Programmen offenbar bereits vorhanden sind. Er beantragt, dass die diesbezüglichen Unterlagen mit dem Protokoll zugestellt werden.

Regierungsrat W. Haag erklärt, dass dies nicht zielführend wäre, weil die Agglo-Programme sehr umfangreich sind (mehrere Aktenordner). Sinnvoller wäre es, bei Bedarf und Interesse Einblick in die Agglo-Programme zu nehmen.

M. Blum stellt einen Ordnungsantrag, dass auf die Abgabe der Unterlagen verzichtet wird und dass diejenigen, welche sich über den Modalsplit informieren und ein Agglo-Programm einsehen wollen, diese Einsichtnahme beim Baudepartement durchführen können.

Abstimmung zum Antrag M. Blum:

Der Antrag wird mit 11 Ja zu 3 Nein (1 Enthaltung) angenommen (somit fällt der Antrag von R. Blumer dahin).

G. Wick stört sich, dass man alles immer über den gleichen Leisten schlägt.

Th. Würth erklärt, dass der Modalsplit vor allem in Agglo-Programmen ein Thema ist. Für alle Agglomerationen wurden Programme gemacht oder sind in Ausarbeitung. Der ÖV (und auch der Modalsplit) sind immer ein zentrales Problem/Thema in diesen Programmen. Man sollte auf solche wissenschaftliche/pseudowissenschaftliche Zahlenerhebungen verzichten. Nicht die Zahlen sind wichtig, sondern die konkreten Massnahmen, welche aus diesen Aggloprogrammen resultieren.

P. Boppart sagt, dass es nicht darum geht, die Einsicht in die Unterlagen betreffend Modalsplit zu verweigern. Es geht darum, eine Kopierübung zulasten des Baudepartements zu verhindern. Eine Einsichtnahme in die entsprechenden Unterlagen ist immer möglich.

G. Wick erwidert, dass das Agglo-Programm der Stadt Wil ein reines Strassenbauprogramm ist. Es sollten dort aber auch ÖV-Massnahmen einfließen.

Regierungsrat W. Haag hält fest, dass eine Einsichtnahme immer möglich ist, und natürlich besteht dabei auch die Möglichkeit, Kopien zu machen. Beim Agglo-Programm Wil ist die Region federführend gewesen, nicht der Kanton.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 2.2.</i>	<i>Kanton</i>
	<i>Ziff. 2.3.</i>	<i>Kantonale Stossrichtung für den Gesamtverkehr</i>
	<i>Ziff. 3.</i>	<i>15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013)</i>
	<i>Ziff. 3.1.</i>	<i>Allgemeines und Rahmenbedingungen</i>

M. Blum kündigt an, dass man eine überparteiliche Motion einreichen wird. Die Ausgaben für die Verkehrspolizei sollen vom allgemeinen Staatshaushalt finanziert werden. Der Strassenkasse soll damit rund 30 Mio. Franken pro Jahr mehr zur Verfügung stehen.

A. Widmer ergänzt, dass die Kosten für die Verkehrspolizei immer gestiegen sind. Die Strassenrechnung überweist im Jahr 2007 ca. 34 Mio. Franken an die Verkehrspolizei. Ist das richtig? Die durch den NFA bedingten Verluste sollten in der Strassenrechnung ersetzt werden. Ausserdem sollten für die Zukunft (Stichwort Grossprojekte) mehr Mittel für den Strassenbau vorhanden sein. Der Finanzierungsmechanismus Strassenwesen soll angepasst werden. 10 Mio. Franken jährlich sollen in die Strassenkasse fliessen zulasten der Verkehrspolizei. Die Verkehrspolizei soll die Differenz aus dem allgemeinen Staatshaushalt erhalten. A. Widmer reicht eine entsprechende Kommissionsmotion ein und bittet die Kommission um Zustimmung.

P. Schlegel fragt, warum die Verkehrspolizei aus der Strassenrechnung finanziert wird.

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass dies schon immer so gewesen ist.

