

22.08.07 Wasserbaugesetz

- Unterlagen:
- Botschaft und Entwurf der Regierung vom 22. April 2008 / 14. Mai 2008
 - Anträge der vorberatenden Kommission vom 3./4. Juli 2008
 - Anträge vom 22. bis 24. September 2008

Roth-Amden, Präsident der vorberatenden Kommission: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Ich darf davon ausgehen, dass Ihnen die Vorlage für das neue Wasserbaugesetz bestens bekannt ist, trotzdem erlaube ich mir zu Beginn meiner Ausführungen, auf die wichtigsten Änderungen gegenüber dem geltenden Recht hinzuweisen. Im Jahr 2003 haben die Stimmberechtigten die damalige Vorlage für ein neues Wasserbaugesetz abgelehnt. Aufgrund einer Motion unterbreitet uns die Regierung nun eine neue Vorlage. Der neue Entwurf sieht vor, eine dem Strassengesetz entsprechende Klassierung für die Gewässer einzuführen. Als kantonale Gewässer gelten die in Art. 59 des Baugesetzes aufgezählten Flüsse, von denen ein Gewässerabstand von mindestens 25 Metern einzuhalten ist. Gemeindegewässer sind jene, an die der Kanton oder der Bund Beiträge an den Ausbau geleistet hat oder leisten wird. Für jene Gewässer, die weder als kantonale noch als Gemeindegewässer gelten, gilt die Bezeichnung «Übrige Gewässer». Die Klasseneinteilung der Gewässer ist massgebend für die Kostentragung bei Bau und Unterhalt.

In der neuen Vorlage wird den Renaturierungen eine grosse Bedeutung eingeräumt. Die Renaturierungsmassnahmen wurden als eigenständiger Bestandteil in das Wasserbauprogramm aufgenommen. Das Wasserbauprogramm resultiert aus der Programmvereinbarung, einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Bundesamt für Umwelt und dem Kanton St.Gallen. Die Erhaltung und die Wiederherstellung naturnaher Gewässer werden nebst dem Schutz von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten explizit als Zweck des Erlasses genannt.

Die vorberatende Kommission hat die Vorlage an zwei Sitzungstagen beraten. Regierungsrat Haag erläuterte die Botschaft und den Gesetzesentwurf. Anschliessend besichtigten die Kommissionsmitglieder unter der Führung von Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes Renaturierungsprojekte im St.Galler Rheintal. Es handelte sich um das Projekt «Hochwasserschutz und Ökologie im Einklang» am Rheintaler Binnenkanal in Rüthi sowie um die Renaturierung des Sickerkanals in Diepoldsau. Schliesslich begann die vorberatende Kommission mit der Arbeit an der Vorlage. In der Eintretensdiskussion wurde unter anderem auf folgende Punkte hingewiesen bzw. kritisiert: Aufwendiges Perimeterverfahren, Hochwasserschutz muss Priorität haben, Einbindung der Anstösser in die Finanzierung, Renaturierungen, besserer Schutz von Kulturland, Klassierung und Mehrjahresprogramm werden begrüsst, Hinweise auf Klimaerwärmung, Trockenheit und stärkere Regenfälle gegenüber früher. Bereits in der Eintretensdebatte kam auch die Höhe der Unterhaltskosten zur Sprache, gemäss Auskunft der Vertreter des Baudepartementes ist mit 8'000 bis 12'000 Franken je Laufkilometer zu rechnen, dies bei einer Länge der Gemeindegewässer von rund 550 Kilometern. Dies ergäbe einen durchschnittlichen Betrag von 5,5 Mio. Franken pro Jahr. Nach Abschluss der Eintretensdebatte stimmten alle Mitglieder der vorberatenden Kommission für Eintreten.

In der Spezialdiskussion gab bereits Art. 2 Anlass zu einer längeren Diskussion. Es ging um die Frage, ob der Schutz von Kulturland auf die gleiche Stufe gehoben werden soll wie der Schutz von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten. Ein entsprechender Antrag fand in der Kommission eine knappe Mehrheit. Ich verweise Sie auf das gelbe Blatt mit den Kommissionsanträgen. Auf die Argumente für und gegen diesen Antrag gehe ich an dieser Stelle nicht ein, ich befürchte, diese werden in der Debatte hier im Rat samt und sonders wiederholt. Die Bedeutung des Kulturlandes zeigte sich auch bei der Frage, inwieweit Kulturland für Renaturierungen beansprucht werden soll. Hier fand der Schutz des Kulturlandes in der vorberatenden Kommission die grössere Zustimmung, indem in den Gesetzesentwurf die Bestimmung aufgenommen wurde, dass mit Kulturland diesbezüglich sparsam umzugehen ist. In der vorberatenden Kommission wurde die Frage gestellt, ob die Aufzählung der kantonalen Gewässer in Art. 4 Abs. 1 Bst. a des Gesetzesentwurfes korrekt ist. Wie bereits erwähnt, entspricht diese Aufzählung jener der Flüsse im Baugesetz. Ein entsprechender Antrag, gewisse zusätzliche Flussläufe den kantonalen Gewässern zuzuteilen, wurde allerdings wieder zurückgezogen.

Eine klärende Antwort ergab sich in Bezug auf die Frage, ob gegen den Gewässerplan, d.h. die Einteilung der Gewässer in kantonale, Gemeinde- und übrige Gewässer, ein Einspracherecht bestehe. Dazu ist zu sagen, dass der Gewässerplan lediglich deklaratorische Bedeutung hat und sich die Einteilung einerseits aus der Aufzählung der kantonalen Gewässer im Gesetz und der Beitragsleistung von Bund oder Kanton ergibt.

