BUD / Interpellation Bühler-Schmerikon (14 Mitunterzeichnende) vom 2. Dezember 2024

# Ungebremste Zuwanderung als Ursache für das Nein zur Umfahrung Uznach

Antwort der Regierung vom 6. Mai 2025

René Bühler-Schmerikon erkundigt sich in seiner Interpellation vom 2. Dezember 2024 nach den Gründen für die klare Ablehnung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster durch die Uznerinnen und Uzner im November 2024.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Planungsarbeiten zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster gehen bis ins Jahr 2006 zurück. Die Linienführung «19 SR» ging im Jahr 2011 aus rund 20 Varianten als Bestvariante aus der Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung (ZMB) hervor. In den Jahren 2014 und 2015 initiierte das kantonale Tiefbauamt den Mitwirkungsprozess mit Vertretenden aus Politik, Gewerbe, Landwirtschaft, Verbänden sowie weiteren Interessierten. In den Jahren 2017 bis 2024 wurde das Projekt in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten politischen Gemeinden und der Region Zürichsee-Linth weiter optimiert. Bei der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster handelt es sich um ein Grossvorhaben mit regionalem Charakter.

Die Erfahrungen im Kanton St.Gallen zeigen, dass für die Erarbeitung eines genehmigungsfähigen Projekts dieser Grössenordnung mit rund 20 Jahren zu rechnen ist. Am 18. September 2013 beauftragte der Kantonsrat im Rahmen des 16. Strassenbauprogramms für die Jahre 2014 bis 2018 das kantonale Tiefbauamt mit der Ausarbeitung des Genehmigungsprojekts für die Bestvariante «19 SR». Dieser Auftrag wurde mit dem 17. und 18. Strassenbauprogramm bestätigt.

Im Juni/Juli 2024 stimmten die Gemeinderäte von Uznach, Schmerikon, Gommiswald, Kaltbrunn und Benken im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1) dem Genehmigungsprojekt zu. In der Gemeinde Uznach wurde das Referendum ergriffen. Das Referendum kam mit 964 gültigen Unterschriften zustande. Die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster wurde an der Volksabstimmung vom 24. November 2024 bei einer Stimmbeteiligung von 63,43 Prozent mit 57 Prozent abgelehnt. Das Forschungsinstitut gfs.bern hat im Auftrag der politischen Gemeinde Uznach im Dezember 2024 bis Januar 2025 eine Nachbefragung zur Volksabstimmung durchgeführt. Aufgrund der Analyse ist nicht davon auszugehen, dass das Abstimmungsergebnis auf das Wachstum von Uznach zurückzuführen ist.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie erklärt die Regierung die deutliche Ablehnung nach über 30 Jahren Planung?*

   Das Forschungsinstitut gfs.bern hat im Auftrag der politischen Gemeinde Uznach eine Nachbefragung zur Volksabstimmung vom 24. November 2024 zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster durchgeführt. 1'175 stimmberechtigte Bürgerinnen und Bürger haben an der Befragung teilgenommen. Die nachträgliche Analyse zeigt, dass die Ablehnung umso ausgeprägter war, je jünger die Wählerinnen und Wähler waren. Auch die Parteipräferenzen beeinflussten das Abstimmungsverhalten massgeblich – allerdings spielte

die klassische Links-Rechts-Achse eine geringere Rolle, als dies sonst häufig bei Abstimmungen der Fall ist. Besonders stark fiel die Ablehnung bei den Grünen aus, von denen nur 3 Prozent für die Vorlage stimmten. Die Wählerinnen und Wähler der SP hingegen befürworteten das Vorhaben mit 43 Prozent Zustimmung, was in etwa mit dem Ja-Stimmenanteil der FDP-Anhängerinnen und -Anhänger und der Parteilosen vergleichbar ist. Etwas skeptischer zeigte sich die SVP-Wählerschaft, während einzig die Mitte-Partei geschlossen für die Vorlage votierte. Signifikante Unterschiede zeigen sich auch auf räumlicher Ebene: Die Zustimmung variierte je nach Quartier stark. In Uznach West gab es mit 55 Prozent eine knappe Mehrheit für die Vorlage. Besonders ausgeprägt war die Ablehnung hingegen in Uznach Ost, wo lediglich 28 Prozent zustimmten. Im Zentrum (38 Prozent) und in Uznach Süd (40 Prozent) lag der Ja-Stimmenanteil in etwa im Durchschnitt der gesamten Gemeinde (43 Prozent). Rund 75 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass es zur Behebung des Verkehrsproblems eine Umfahrungsstrasse braucht. Es zeigte sich jedoch, dass sich ein Grossteil der Gegnerinnen und Gegner nicht mit der vorliegenden Lösung identifizieren konnte.