M. Blum erklärt, dass dies im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (Art. 7) geregelt ist. Auf eine Änderung dieses Artikels wird die Motion abzielen.

H.U. Sturzenegger betrachtet es als nicht sinnvoll, zwei fast gleiche Motionen einzureichen.

M. Steiner erklärt, dass sie die Motion unterstützen würde.

B. Lusti ist der Meinung, dass auch die Bussengelder in die Strassenkasse fliessen sollten, wenn die Verkehrspolizei aus der Strassenrechnung finanziert wird.

B. Würth stellt fest, dass dies eine finanzpolitische Frage ist. Zwei Motionen wären vielleicht sogar klug, allerdings sind auch Varianten möglich.

U. Kost sagt, dass in der Motion Zahlen genannt werden, sonst ist aber immer von Prozenten bzw. Abhängigkeiten die Rede; dies ist nicht stimmig.

R. Blumer findet, dass die Motion in eine falsche Richtung zielt. Aus Sicht der SP braucht es beide Motionen nicht. Die Verkehrssicherheit ist wichtig und die Strassenbenützer sollen dazu einen Beitrag leisten.

B. Würth meint, dass man auch einfach sagen könnte, die Verkehrspolizei soll aus dem allgemeinen Haushalt finanziert werden. Dies ist eine finanzpolitische Frage, die Kommission sollte sich schon damit beschäftigen.

M. Blum sagt zum Votum Blumer, dass die Verkehrspolizei sehr wichtig ist und erhalten bleiben soll. Die Verkehrspolizei soll einfach aus dem allgemeinen Staatshaushalt finanziert werden.

Regierungsrat W. Haag meint, als Alternative wäre auch eine Finanzierung eines konkreten Projekts über den allgemeinen Haushalt möglich.

B. Würth erwidert, dass diesbezüglich verschiedene Investitionsprogramme bestehen, auf welche sich das auswirken könnte. Man sollte die Finanzierung (Töpfe) so belassen.

H.U. Sturzenegger schlägt vor, die Frage der Motion nach dem Mittagessen weiter zu diskutieren.

Mittagessen 12.20 – 13.45 Uhr

M. Blum gibt folgenden zwischenzeitlich bereinigten Text für eine Kommissionsmotion ab:

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70) vom 5. Januar 1978 sei so anzupassen, dass der Reinertrag der Motorfahrzeugsteuer, begrenzt auf fünf Jahre ab dem Jahr 2009 (während dem 15. Strassenbauprogramm), vollumfänglich für Unterhalt und Bau der Infrastruktur "Strasse" verwendet wird. Die Verkehrspolizei wird in diesen fünf Jahren über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert, in welchen auch die Erträge aus den Verkehrskontrollen fliessen.

Ergänzend hält **M. Blum** fest, dass bei Gutheissung der Motion in den nächsten fünf Jahren insgesamt rund 150 Mio. Franken zusätzlich für Strassenbauvorhaben zur Verfügung stehen.

A. Widmer bittet, dass jetzt über die Motion abgestimmt wird, die Befristung macht Sinn.

P. Schlegel fragt sich, ob ein solcher Systemwechsel, welcher später wieder geändert wird, sinnvoll ist.

P. Boppart antwortet, dass das Ziel der Motion ist, dass im 16. Strassenbauprogramm Geld vorhanden sein wird, damit dannzumals auch ein Bau möglich ist; oder vielleicht auch schon im

15. Strassenbauprogramm, wenn die Projekte (2 Grossprojekte) bereits früher realisierbar wären.

G. Wick fragt sich, wem dieses Geld entzogen wird. Die Finanzpolitik sollte zeigen, woher das Geld kommt. Man müsste deshalb sagen, wer dies bezahlt. Er findet dieses Vorgehen nicht seriös, aber rechtlich wohl zulässig.

A. Widmer sagt, dass die Mittel aus dem Ressourcenausgleich vorhanden sind. Der Kantonsrat wird diesbezüglich im Herbst 2008 über deren Verwendung diskutieren.