Eine nachvollziehbare längere Diskussion entwickelte sich über die Durchführung der Unterhaltsarbeiten bzw. die Meldepflicht für geplante Unterhaltsarbeiten. Dabei ging es v.a. um die Frage, wie weit Unterhaltsarbeiten gehen dürfen, ohne meldepflichtig zu sein. Ist beispielsweise das Ausbaggern eines Kiesfanges nach einem Unwetter meldepflichtig? Die Diskussion zeigte, dass hier offenbar praxisnahes Verfahren gefragt ist. Wenn beim Ausbaggern des Kiesfanges die Sohle nicht tangiert wird, ist der Unterhalt nicht meldepflichtig, im Idealfall besteht ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis zwischen Unterhaltsbeauftragten und Meldestelle aufgrund einwandfreier, erfolgreicher Zusammenarbeit. Eine nicht unwesentliche Änderung beschloss die vorberatende Kommission in Bezug auf die Pflicht, Gewässer auszubauen oder offen zu legen. Gemäss Vorschlag der Regierung müssten Gewässer ausgebaut oder offen gelegt werden, u.a. zur Verbesserung, zum Aufbau und zur Wiederherstellung von Lebensräumen der einheimischen Wassertiere. Mit dieser Verpflichtung hatte die überwiegende Mehrheit der Kommission grosse Mühe. Die Bestimmung könnte so ausgelegt werden, dass immer ein Anspruch auf eine Aussohlung besteht, da die ökologische Situation verbessert werden könnte. Die Bestimmung in Art. 15 wurde deshalb durch die vorberatende Kommission in eine Kann-Bestimmung umgewandelt.

Ein ganz zentraler Punkt in dieser Vorlage ist die Perimeterpflicht bei Gemeindengewässern. Analog der bisherigen Regelung schlägt die Regierung vor, die Eigentümer der betroffenen Grundstücke, Bauten und Anlagen hätten an die Kosten von Bau und Unterhalt der Gemeindengewässer Beiträge zu leisten, dies nach Abzug der Beiträge von Bund, Kanton, Gemeinden und Dritten. In welchem Umfang sich die Gemeinde an den Kosten beteiligt, ist ihr anheimgestellt. Der Betrag hat indessen mindestens 25 Prozent, nach Abzug der Beiträge von Bund, Kanton und Dritten, zu betragen. Die Mehrheit der vorberatenden Kommission erachtete diese Pe-

rimeterpflicht als veraltet. Sie kippte die entsprechende Bestimmung in Art. 40 aus dem Gesetz, was verschiedene Folgekorrekturen nach sich zog. Als Begründung wurde u.a. auch angeführt, die Erstellung und Nachführung der Perimeter sowie die periodische Rechnungsstellung an Unterhaltspflichtige sei unverhältnismässig aufwendig. Zudem sei es kein ausgesprochener Vorteil, Grundeigentum an einem Gewässer zu besitzen. Der Ausbau und Unterhalt von Gewässern sei Sache der Allgemeinheit. Wie bereits erwähnt, sind jährliche Kosten um die Fr. 10'000.– pro Laufkilometer zu erwarten. Diese Kosten wären nach Abzug der Beiträge von Bund, Kanton und Dritten vollumfänglich von der Gemeinde zu tragen. Der Beschluss der vorberatenden Kommission in Bezug auf Perimeterbeiträge an Gemeindegewässer hatte, wie gesagt, in nachfolgenden Artikeln verschiedene Korrekturen zur Folge. Das Departement hat die Korrekturen in die Änderungsanträge der vorberatenden Kommission eingebaut und die vorberatende Kommission hat diese nachträglich auf dem Zirkulationsweg genehmigt.

Erlauben Sie mir abschliessend eine persönliche Bemerkung, die ich bereits innerhalb der vorberatenden Kommission angebracht habe: Wir beraten das Wasserbaugesetz nun im zweiten Anlauf: Zahlreiche Anliegen, die nach der Ablehnung der ersten Vorlage vorgebracht wurden, sind darin berücksichtigt, so insbesondere die Klassierung der Gewässer und die Aufnahme von Renaturierungen in den Artikel über den Gesetzeszweck. Ich wünsche mir, dass das Wasserbaugesetz letztlich Ihre Zustimmung findet, selbst wenn die Vorlage nach Abschluss der Beratung nicht in allen Teilen Ihren Wünschen entspricht. Die vorberatende Kommission hat die bereinigte Vorlage mit 12:3 Stimmen verabschiedet.

Wild-St.Peterzell (im Namen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Das geltende Wasserbaugesetz stammt aus dem Jahr 1969. Eine Totalrevision ist notwendig, um die Vorgaben des Bundesrechts zu erfüllen und den geänderten Anforderungen an den Wasserbau und -unterhalt sowie an Renaturierungen gerecht zu werden. Die Gewässer sollen aufgrund ihres Schadens- und Gefährdungspotenzials neu in drei Klassen eingeteilt werden. Mit der Einteilung in Kantonsgewässer, Gemeindegewässer und übrige Gewässer soll eine abgestufte Regelung hinsichtlich Wasserbaupflicht, Unterhalt, Zuständigkeit und Finanzierung ermöglicht werden. So entsteht ein Ausgleich der Lasten für Kanton, Gemeinden und Private. Die Klassierung der Gewässer sowie die finanzielle Entlastung der Gewässeranstösser entsprechen den Forderungen, die zur Ablehnung der letzten Vorlage im Jahr 2003 geführt hatten.

Der Kantonsrat wird neu ein mehrjähriges Wasserbau- und Renaturierungsprogramm erfassen, das sowohl hochwasserschutzbedingte Projekte wie auch Vorhaben zur Renaturierung umfasst. Im Weiteren werden die Verfahren neu geordnet und vereinfacht, was sehr zu begrüßen ist. Zudem wird eine Prioritätenordnung für Massnahmen an den Gewässern eingeführt. Gewässer sind primär ausreichend zu unterhalten, sekundär ist der Gewässerraum mit raumplanerischen Massnahmen zu sichern, und erst in dritter Priorität sind wasserbauliche Massnahmen mit Eingriffen in das Gewässer vorgesehen. Diese Prioritätenordnung entspricht jener des Bundesrechts.