2. *Kurz vor Projektabschluss wurde ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt, an dem sich viele Bürger beteiligten. Die Antworten auf ihre Anliegen waren oft abweisend und wenig respektvoll:*
   *a) Warum wurde dieses Verfahren nicht früher durchgeführt? Und warum wurden berechtigte Einwände abgetan?*
   *b) Warum hielt man an einer oberirdischen Linienführung durch ein Naturschutzgebiet und Naherholungsgebiet der Bevölkerung fest?*

   a) Wie eingangs erläutert, wurde bereits in den Jahren 2014 bis 2015 ein breites Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Daraus hervorgegangene Projektoptimierungen wurden nach Möglichkeit umgesetzt. Auch während des Projektierungsprozesses wurde die Bevölkerung einbezogen. So wurden die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu Einzelgesprächen eingeladen und mit Vertretungen der Landwirtschaft ein runder Tisch durchgeführt. Sämtliche Einwände wurden fachlich geprüft, beurteilt und nach Möglichkeit berücksichtigt. Es wurden keine Anliegen unbegründet verworfen und der Umgang mit den Anträgen wurde ausführlich im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

   b) Die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) hat sich mit Gutachten vom 22. Dezember 2020 und Stellungnahme vom 17. März 2022 zu früheren Varianten der geplanten regionalen Verbindungsstrasse im Bereich des BLN-Objekts Nr. 1416 geäussert. Die Kommission kam im Gutachten vom 22. Dezember 2020 zum Schluss, dass das damals geplante Vorhaben voraussichtlich zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des BLN-Objekts Nr. 1416 führen würde, dies insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Lebensräume von Wasser- und Zugvögeln sowie weiteren auf Feuchtgebiete angewiesene Brutvogelarten.

   In der Folge wurde ein neues Variantenstudium im Abschnitt Grynaustrasse bis Tunnel Rotfarb durchgeführt. Die daraus hervorgegangene Bestvariante D verlief vollständig ausserhalb des Perimeters des BLN- sowie des WZVV-Objekts und sah eine Verschiebung der Benknerstrasse nach Nordosten vor. Die ENHK kam in ihrem Gutachten vom 4. Dezember 2023 zum Schluss, dass die neue Linienführung zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung der Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1416 führen werde und voraussichtlich sogar als Verbesserung gegenüber der heutigen Situation bewertet werden könne. Entgegen der Aussage des Interpellanten wurde nicht an einer Linienführung durch ein Naturschutzgebiet festgehalten. Die neue Linienführung im Abschnitt Tunnel

Rotfarb bis Grynaustrasse wurde im Mitwirkungsverfahren vom 3. April bis 14. Mai 2023 mehrheitlich gestützt.

3. *Viele sehen die Ablehnung als Folge der ungelösten Probleme der Masseneinwanderung. Bürger sind nicht länger bereit, Steuergelder für Massenimmigration zu verwenden, wollen aber weiterhin schnell und günstig von A nach B kommen:*
   *a) Teilt die Regierung die Ansicht, dass die ungelösten Probleme der Masseneinwanderung das Nein zum Projekt beeinflussten?*
   *b) Welche Massnahmen plant die Regierung, damit Bürger schnell und kostengünstig mit ihrem Auto von A nach B kommen können?*

   a) Im Rahmen der Nachbefragung des Forschungsinstituts gfs.bern wurde indes auch die Frage nach den Vor- und Nachteilen des Wachstums von Uznach gestellt. Das Ergebnis der Befragung zeigt, dass 33 Prozent der Befragten im Wachstum weder Vor- noch Nachteile für Uznach sehen. Der Anteil jener, die das Wachstum für Uznach als eher vorteilhaft beurteilten, beträgt 27 Prozent. Sie halten mit jenen die Waage, die das Wachstum eher nachteilig empfinden. Aufgrund der Umfrageergebnisse lässt sich nicht darauf schliessen, dass die geltend gemachten ungelösten Probleme der Masseneinwanderung das Nein zum Projekt massgeblich beeinflusst hätten.