Für **R. Blumer** ist dies ein falscher Ansatz. Es ist auch mit den Zusatzmitteln nicht sicher, ob sie für die Finanzierung der Strassenbauvorhaben reichen werden, aber das Geld wird dann im allgemeinen Haushalt fehlen. Er findet es unseriös und wird diesem Geldscheffeln im Strassenbau nicht zustimmen.

Abstimmung zur Kommissionsmotion:

Mit 11 Ja-Stimmen zu 3 Nein-Stimmen (1 Enthaltung) wird die Kommissionsmotion gutgeheissen.

Botschaft *Ziff. 3.2.* *Nationalstrassen-Vorhaben*
 Ziff. 3.3. *Kantonsstrassenvorhaben*

R. Bühler bezieht sich auf S. 29 der Botschaft, nach welcher das Projekt "Schmerikon, Kaltbrunn: Entlastungsstrasse Uznach (Gasterstrasse)" unter der 2. Priorität (Anhang B) aufgeführt wird. R. Bühler ist der Meinung, dass das Projekt in den Anhang A eingeteilt werden soll, weil Variantenvergleiche vorliegen, die Linienführung bekannt ist (Voraussetzungen für Einteilung in 1. Priorität) und weil das Projekt zu einer Aufwertung der Wohnqualität im betroffenen Gebiet führen wird. Für Schmerikon und Uznach ist das Projekt sehr wichtig. R. Bühler stellt deshalb einen entsprechenden Antrag.

P. Schlegel stellt dazu einen Gegenantrag, dass an der Prioritäteneinteilung (Anhänge A, B und C; Botschaft Seite 42 bis 58) nichts geändert werden soll. Das Baudepartement hat die Strategie und die Entscheidungsgrundlagen, auf welchen die Prioritäteneinteilung basiert, detailliert dargelegt und erklärt. Die Einteilung ist so in Ordnung. Man soll deshalb die Regionalinteressen zurückstellen, sonst wird es nie zu einer Einigung kommen.

B. Würth stellt fest, dass man betreffend Gasterstrasse in der Regionalplanung bereits intensiv diskutiert hat. Diesbezüglich gibt es aber noch viele Arbeiten in der Region zu machen: als Beispiel sind die flankierenden Massnahmen in Uznach zu nennen. Und auch politisch muss das Projekt noch diskutiert werden. Das Baudepartement hat zugesichert, dass Änderungen bei der Inangriffnahme von Projekten möglich sind und man dazu auch bereit ist. Mit dieser Zusicherung des Baudepartements sollte eine Einstufung unter Anhang B aus Sicht der Regionalplanung ausreichen. Die Botschaft und die Einteilung der Projekte ist regionalpolitisch gut austariert.

R. Blumer hält fest, dass die Bewertung auch so akzeptiert wird. Allerdings müssen die Bewertungen auch Konsequenzen haben: wenn ein Projekt eine negative Bewertung erhält, muss es weggelassen werden (oder allenfalls in Anhang C kommen, wenn der Anhang C nur als reiner "Sammelhaufen" geführt wird). Und eine mittlere Bewertung genügt nicht für eine Einteilung in Anhang A oder B – ein solches Projekt muss in den Anhang C. R. Blumer stellt deshalb den Antrag, dass alle Projekte mit einer Bewertung "mittel" in den Anhang C eingeteilt werden.

G. Wick unterstützt den Antrag Blumer.

M. Blum findet, dass man regionale Interessen aussen vor lassen und an der Einteilung nichts ändern sollte. Die Vorlage ist als Ganzes zu würdigen und sie ist regional ausgewogen.

Th. Würth spricht sich gegen den Antrag Blumer aus. Eine mittlere Bewertung bedeutet nicht, dass das Projekt schlecht ist. Teilweise sind mehrere Varianten eingestellt, die unterschiedliche Bewertungen haben. Die beste Variante ist nicht immer möglich umzusetzen. Er unterstützt den Antrag Schlegel.