In der Schweiz bisher einmalig ist die Regelung von Notentlastungsräumen, die nach neueren wasserbaulichen Erkenntnissen zukünftig bei Wasserbauprojekten vorzusehen sind. Notentlastungsräume dienen der Aufnahme von ausserordentli-

chen Hochwasserspitzen in Gebieten mit hohem Schadenpotenzial. Das Gesetz sieht vor, dass für Schäden in Notentlastungsräumen, die bei einer Ableitung den Hochwasserspitzen entsprechen, Schadenersatz geleistet wird.

Das Wasserbaugesetz bezweckt den Schutz von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten. Weil Kulturland im Einzelfall auch ein erheblicher Sachwert sein kann, erübrigt sich eine gesonderte Nennung im Zweckartikel. Eine generelle Aufnahme des Kulturlandes im Zweckartikel bedeutet eine Gleichbehandlung mit den Schutzmassnahmen, was hochgerechnet Mehrkosten von gegen 50 Mio. Franken verursachen könnte. Die FDP-Fraktion ist aber damit einverstanden, dass bei Renaturierungen auf einen sparsamen Verbrauch von Kulturland geachtet wird und dass dies im Gesetz auch so vermerkt wird. In Kombination mit dem Änderungsantrag der vorberatenden Kommission, wonach sich die Grundeigentümer bei dem Gemeindegewässern weder an dem Bau noch an den Unterhaltskosten zu beteiligen hätten, ist die Gefahr einer Kostenmassierung sehr gross. Ein Wegfall der Perimeterpflicht dürfte die Anspruchshaltung der Grundeigentümer markant steigern, wenn sie selber keine Kosten und keine Verantwortung mehr zu tragen hätten. Die FDP-Fraktion kann daher diese beiden Anträge der vorberatenden Kommission nicht stützen.

Heim-Gossau (im Namen der CVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Der Kantonsrat hat in der Septembersession die Möglichkeit, in einem zweiten Anlauf über ein neues Wasserbaugesetz für den Kanton zu debattieren. Dies, nachdem das erste Gesetz in einer Volksabstimmung im Jahr 2003 vom Stimmvolk verworfen wurde. Die Regierung hat eine neue Gesetzesvorlage präsentiert, welche insgesamt positiv ist. Dafür bedankt sich die CVP-Fraktion.

Die wichtigsten Änderungen gegenüber der ersten Vorlage sind:

1. Die Einteilung der Gewässer in drei Klassen, analog dem Strassengesetz. Hierbei wird als Unterscheidungskriterium das Schaden- und Gefährdungspotenzial angewendet. Entsprechend differenziert wird die Zuständigkeit, die Verantwortung und die Finanzierung geregelt;
2. Das mehrjährige Wasserbau- und Renaturierungsprogramm;
3. Grundsätzlich wird festgehalten, dass Gewässer primär zu unterhalten sind und sekundär mit raumplanerischen Massnahmen zu sichern und erst als letzte Priorität auszubauen sind;
4. Erfreulich ist auch die Vereinfachung der Verfahren. Somit kann der reine Unterhalt ohne Verfahren ausgeführt werden.

Mit diesen genannten Neuerungen ist es der Regierung gelungen, wichtige Meilensteine für einen modernen Wasserbau im Kanton St.Gallen zu setzen. Zudem hat die vorberatende Kommission den Schutz des Kulturlandes in den Zweckartikel aufgenommen. Die Bedeutung von fruchtbarem Kulturland nimmt weltweit enorm zu. In der Schweiz wird pro Sekunde ein Quadratmeter Kulturland für immer der Produktion von Nahrungsmitteln entzogen. Unser Selbstversorgungsgrad liegt heute unter 60 Prozent. Mit der vorgeschlagenen Lösung der vorberatenden Kommission wird eine ganzheitliche Sicht im neuen Wasserbaugesetz gewährleistet. Im Gegensatz zur Regierung will die vorberatende Kommission die Perimeterpflicht in der Gemeindeklasse aufheben. Mit dem neuen Wasserbaugesetz erhalten wir die Möglichkeit, dass die Aufgaben, die Verantwortung und die Finanzierung der Gewässer in allen Klassen einheitlich geregelt werden kann. Der Kanton ist sachgerecht in der

Kantonsklasse zuständig, die Gemeinde in der Gemeindeklasse und die Grundeigentümer in der Eigentümerklasse. Mit dem vorliegenden Gesetz erhält der Kanton ein modernes und zweckmässiges Wasserbaugesetz, das differenziert den gestellten Anforderungen gerecht wird.

Lendi-Mels (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Stimmbürger, die am 9. Februar 2003 das Wasserbaugesetz abgelehnt haben, erwarten vom neuen Gesetz, dass ihre Anliegen im neu erarbeiteten Gesetz berücksichtigt werden. Es waren 66 Gemeinden aus ländlichen Gegenden, die das Gesetz ablehnten. Kritisiert wurden v.a. die fehlende Differenzierung bei der Wasserbaupflicht, die übermässige Belastung der Grundeigentümer und die Weiterführung der sehr aufwendigen Perimeterpflicht. Zudem stand die zu starke Gewichtung der Renaturierung gegenüber dem Hochwasserschutz in der Kritik. Damit die Bürger das neue Wassergesetz akzeptieren, sind folgende Punkte zu berücksichtigen: Dem Hochwasserschutz muss erste Priorität eingeräumt werden, die Bestimmungen in diesem Gesetz müssen erwirken, dass der Wasserbau und der Unterhalt mit einem klaren Konzept nachhaltig ausgeführt werden kann, damit grössere Schäden verhindert werden können. Die Finanzierung beim Wasserbau und Unterhalt muss klar und ohne übermässige Belastung einzelner Grundeigentümer und ohne aufwendige Verfahren geregelt werden. Es ist sicher wichtig, dass der Ökologie in einem sinnvollen und nicht übertriebenen Rahmen Beachtung geschenkt wird. Bei all den wasserbaulichen Massnahmen darf der Schutz von Kulturland nicht vernachlässigt werden. Die Situation der Selbstversorgung in der Schweiz und die allgemeine Versorgung mit Lebensmitteln auf dem Weltmarkt verschlechtert sich laufend, weil pflanzliche Produkte, die auf dem Kulturland wachsen, nicht nur zur Ernährung von Mensch und Tier gebraucht werden, sondern auch zur Energieerzeugung genutzt werden. Mit der Einteilung der Gewässer in drei Klassen wird die Grundlage geschaffen, die Aufgaben, Finanzierung und Verantwortung einheitlich zu regeln. Mit dem mehrjährigen Wasserbauprogramm wird eine koordinierte und nachhaltige Verbesserung und Übersicht des Gewässerbaus im Bereich Hochwasserschutz und Renaturierung möglich. Damit das neue Wasserbaugesetz bei der Abstimmung durch das Volk nicht wieder auf Feld eins zurückgesetzt wird, unterstützt die SVP-Fraktion grossmehrheitlich die Anträge der vorberatenden Kommission.