   b) Vorab ist festzuhalten, dass «rasch und kostengünstig mit dem Auto von A nach B zu kommen» aus Sicht der Regierung kein übergeordnetes Ziel ist und dass der motorisierte Individualverkehr als lediglich eine von verschiedenen Mobilitätsformen nicht per se gegenüber anderen Mobilitätsformen zu begünstigen ist. Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen beschreibt die Zielsetzungen für eine nachhaltige und zukunftstaugliche Mobilität. Dazu sind die Ziele und die Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems im definierten Planungshorizont aufzuzeigen. Daraus können Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger abgeleitet werden. Erweisen sich daraus Strassenvorhaben als gesetzeskonform, umwelttauglich und machbar, kann deren Zweckmässigkeit im Rahmen einer ZMB ermittelt werden. Dabei wird die bestmögliche Lösung zur Projektierung empfohlen. Die Planung und Ausführung von strassenbaulichen Massnahmen setzt einen entsprechenden Auftrag durch den Kantonsrat im Rahmen des mehrjährigen Strassenbauprogramms voraus.

4. *Die SVP-Initiative gegen ungebremste Masseneinwanderung wurde am 9. Februar 2014 mit 55,95 Prozent angenommen:*
   *a) Was hat die Regierung seitdem unternommen, um den Volkswillen umzusetzen?*
   *b) Ist es nicht an der Zeit, das Bundesparlament mittels einer Standesinitiative zur Umsetzung der Initiative aufzufordern?»*

   a) Die Umsetzung der eidgenössischen Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung» liegt in der alleinigen Kompetenz und Verantwortung des Bundes.

   Der Bundesrat nahm nach der Abstimmung die Arbeiten zur Umsetzung der neuen Verfassungsbestimmung über die Zuwanderung umgehend an die Hand. So präsentierte er am 20. Juni 2014 das Konzept zur Umsetzung des Zuwanderungsartikels. Zwischen Februar und Ende Mai 2015 schickte er die Gesetzesentwürfe in die Vernehmlassung und verabschiedete am 4. März 2016 – basierend auf den Rückmeldungen aus der Vernehmlassung – mehrere Gesetzesentwürfe und seine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte.

   Der Nationalrat behandelte in der Herbstsession 2016 die Vorlage des Bundesrates als Erstrat und beschloss am 21. September 2016 einen sogenannten «Inländervorrang

light». In der Wintersession 2016 behandelte der Ständerat die Vorlage. Beide Kammern einigten sich auf ein Gesetz, das mit dem Freizügigkeitsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (abgekürzt FZA) kompatibel ist. Von Ende Juni bis Anfang September 2017 schickte der Bundesrat die Verordnungsänderungen zur Umsetzung des Ausführungsgesetzes zu Art. 121a der Schweizerischen Bundesverfassung (SR 101) in die Vernehmlassung.

Kernstück der Umsetzung der Initiative ist die sogenannte Stellenmeldepflicht (STMP) für Berufsarten mit hoher Arbeitslosigkeit, die seit dem 1. Juli 2018 in Kraft ist. Damit soll das Potenzial der inländischen Arbeitskräfte besser genutzt werden. Die Umsetzung der Stellenmeldepflicht obliegt den Kantonen bzw. den Regionalen Arbeitsvermittlungszentren. Im Rahmen des gesetzlichen Auftrags führt das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO ein Monitoring der Stellenmeldepflicht durch. Die jährlichen Evaluationen zeigen, dass die STMP von den Kantonen gesetzeskonform und effizient umgesetzt wird.[1]

b) Die Regierung weist darauf hin, dass Standesbegehren in die Kompetenz des Kantonsrates fallen. Massgebend ist das Geschäftsreglement des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR).

Standesinitiativen sind demzufolge ein Mittel, mit dem der Kantonsrat auf Bundesebene aktiv werden kann. Heisst der Kantonsrat ein Standesbegehren gut, wird das Präsidium beauftragt, der Bundesversammlung eine entsprechende Standesinitiative einzureichen. Das Verfahren zur Einreichung, Stellungnahme, Eintreten, Beratung und Beschlussfassung richtet sich nach den Bestimmungen über die Motion (Art. 124$^{bis}$ GeschKR).

[1] Vollzugsmonitoring abrufbar unter www.seco.admin.ch/seco/de/home/Arbeit/Arbeitslosenversicherung/stellenmeldepflicht.html.