U. Kost erklärt, dass das Bewertungssystem nicht vom Baudepartement erfunden wurde (wird z.B. auch im Kanton Aargau angewendet). Das System beruht auf Erfahrungswerten und nicht auf absoluten Werten. Das System ist ein ausgewogenes Ganzes und berücksichtigt auch die je nach Region oder Stadt/Land verschiedenartigen Interessen. Die Bewertung sollte deshalb so belassen werden.

Regierungsrat W. Haag ergänzt, dass es vorliegend um ein Rahmenprogramm geht. Man sollte dieses Rahmenprogramm so belassen, sonst geht die Flexibilität verloren. Die Führung des Anhang C ist eine Frage des Anstands: alle eingegangenen Projekte werden erfasst und beurteilt, aber bei den Vorhaben im Anhang C geht es nicht um Weiterbearbeitung.

Kommissionspräsident H.U. Sturzenegger erkundigt sich, ob an den Anträgen festgehalten wird.

R. Bühler wäre mit der Zusicherung zufrieden, dass Uznach/Schmerikon nachrücken wird, wenn ein Projekt aus dem Anhang A wegfällt.

U. Kost liest einen Teil der entsprechenden Eingabe von Uznach bzw. der Regionalplanungsgruppe vor. Die Eingabe ist noch sehr ungenau und unbestimmt. Der Bearbeitungsstand des Projekts ist noch zu wenig weit. Er kann nur versprechen, dass das Projekt nicht vergessen wird. Es muss aber noch weiterbearbeitet werden. Eine Realisierung während des 15. Strassenbauprogramms ist sicher nicht möglich.

G. Wick erkundigt sich, ob es denn möglich ist, dass auch Projekte aus dem C wieder hochkommen können?

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass dies theoretisch möglich wäre, aber diese Möglichkeit wird wohl durch die Finanzen begrenzt.

R. Bühler zieht seinen Antrag zurück.

Abstimmung Antrag R. Blumer:

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 12 Neinstimmen abgelehnt.

Abstimmung Antrag P. Schlegel:

Der Antrag wird mit 10 Ja- zu 4 Neinstimmen (1 Enthaltung) gutgeheissen.

U. Graf Frei findet es schlecht, dass mit der Kommissionsmotion neue (Strassen)Gelder an Land gezogen werden, welche vor allem den Männern zugute kommen. Dieses Geld sollte nicht aus dem allgemeinen Haushalt kommen, weil sonst wichtige Bereiche darunter leiden werden (Stichworte Schule, Sicherheit, Gesundheit, Klimawandel). Vielleicht ist das System falsch, dass die Gemeinden für die Hauptstrassen und der Kanton für Umfahrungen zuständig sind. Strassenraumgestaltungen sollten aufgewertet werden und mehr verkehrslenkende, nicht nur ästhetische, Wirkung haben. Als Stichwort nennt sie das Berner Modell. Es gibt auch

andere gute Modelle, die klimafreundlich sind. Sie stellt deshalb den Antrag, dass für jede in Planung befindliche Umfahrung eine Alternativvariante auf dem bestehenden Hauptstrassennetz zu prüfen ist.

M. Blum stört sich an der Mann-Frau-Debatte. Auch Frauen benutzen Strassen. Der volkswirtschaftliche Nutzen von Strassen ist ausgewiesen. Umfahrungen werden nicht nur für den Verkehr gebaut. Umfahrungen bringen einen grossen Nutzen für die Region, gerade z.B. für das Toggenburg.

B. Würth stellt fest, dass das Anliegen Graf offene Türen einrennt. Bei Umfahrungsprojekten werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen durchgeführt, in welchen auch das bestehende Strassennetz miteinbezogen wird. Solche Variantenstudien, wie von U. Graf angesprochen, werden ohnehin durchgeführt. Bei einer grossen Verkehrsbelastung ist einfach keine "Spielstrasse" möglich. Das Berner Modell ist in Ordnung, aber keine Patentlösung. Ausserdem ist dafür sehr viel Platz erforderlich. Die angeschnittene Frau-Mann-Diskussion ist ein Klischee. Z.B. in Rapperswil sind viele Schreiben von Frauen eingegangen, dass man wegen den Schulwegen etwas in Richtung Umfahrung unternehmen müsse.