Friedl-St.Gallen (im Namen der SP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die vorliegende Version des Wasserbaugesetzes nimmt Argumente aus dem Abstimmungskampf zur letzten Vorlage auf. Damals wurde die Vorlage «hauchdünn» vom Volk abgelehnt. Neben den Anregungen aus dem Abstimmungskampf wurden auch die Anliegen der beiden überwiesenen Motionen – «Ein zukunftsgerichtetes Wasserbaugesetz» und «Förderung von Gewässerrenaturierungen» – in die Vorlage aufgenommen.

Die Vorlage beurteilt die SP-Fraktion als ausgewogen, und sie begrüsst auch, dass sie umfassend ausgefallen ist und dass neue Aspekte wie z.B. Hochwasserentlastung und Entschädigung bei Elementarereignissen aufgenommen worden sind. Die Erfahrung hat gezeigt, es gibt keine 100-prozentige Sicherheit vor Überschwemmungen. Dämme einfach höher zu bauen, hat sich als Illusion entpuppt: unbezahlbar und trotz allem unsicher. Mit dem traditionellen Wasserbau wurden

viele natürliche Fliessgewässer zerstört oder stark beeinträchtigt. Fast jeder Bach wurde geradebetoniert, damit das Wasser rasch abfließt und damit Land – Bauernland oder Land für Überbauungen – gewonnen werden kann. Für die Unterlieger einer solchen Region war es dann teilweise mit verheerenden Folgen verbunden, weil dort dann das viele Wasser sehr rasch angekommen ist. Es ist klar, Gewässer brauchen Platz. Fliessgewässer sind aber nicht nur Abflussrinnen. Fliessgewässer sind wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere; sie weisen eine sehr hohe Artenvielfalt auf und oft eben auch mit bedrohten Arten. Bäche und Flüsse sind aber auch beliebte Naherholungs- und Erholungsgebiete für den Menschen. Sie sind die Adern unserer Landschaft.

Im Kanton St.Gallen haben fast 40 Prozent der Fliessgewässer dringenden Renaturierungsbedarf. Da steht eine grosse Aufgabe an, eine Aufgabe für ganze Generationen. Dieses Gesetz nimmt das Vorhaben jetzt an die Hand, zwar in einem kleinen Umfang, aber immerhin. Die SP-Fraktion unterstützt das Vorhaben. Wir sind aber besorgt um die Finanzierung dieser Renaturierung. Wir haben bereits bei der Beratung zum Fischereigesetz beantragt, dass man einen Renaturierungsfonds einrichten sollte. Dieser Fonds sollte gespiesen werden mit bereits bestehenden Abgaben am Allgemeingut Wasser. Solche Fonds bzw. ähnliche Verfahren kennen bereits Kantone wie Bern, Aargau, Genf oder Solothurn, um die Renaturierungsfinanzierung sicherzustellen. Die SP-Fraktion befürchtet, dass die Renaturierungen beim ersten Sparprogramm als erstes gestrichen werden und wir in dieser Frage nicht vorankommen. Es muss berücksichtigt werden, Renaturierungen sind auch für kleinere Bauunternehmungen ein willkommenes Beschäftigungspotenzial, insbesondere im Winterhalbjahr. Die SP-Fraktion wird den Antrag hier nicht mehr stellen. Wir warten jetzt auf die Initiative des Fischereiverbandes auf eidgenössischer Ebene, die genau so einen Fonds verlangt.

International unbestritten ist im modernen Wasserbau die Verbindung aus Ökologie und baulichen Massnahmen. Naturnaher Wasserbau ist heute Standard, auch der Bund unterstützt nur noch Projekte, die sich daran orientieren – das ist gut. Die vorberatende Kommission hat in Rüthi ein solches eindrückliches Beispiel besucht, Hochwasserschutz verbunden mit Naturnähe. Die Bevölkerung hat diesen neuen Gewässerabschnitt sofort als Erholungsraum angenommen, für die Natur wurde ebenfalls ein Bereich reserviert. Die Hochwassersituation ist höher als vorher. Eine Win-win-Situation, zu der ich dem Gemeindepräsidenten Ammann-Rüthi, unserem Kantonsratspräsidenten, gratulieren möchte.

Die Regierung hat den vielfach geäußerten Wunsch, die Gewässer in drei Kategorien einzuteilen, aufgenommen. Der Ansatz stützt sich bei den kantonalen Gewässern auf eine bestehende Definition aus dem Baugesetz, für die Unterscheidung von Gemeindengewässern und übrigen Gewässern auf ein nachvollziehbares Attribut. Trotzdem wird es noch Klärung brauchen, bis das sauber auf dem Papier liegt. Ich kann mir aber vorstellen, dass aufgrund des Finanzierungsmodells viele Gelüste bestehen, Gewässer in die Kategorie Kantonsgewässer zu verschieben. Damit ist man durch das neue Gesetz die Unterhaltungspflicht, die Wasserbaupflicht und einen grossen Teil der Finanzierung los. Für die SP-Fraktion ist die gemeinsame Finanzierung von Bau und Unterhalt von Gemeindengewässern sehr wichtig. Es ist gerechtfertigt, dass Anstösserinnen und Anstösser als direkt Profitierende sich daran finanziell beteiligen, und zwar zusammen mit der öffentlichen Hand, d.h. mit der Gemeinde. Art. 40 der Vorlage der Regierung war so konzipiert, dass jede Ge-

meinde frei ist, die Höhe ihrer Beiträge selbst festzulegen. Sie ist verpflichtet, nur verpflichtet, 25 Prozent zu übernehmen, kann aber auch 100 Prozent übernehmen, wenn sie das möchte. Diese Gesetzesregelung gibt die grösstmögliche Flexibilität, damit jede Gemeinde die für sie beste Lösung wählen kann. Wir werden deshalb den Antrag der Regierung unterstützen. Bei Art. 2, welcher der andere Kernpunkt dieses Gesetzes sein wird, wird die SP-Fraktion ebenfalls die Regierung unterstützen.

Für die SP-Fraktion ist es nicht richtig, dass man Mensch, Tier, erhöhte Sachwerte und Kulturland im Schutz auf die gleiche Ebene stellt, und glauben Sie uns, es ist nicht, weil wir das Kulturland geringschätzen, sondern es ist deshalb, weil diese Forderung falsche Erwartungen weckt. Es wird unmöglich sein, dem Kulturland den gleichen Schutz zu gewähren wie Mensch, Tier und hohen Sachwerten. Die SP-Fraktion unterstützt das Eintreten auf diese Vorlage. Sie fordert, dass Art. 2 und Art. 40 zurück in die Version der Regierung geführt werden müssen, sonst ist dieses Gesetz untauglich und wird von der SP-Fraktion abgelehnt.

Nufer-St.Gallen (im Namen der GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Das vorliegende Gesetz ist ein gutes Gesetz; ein bisschen kompliziert, wie die Gesetze eben sind. Wir hätten es begrüsst, wenn man das Gesetz anders «getauft» hätte, nämlich «Wasserbau und Renaturierung». Die GRÜ-Fraktion wird einen entsprechenden Antrag in der Detailberatung stellen.

Mit diesem Gesetz wird versucht, die Sünden der Vergangenheit ein wenig auszubügeln. Früher wurde dem Wasser der ihm zustehende Platz mehr und mehr weggenommen: man hat es eingedolt und Dämme errichtet, weil man Land gewinnen wollte. Die Erfahrung zeigt, dass das Wasser mächtiger ist als der Mensch. Es sucht sich seinen Platz mit Gewalt, sofern wir ihm ihn nicht freiwillig zugestehen wollen. Dies kann schrecklich sein und grosse Schäden verursachen.

Leider hat eine knappe Mehrheit der Kommission dieses Gesetz entscheidend verschlimmbessert. Wir hoffen auf die Vernunft vieler Mitglieder dieses Rates, damit die Verschlimmbesserungen wieder rückgängig gemacht werden. Mit den Anträgen der Kommission – wenn wir die hier so verabschieden – glaube ich nicht, dass das Wassergesetz die nächste Volksabstimmung überstehen wird. Meine Damen und Herren, in unserem Kanton haben wir bis jetzt immer die Devise gehabt, dass Besitz auch verpflichtet, nicht nur Vorteile hat, sondern auch die entsprechenden Investitionen erfordert. Mit dem Antrag, dass die Privaten nichts mehr zum Unterhalt und Verbau der Gewässer beitragen sollen, hat sich die Mehrheit der Kommission von diesem Grundsatz – der eine der Grundlagen unseres Staates ist – «kalt» verabschiedet. Die Devise lautet: «Die Vorteile wollen wir, die Kosten soll der Staat übernehmen.» Es wundert mich schon sehr, dass heutzutage viele Personen dieser Devise nachleben wollen. Ein Staat, eine Gemeinschaft, die immer mehr nach dieser Devise leben will, hat keine grosse und glänzende Zukunft vor sich. Der Egoismus triumphiert immer mehr und die soziale Verantwortung wird immer kleiner geschrieben. Meine Damen und Herren, hier haben wir Gelegenheit, Gegensteuer zu geben.

Dass der Schutz des Kulturlandes den gleich hohen Stellenwert geniessen soll wie Mensch, Tier und erhebliche Sachwerte, kann die GRÜ-Fraktion nicht unterstützen. Wohin soll das Hochwasser mit möglichst geringen Schäden abgeleitet werden, wenn nicht auf dem Kulturland? Das Wasser auf dem Kulturland fliesst

wieder ab. Das möglicherweise niedergedrückte Gras lässt sich mit wenig Aufwand «reparieren». Wenn Sie das Kulturland in dem Masse verbauen wollen, dass es Schutz für ein «100-jähriges Hochwasser» bietet, ist es nicht finanzierbar. Es wird auch die nötige Wirkung nicht haben, weil das Wasser, wenn es hoch und gewaltig kommt, sich seinen Platz selber nimmt.

In den nächsten Jahren werden die Gemeinden die Gefahrenkarten erstellen. Ich begreife, dass es den Gemeinden vor dieser Aufgabe ein wenig graut. Es wird nicht populär sein, wenn man sagen muss: «Entschuldigung, aber dieses Bauland kann nicht überbaut werden.» Aber wir sind zuversichtlich, dass mit Hilfe des Kantons auch diese Aufgabe bewältigt werden kann.

In Zukunft wird Wasserbau und Renaturierung in einem Mehrjahresprogramm aufgelegt werden. Die GRÜ-Fraktion möchte beliebt machen, dass dieses Mehrjahresprogramm im Wahljahr verabschiedet wird. Wir befürchten, wenn die Finanzen einmal wieder knapper werden, dass dann bei der Renaturierung gespart wird. Wenn wir das Programm in einem Wahljahr verabschieden, werden vermutlich gewisse Ratsmitglieder ein besseres Gedächtnis dafür haben, für was sie Geld gesprochen haben und wofür sie eingestanden sind. Es besteht dann die Hoffnung, dass die Renaturierungsprogramme die Sparwut überstehen. Frühere Sparpakete haben gezeigt, dass langfristig nicht gespart wurde, sondern die Kosten wurden teurer. Dasselbe würde mit der Renaturierung geschehen, wollte man diese wieder «zurückfahren».