Th. Würth erklärt, dass er bis 2001 Gemeindepräsident in Bütschwil war. Das Berner Modell ist auch ein Thema gewesen und wurde geprüft für Bütschwil. In Bütschwil hatte es aber schlicht zu wenig Platz.

U. Graf Frei widerspricht den Äusserungen. Wenn ein Projekt als Umfahrung aufgenommen wird, gehen andere Blickwinkel verloren. Gefordert wäre ein partizipativer Prozess, man sollte die Bürger früher und ernsthafter in die Entscheidungsprozesse einbeziehen. Das Berner Modell muss nur richtig kommuniziert werden bei der Bevölkerung. Ausserdem sollte man den Bürgern sämtliche (Folge)Kosten der Projekte darlegen.

U. Kost widerspricht U. Graf Frei und erklärt, dass bereits heute partizipative Verfahren durchgeführt werden. Die Anstösse für die Projekte gehen immer von den Gemeinden aus. Es werden auch Informationsveranstaltungen durchgeführt. Die Darstellung von Graf Frei entspricht nicht den Tatsachen.

Abstimmung Antrag U. Graf Frei:

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 12 Neinstimmen abgelehnt.

Botschaft *Ziff. 3.4.* *Langsamverkehr*
 Ziff. 3.4.4. *Finanzierung*

R. Blumer hält die Erhöhung der Mittel für den Langsamverkehr um 1 Mio. Franken auf 3. Mio. Franken jährlich für zu wenig. Er beantragt, dass die Mittel von 2 Mio. Franken auf 10 Mio. Franken jährlich erhöht werden.

R. Schlatter erachtet den Antrag als unrealistisch, weil gar nicht so viele Gemeindeprojekte vorhanden sind, um diese Mittel ausschöpfen zu können.

U. Kost ergänzt, dass es bei diesen Mitteln nicht um Beiträge an Kantonsstrassen geht, sondern um Projekte in den Gemeinden; es handelt sich also um eine Mitbeteiligung des Kantons an Gemeindestrassen- bzw. -wegprojekten.

R. Blumer zieht den Antrag zurück.

P. Schlegel kommt zurück auf S. 31 der Botschaft (*Ziff. 3.3.7. Werkhöfe für den Strassenunterhalt*) und erkundigt sich, ob der Stützpunkt Mols nach der Inbetriebnahme des Werkhof Flums aufgelöst wird.

R. Schlatter bejaht die Frage.

Botschaft Ziff. 3.5. Mittelbedarf
Ziff. 3.5.1. Strassenbau

G. Wick stellt fest, dass für Strassenraumgestaltungen 20 Mio. Franken vorgesehen sind. Vorher wurde erwähnt, dass mit solchen Massnahmen der Verkehr entlastet werden kann. Deshalb stellt er den Antrag, dass der Anteil des Kantons an Umweltschutzmassnahmen/ Strassenraumgestaltungen um 10 Mio. auf 30 Mio. Franken erhöht wird.

Regierungsrat W. Haag sagt, dass im 14. Strassenbauprogramm die Mittel von den Gemeinden bei Weitem nicht ausgeschöpft worden sind. Falls im Verlauf des 15. Strassenbauprogramms mehr Mittel gebraucht würden, könnten die flexiblen Reserven auch für Strassenraumgestaltungen in Anspruch genommen werden.

G. Wick erklärt, dass sein Antrag bzw. die Erhöhung des Kostenanteils ein Signal an die Gemeinden wäre.

Abstimmung Antrag G. Wick:

Der Antrag wird mit 3 Ja- zu 12 Neinstimmen abgelehnt.

Botschaft Ziff. 3.5.2. Kantonsbeiträge
Ziff. 3.5.2.b) Pauschalbeiträge

R. Bühler und M. Steiner erkundigen sich, wie diese Pauschalbeiträge berechnet werden und ob diese auch vorher 8,5 Prozent betragen haben.