Was in diesem Gesetz nicht vorkommt, ist die Regenwassernutzung. Die Regierung sollte Anstrengungen unternehmen, möglicherweise durch Fördermittel, die Regenwassernutzung populär zu machen. Das Wasser wird immer knapper. Wir müssen lernen, vom verschwenderischen Umgang mit diesem wertvollen Lebens- element wegzukommen. Durch die Nutzung des Regenwassers und des Brauchwassers kann Wasser gespart werden. Die erforderlichen Investitionen kämen dem Gewerbe und den Kleinbetrieben zugute. Ich möchte das Baudepartement bitten, sich um diese Thematik zu kümmern und uns Pläne vorzulegen, wie die Regen- und Brauchwassernutzung vorangetrieben werden kann.

Tinner-Wartau: In Bezug auf das Wasserbaugesetz möchte ich auf die Interessen der St.Galler Gemeinden hinweisen. Die vorliegende Gesetzesgrundlage wurde auch in einer Arbeitsgruppe der Gemeindepräsidentenvereinigung beurteilt und für sinnvoll und zweckmässig beurteilt.

An mehreren Sitzungen mit dem Baudepartement wurden Vor- und Nachteile der Perimeterfinanzierung beraten und verschiedene Varianten durchdiskutiert. Nicht nur in einer Arbeitsgruppe beurteilt, sondern auch anschliessend in unseren VSGP-Regionen wurde das Geschäft nochmals diskutiert, auch in den einzelnen Gemeinderäten, und somit ist die Haltung der VSGP sehr breit abgestützt. So wurden auch die Erkenntnisse aus der Volksabstimmung über das Wasserbaugesetz von damals aufgenommen, u.a. die Klassierung/Einteilung der Gewässer. Der Kulturlandschutz und der Wegfall der Perimeterpflicht müssen in einem engen Zusammenhang beurteilt werden. Es kann nicht angehen, dass jederzeit der Schutz des Kulturlandes gefordert werden kann, ohne sich an den Kosten beteiligen zu müssen. Dagegen erachten wir den sorgsamen Umgang mit dem Kulturland bei Renaturierungsprojekten als sinnvoll und unterstützen den Antrag der vorberatenden Kommission. Wenn künftig die Perimeterunterhaltungspflicht wegfällt, wird jede

Gemeinde – und das garantiere ich Ihnen – auch zusätzliches Personal mit entsprechenden Kostenfolgen für den Unterhalt Gewässer einstellen müssen. Auch wird die Eigenverantwortung bei den Grundeigentümern bzw. Bachanstössern schwinden: Bei Verstopfung des Bachlaufes oder bei Holz im Bach wird der Werkhof der jeweiligen Gemeinde kontaktiert werden. Die Forderungsmentalität wird zunehmen.

Beim Strassenwesen kennen wir das Perimeterwesen auch, indem Anstösser an den Bau sowie an den Unterhalt zur Mitfinanzierung herangezogen werden. Was bei den Strassen funktioniert, sollte eigentlich auch bei den Gewässern funktionieren. Als Argument für einen Perimeter dient, dass Gewässer z.B. auch einen Wert haben. Ich denke z.B. an Liegenschaftsaufwertungen bei Anstössern an naturnahen Gewässern oder an Ufergemeinden, wo der Bodenpreis auch sehr teuer ist.

Sachliche und finanzpolitische Überlegungen sprechen für die Variante der Regierung. Sie können nicht Steuern senken und dem Kanton und den Gemeinden jährliche Lasten – die letztendlich nur über den Steuerfuss finanziert werden können – von mehreren Millionen Franken aufbürden. Die Idee, die Grundsteuer für die Finanzierung des Gewässerunterhalts heranziehen zu wollen, überzeugt nicht, weil es von gewissen Kreisen Bestrebungen gibt, die Grundsteuer stark zu reduzieren oder abzuschaffen.

Ich ersuche Sie, das Wasserbaugesetz gemäss Vorlage der Regierung zu unterstützen. Mit der Vorlage wird die Verantwortung jedes Einzelnen mitberücksichtigt und nicht eine Vollkaskoversicherung ohne Zahler ermöglicht.

Regierungsrat Haag: Ich möchte Ihnen für die positive Aufnahme unseres neuen Gewässerbaugesetzes danken. Ich darf feststellen, dass wir über alle Parteien hinweg in den Grundsätzen gleicher Meinung sind. Die Differenzen beginnen dann, wenn es um die Details und um die Anwendung geht. Betrachte ich die Anträge auf den gelben und grauen Blättern, dann sind die Differenzen nicht gross. Ich bin zuversichtlich, dass wir eine Lösung finden können.

Bemerkung zur Ausgangslage: Nach harten Auseinandersetzungen im Parlament wurde das letzte Wasserbaugesetz durch das Volk abgelehnt. Eine Woche nach der Abstimmung wurden im Parlament zwei Motionen eingereicht. Eine Motion verlangt ein zukunftsgerichtetes Wasserbaugesetz für den Kanton St.Gallen mit acht Auflagen. Unter anderem verlangt die Motionärin – und das ist auch heute noch eine Differenz –, dass Träger der Wasserbaupflicht bei Gewässern nach Art. 29 der Kantonsverfassung in der staatlichen Hoheit stehen: je nach Gewässerklasse der Staat, die Gemeinden oder die Grundeigentümer. Die Grundeigentümer wurden wieder explizit erwähnt. Die zweite gutgeheissene Motion verlangt die Förderung von Gewässerrenaturierung. Die Regierung hat den Auftrag durch das Parlament bekommen, beide Anliegen gemeinsam zu lösen. Diese Aufgaben zu lösen ist nicht einfach: Gründe, welche zum Teil zur Ablehnung des Gesetzes führten, fanden wieder Eingang in die Motion, und zum Teil sind die Erwartungen noch gesteigert worden. Die Regierung prüfte, ob es tatsächlich ein so grosses finanzielles Problem ist, dass es in den NFA einfließen muss und analog den Strassen für die Gewässer geschaffen werden müsste. Es wurde abgeklärt, und man ist zur Auffassung gekommen, das ist es nicht. Wenn tatsächlich ein konkretes Hochwasserschutzprojekt eine Gemeinde belastet, so ist die Möglichkeit vom individuellen Lastenausgleich über den NFA möglich, deshalb keine weitere Klasse.

Ich muss Ihnen sagen, wir haben sehr viele Anliegen aus dem bereits seit Jahren bestehenden Bundesrecht übernommen. Bestimmungen, die in den Jahren ohne neues Wasserbaugesetz bereits konsequent auch schon angewendet wurden. Da gibt es nichts Neues.

Wir haben versucht, die verschiedenen Anliegen bestmöglich ins neue Wassergesetz aufzunehmen und zu realisieren. Wir haben die Klassen der Gewässer – pragmatisch, einfach und ohne riesige Aufwendungen zu machen – geschaffen und die Zuständigkeiten für die verschiedenen Gewässerklassen geregelt und ein Mehrjahresprogramm erarbeitet, wie wir die verschiedenen Aufgaben lösen wollen. Wir haben grossen Wert auf einfache Verfahren gelegt, damit man nicht diskutieren und streiten muss, sondern dass wir unsere Aufgaben erfüllen können. Ein weiteres wichtiges Anliegen ist das grössere Engagement des Staates: Der Kanton und die Gemeinden machen mehr für Gewässer, Hochwasserschutz und für die Renaturierung. Wenn dies nicht so wäre, wäre das Wasserbaugesetz auch nicht obligatorisch der Volksabstimmung unterworfen. Der Kanton bezahlt viel. Deshalb bin ich überrascht, dass zusätzliche Forderungen an den Staat gestellt werden. Ich möchte daran erinnern – es wurde auch beim Eintretensvotum von einer Votantin erklärt, – es gilt die Grundsätze des Wasserbaus zu beachten. In erster Linie geht es darum, dass der Unterhalt der Gewässer richtig gemacht wird: 1. Es sollen Verklausungen (Verstopfungen) und Hindernisse ausgeräumt werden, damit das Wasser nicht unnötig blockiert und überläuft. 2. Das ist Bundesrecht: Es sind die raumplanerischen Massnahmen in Aktion zu bringen, das heisst, es muss gesehen werden, ist das überhaupt möglich, dass die Menge, das Einzugsgebiet, hier wegfliessen kann. Ich muss Ihnen sagen, das braucht hie und da etwas Land, auf eine andere Art ist es nicht möglich. Wo immer seit dem 2. Weltkrieg gebaut wurde, kam die Frage: Wo hat es ein Gewässer? Wo hat es ein Loch? Das Verfahren war immer gleich: Röhre rein, zudecken, Gebüsch abschneiden und mit dem Ladewagen drüberfahren. Somit hatte man keine Hindernisse mehr, bis das Rohr voll war. Ist das Rohr voll, geht das Wasser seinen eigenen Weg. Das Wasser entwickelt zerstörerische Kräfte. Die Schäden bei Überschwemmungen – finanziell liegen sie im Millionenbereich – zeigten die Kraft des Wassers deutlich. Dies zeigt, dass den Gewässern der nötige Raum zugestanden werden muss. Nehmen Sie die «lebendigen» Beispiele der letzten Jahre zur Kenntnis, dann können Sie nicht konsequent sagen, «das geht uns nichts an».

Machen wir es praktisch: Sie können einem 16-Jährigen nicht sagen, er solle die Kleider des 10-Jährigen tragen, weil es keine grösseren Kleider hat. Das funktioniert nicht; das gleiche Prinzip gilt auch für die Gewässer. Ich möchte noch ein anderes Beispiel nehmen: Die baulichen Massnahmen, um die Besiedlung, Kulturwerte und Menschenleben zu schützen, müssen zweckmässig gemacht werden. Die Hartverbauungen sind teuer, müssen aber gemacht werden. Im Bundesgesetz steht, dass parallel zu Hartverbauungen immer auch ökologische Begleitmassnahmen zu realisieren sind. Damit gelingt die Aufwertung der Ufer des Gewässerraumes. Ich kann Ihnen ein praktisches Beispiel aus meiner Tätigkeit als Präsident der Linth-Kommission geben: Bei der Renaturierung war die Devise, Hartverbauungen nur dort, wo es tatsächlich unumgänglich ist. Die Prüfung hat dann ergeben, mit unseren Berechnungen kommen wir nicht durch. Folglich mussten wir nachbessern und die ökologischen Aufwertungen erweitern. Wir mussten 10 Mio. Franken mehr einrechnen, weil sonst das Projekt der Bund nicht genehmigt hätte und damit die 30

bis 40 Prozent Bundesanteile nicht bezahlt hätte. Erfüllt ein Projekt die gesetzlichen Anforderungen des Bundes nicht, werden auch keine finanziellen Mittel gesprochen. Ich sehe nicht ein, wieso wir nicht die gleichen Kriterien übernehmen, damit der Kanton auch den Gemeinden Beiträge für ihre Gewässer bezahlt.

Es bestehen zwei Differenzen: Zum einen das Kulturland. Ich habe grundsätzlich Verständnis für das Anliegen, aber im Zweckartikel ist es am falschen Ort. Ich werde darauf in der Spezialdiskussion zurückkommen. Zum anderen der Perimeter: Über den Aufwand des Perimeters wird ein Gespenst an die Wand gemalt. Ich erinnere Sie daran, dass es in 75 Gemeinden ein normales Vehikel ist und dass es funktioniert. Aufgrund der verschiedenen Interessen hat die Regierung eine flexible Lösung vorgelegt. Die Gemeinden sollen situativ entscheiden können, ob sie mehr oder weniger tun und wie sie es tun. Aber die Grundeigentümer per se aus der Verantwortung zu entlassen, ist problematisch. Es bringt sie v.a. nicht weiter in einer zügigen Lösung ihrer Wasserbauprojekte.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass der Wasserbau – auch gemäss NFA – eine Verbundaufgabe bleibt. Eine Verbundaufgabe heisst, dass der Bund sich nicht aus der Verantwortung verabschiedet. Er beteiligt sich finanziell, wie auch der Kanton, die Gemeinden, aber auch die Grundeigentümer: Es sind alle im gleichen Boot. Wir müssen unseren Lebensraum, den Wohn- und Lebensraum und das Kulturland vor Hochwasser schützen. Wenn Sie die Perimeterpflicht herausbrechen – auf der Gemeindegewässer-Ebene –, dann entsteht ein Unterbruch im System und es werden seltsame Anreize für gewisse Unterhaltspflichtige geschaffen, um in eine andere Gewässerkategorie zu kommen. Das vorliegende Gesetz ist ausgewogen, austariert und verhältnismässig – wir werden sicherlich noch darüber diskutieren.