U. Kost antwortet, dass die Pauschalbeiträge aufgrund der Länge der Gemeindestrassen berechnet werden. Die Festlegung auf 8,5 Prozent kam mit dem NFA. Die Höhe der damit für die Gemeinden vorgesehenen Mittel entspricht aber den bisherigen Beiträgen.

U. Graf Frei stellt den Antrag, dass der Kanton ein Pilotprojekt, analog zum Berner Modell, zu eigenen Lasten durchführen soll. Dieser Pilot soll dann in derjenigen Gemeinde ausgeführt werden, welche einen entsprechenden Wettbewerb gewinnt.

Für **U. Kost** wäre dies unfair gegenüber denjenigen Gemeinden, z.B. Gossau und Altstätten, welche bereits einen entsprechenden Wettbewerb auf eigene Kosten durchgeführt haben.

R. Blumer erklärt, dass man vor allem einen Anreiz schaffen will, damit die Gemeinden feststellen, dass Strassenraumgestaltungen gut sind und solche Projekte einreichen. Der Kanton könnte dann das beste Modell auswählen und quasi ein "St.Galler Modell" schaffen.

P. Boppart erwidert, dass die Gemeinden in dieser Angelegenheit recht initiativ sind. Das Problem liegt nicht bei den Gemeinden, sondern sehr oft will die Bürgerschaft diese Projekte nicht.

Th. Würth ergänzt, dass es bereits diverse Pilotversuche gibt.

U. Graf Frei zieht den Antrag zurück.

<i>Botschaft</i>	<i>Ziff. 3.6.</i>	<i>Verfügbare Mittel</i>
	<i>Ziff. 3.7.</i>	<i>Strassenrechnung</i>
	<i>Ziff. 3.8.</i>	<i>Rechtliches</i>
	<i>Ziff. 4</i>	<i>V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan</i>
	<i>Ziff. 4.1.</i>	<i>Anpassungsbedarf</i>
	<i>Ziff. 4.2.</i>	<i>Rechtliches</i>
	<i>Ziff. 5.</i>	<i>Antrag</i>

(Keine Wortmeldungen mehr zu diesen Ziffern.)

Regierungsrat W. Haag hält fest, dass der Antrag Schlegel eine Willenskundgebung darstellt. Im Kantonsrat kann natürlich trotzdem diskutiert werden.

Botschaft *Anhang A* *Bauvorhaben der 1. Priorität*
Seite 44: zu 17 Schmerikon, Erschliessung Ziegelhof

R. Bühler fragt, wie die aufgeführten Kosten erklärt werden.

U. Dahinden antwortet, dass neben Kanton und Gemeinde wegen des Verursacherprinzips auch Dritte Kosten tragen müssen.

Botschaft *Seite 46: zu 50 Benken, Trottoir ab Rest. Eisenbahn bis Bahnübergang*

M. Steiner hat gehört, dass es dort eine gefährliche Schikane vor dem Bahnübergang geben soll.

U. Dahinden antwortet, dass dieses Projekt bereits genehmigt und die Aufträge schon vergeben sind. Die Auflage ist erfolgt und die Einsprachen, welche aber nicht in die von M. Steiner genannte Richtung gingen, wurden erledigt. Die Gemeinde wurde in Nachachtung von Art. 35 Strassengesetz angehört.

Botschaft *Anhang B* *Bauvorhaben der 2. Priorität*

(Keine Wortmeldungen zu diesem Anhang.)

Botschaft *Anhang C* *Weitere Begehren*
Seite 53: zu 17 Rapperswil-Jona, Kernentlastung Zentrum Jona

R. Blumer fragt, ob dies ein Anschlussprojekt zur Umfahrung Rapperswil ist. Wie hoch wären die Kosten?

B. Würth erklärt, dass dieses Projekt schon lange im Anhang C geführt wird. Die Realisierung ist offen; eigentlich geht es nur um die Sicherung/Planung für zukünftige Generationen.

Botschaft *Seite 55: zu 2/44 St.Gallen, Radwegverbindung Zürcherstrasse/Hafnersbergstrasse/Gründenmoos/Abtwil*

R. Blumer findet dies ein wichtiges Projekt und hofft, dass es – obwohl in Anhang C aufgeführt – trotzdem realisiert werden kann, weil im Stadionbereich diesbezüglich ein Nachholbedarf besteht.

U. Dahinden erklärt, dass es sehr problematisch ist, in diesem Bereich eine gute "Querungslösung" zu finden, die dann auch benutzt wird. Man wird das Projekt aber "im Auge" behalten. Er hält noch fest, dass heute alle Verkehrsbeziehungen vom und zum Naherholungsgebiet Gründenmoos, auch für den Langsamverkehr, gelöst sind.

Botschaft Seite 59 ff. Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013

(Keine Wortmeldungen oder Anträge.)

Botschaft Seite 62 f. V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

(Keine Wortmeldungen oder Anträge.)

7. Rückkommen

Es wird kein Rückkommensantrag gestellt.

8. Standards im Strassenbau (Motion 42.08.20 Bühler-Schmerikon / Zahner-Uznach)

U. Dahinden gibt mit einem Referat (vgl. dazu Folien im Anhang) einen Überblick über die Vorgehensweise und Behandlung der Strassenbreiten bezüglich Kantonsstrassen. Als Fazit ergibt sich, dass aus technischer Sicht keine einheitliche Strassenbreite definiert werden kann, weil zuviele Faktoren (z.B. DTV, LKW-Anteil, Geschwindigkeit, innerorts/ausserorts, Überbauungen, Strassenraumgestaltungen, usw.) die Strassenbreite beeinflussen. Das Tiefbauamt hat in den letzten Jahren die Kantonsstrassen nicht zunehmend zurückgebaut. Es wurden lokale Anpassungen auf 6.00 Meter, bedingt durch die Örtlichkeiten, zu Gunsten von Gehwegen innerorts vorgenommen. 6.00 Meter (befestigte) Breite muss das absolute Minimum sein und das nur als Ausnahme. 7.50 Meter (befestigte) Breite + Bankette genügen bei zwei LKW'S und Tempo 80 km/h.

9. Schlussabstimmung

R. Blumer sagt, dass die SP heute gekommen ist mit dem Ziel, das Denken bezüglich Strassenbau zu ändern. Dieses Ziel konnte bei der Kommission nicht erreicht werden. Mit der Kommissionsmotion will man nun sogar noch mehr Geld für Umfahrungsstrassen bereit stellen. Die SP kann deshalb dem Strassenbauprogramm nicht zustimmen.

P. Schlegel bemerkt, dass das Baudepartement vielleicht bereits mehr macht, als die SP denkt. Es ist nicht so, dass alles einfach "verbetoniert" wird. Das Baudepartement hat gute Arbeit geleistet, auch für die SP. Vielleicht müsste sich die SP einfach besser informieren.

Regierungsrat W. Haag erkundigt sich, ob man nun einfach alles im Strassenbauprogramm bekämpfen wird, samt Langsamverkehr, Strassenraumgestaltungen, usw. Oder bezieht sich diese Haltung nur auf die zusätzlichen Mittel?

R. Blumer antwortet, dass die Kommissionsmotion einen Sündenfall darstellt. Er anerkennt, dass das Baudepartement weiter ist als die Bevölkerung. Trotzdem konnte die SP nichts erreichen bezüglich der Haltung zu Umfahrungen; der Bau von Umfahrungen ist nicht zielführend. Die SP kann deshalb nicht Ja sagen zum Strassenbauprogramm.

G. Wick erklärt, dass auch er das Strassenbauprogramm ablehnen muss.

M. Blum verweist auf eine Aussage von Bundesrat Moritz Leuenberger, dass der Verkehr Wohlstand bringe. Man sollte nicht Schiene und Strasse gegeneinander ausspielen.

Th. Würth hatte gehofft, dass man die SP überzeugen kann, dass Umfahrungsstrassen nötig sind. Umfahrungsstrassen sind kein falsches Ziel. Die verschiedenen Auffassungen liegen in den Unterschieden der Ideologie. Auch er ist nicht zwingend für Umfahrungen.

A. Widmer hält fest, dass das gesamte 15. Strassenbauprogramm Kosten von 870 Mio. Franken verursacht. Davon sind 89 Mio. Franken für Umfahrungen vorgesehen.

Schlussabstimmung:

Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 (36.08.01):

Die Vorlage wird mit 10 Ja- zu 3 Nein-Stimmen (bei 2 Enthaltungen) gutgeheissen.

V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (36.08.02):

Die Vorlage wird einstimmig gutgeheissen.

10. Varia

Regierungsrat W. Haag erkundigt sich bezüglich der Motion Bühler: wie soll man mit der Motion weiter verfahren? Wie stehen der Motionär und die Kommission dazu?

U. Kost ergänzt, dass die Richtlinien gemäss den Erörterungen im Referat U. Dahinden angepasst werden.

R. Bühler antwortet, dass im Grundsatz verhindert werden muss, dass weiterhin Behinderungen erfolgen. Ein Rückzug der Motion ist möglich, allerdings muss er dazu noch Rücksprache nehmen.

D. Gmür hält fest, dass man wohl eine Breite im Strassengesetz vorschreiben könnte. Dies wäre aber ein grosser Nachteil, weil man dann nicht mehr auf den Einzelfall bezüglich Topografie, Überbauungsverhältnisse, usw., Rücksicht nehmen könnte. Die heutige Regelung hat sich bewährt und ist praktikabel.

M. Blum hat eine Frage bezüglich Lichtsignalanlagen bei Fussgängerstreifen. Warum leistet sich der Kanton immer noch solche Anlagen?

U. Kost antwortet, dass in den letzten Jahren praktisch keine neuen Anlagen mehr gebaut wurden.

Th. Würth warnt davor, solche Anlagen abzubauen. Die Bevölkerung hat dafür kein Verständnis.

U. Dahinden ergänzt, dass im Rahmen von Strassenraumgestaltungen versucht wird, solche Anlagen zu umgehen.

G. Wick fragt, ob es richtig ist, dass es auf Kantonsstrassen keine "Tempo 30 – Zonen" gibt, auch nicht bei gefährlichen Situationen.

Regierungsrat W. Haag antwortet, dass Kantonsstrassen verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrassen darstellen, auf welchen der Verkehr fließen sollte, sonst geht der Verkehr wieder in die Quartiere. Auf Kantonsstrassen sind "Tempo 30 – Zonen" und Begegnungszonen nicht nötig. Bei gefährlichen Situationen ist die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen. In der Regel stellt diese Frage aber kein Problem dar.

M. John ergänzt, dass auch die Kantonspolizei gegen "Tempo 30 – Zonen" auf Kantonsstrassen ist. Im Weiteren ist nicht das Baudepartement zuständig für die Signalisation.

R. Blumer regt an, dass die Lichtsignalanlagen für Fussgänger schneller geschaltet werden sollen.

Die Berichterstattung im Kantonsrat erfolgt durch den Kommissionspräsidenten H.U. Sturzenegger.

Das Baudepartement wird eine Pressemitteilung vorbereiten.

Kommissionspräsident H.U. Sturzenegger bedankt sich bei den Kommissionsmitgliedern und dem Regierungsrat W. Haag sowie seinen Mitarbeitern. Er schliesst die Sitzung um 16.30 Uhr.

Flums, 22.08.08

St.Gallen, -1. SEP. 2008

Der Kommissionspräsident:


H.U. Sturzenegger

Der Protokollführer:


H. Rusch

Geht an:

- Teilnehmer gemäss Seite 1, lit. C, a und b
- Staatskanzlei
- Finanzkontrolle

Beilagen:

- Folien Referat W. Haag: 15. Strassenbauprogramm

- Folien Referat U. Kost: Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm
- Folien Referat M. John: Priorisierung der Projekte
- Folien Referat U. Kost: Finanzierungssystem
- Folien Referat U. Dahinden: Standards im Strassenbau