Betrachte ich die Änderungsanträge, so sind die Differenzen nicht sehr gross. Die Erarbeitung des Wasserbaugesetzes war eine komplexe Aufgabe. Ich habe sogar zwischendurch die Arbeiten gestoppt, und es wurde nochmals von vorne begonnen. Tinner-Wartau hat es gesagt, das Wasserbaugesetz ist breit abgestützt. Die Gemeinden – welche sehr unterschiedliche Probleme mit Gewässern haben – wurden miteinbezogen. Nufer-St.Gallen hat vermutlich recht, wenn er die Kompliziertheit des Gesetzes anspricht. Im Gesetz wurde eine möglichst grosse Flexibilität eingebaut, damit die Gemeinden mit ihren Bürgern massgeschneiderte Lösungen auf ihrem Gemeindegebiet finden können. Neben den Gemeindepräsidenten stimmten auch die Regionen dem Gesetz zu. Wir haben die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung aufgenommen und Korrekturen im Gesetz vorgenommen. Ich bin überzeugt, wir haben ein gutes Wasserbaugesetz. Ich war über die Ablehnung des Wasserbaugesetzes im Jahr 2003 nicht erfreut. Aber das vorliegende Wasserbaugesetz ist besser, klarer, einfacher und ausgewogener. Das Gesetz beinhaltet die neuesten Erkenntnisse von Überlastfällen mit den Retentionsflächen. Jeder, der betroffen ist, wird entschädigt. Ich bin stolz, dass diese Regelung in dieser Form gelungen ist. Wir haben viele Gründe, dem Projekt zuzustimmen. Ich danke Ihnen für das Eintreten und für die eine Detailberatung, welche zum Ziel haben sollte, der praktischen Anwendung des Gesetzes zum Durchbruch zu verhelfen.

Der Kantonsrat tritt auf das Wasserbaugesetz mit 104:0 Stimmen ein.

Art. 2 (Zweck). Hug-Muolen legt seine Interessen als Präsident des landwirtschaftlichen Clubs des Kantonsrates offen.

Ich bitte Sie, bei Art. 2 des vorliegenden Gesetzes dem Antrag der vorberatenden Kommission zu folgen und begründe Ihnen das wie folgt: Kulturland ist in unserem Land sehr knapp und es ist auch nicht vermehrbar. Kulturland ist ein wesentlicher Teil unserer natürlichen Lebensgrundlage. Ernährungssicherheit und Ernährungssouveränität haben für eine nachhaltige Entwicklung unseres Landes eine wichtige Bedeutung erlangt. Der Selbstversorgungsgrad der Schweiz liegt heute unter 60 Prozent. Es ist keine Option, die Schweizer Landwirtschaft stetig weiter zu verdrängen und dafür mehr Nahrungsmittel aus dem Ausland zu importieren mit allen damit verbundenen Nachteilen.

Neben umweltrelevanten Fragestellungen müssen deshalb auch die Auswirkungen auf die Landwirtschaft sowie deren Anliegen berücksichtigt werden. Wir erwarten, dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Sorgfalt behandelt werden und so weit wie möglich erhalten bleiben. Kartoffeln, Getreide, Gemüse und Heu wachsen nun einmal nicht auf den Churfürsten, sondern auf fruchtbaren Böden im Tal.

Die Böden, unserer Kulturland muss bei wasserbaulichen Massnahmen in die Diskussion miteinbezogen werden. Werden die Böden weggeschwemmt, sind sie weg. Darum, pflegen wir sie, dann bleiben sie uns ewig erhalten.

Es ist mir völlig klar, dass der grösste Verlust an Kulturland durch die Bautätigkeit verursacht wird. Diese Problematik müsste einmal genauer betrachtet werden. Auch wenn es keinen direkten Zusammenhang mit dem Wasserbaugesetz hat, möchte ich auf folgenden Sachverhalt hinweisen: Der jährliche Kulturlandverlust in diesem Land beträgt dreimal meine Wohngemeinde Muolen. Muolen zählt immerhin noch 63 Bauernbetriebe, bringt Futter für 1500 Kühe hervor und es werden 11'287 Hochstammobstbäume gepflegt.

Ich sehe den Verlust an Kulturland mit grosser Sorge. Wenn die Regierung in ihrem roten Blatt schreibt, der Schutz des Kulturlandes dürfe deshalb nicht im Zweckartikel aufgeführt werden, weil dann ein identischer Schutz des Kulturlandes wie bei Menschen und Tieren gewährleistet werden müsse, dann kann ich das nicht verstehen. Als Mensch, Tierhalter und Eigentümer von Gebäuden sowie Kulturland bin ich sehr wohl in der Lage, eine entsprechende Prioritätenliste der Schutzwürdigkeit der genannten Güter zu erstellen. Ich nehme nicht an, dass die Regierung erhebliche Sachwerte im gleichen Umfang wie die Menschen schützen will. Ich bin überzeugt, dass auch der Schutz des Kulturlandes im Zweckartikel Platz hat. Haben wir doch den Mut, die richtigen Signale – mit Augenmass, aber im Wissen um unsere ökologische und ökonomische Verantwortung – zu senden. Kulturland wird auch in 200 Jahren ein wesentlicher Teil der natürlichen Lebensgrundlage unserer Nachkommen sein. Begegnen wir dem Kulturland respektvoll, damit es für die Zukunft erhalten bleibt.

Bürgi-St.Gallen (im Namen der FDP-Fraktion): Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Gemäss Vorschlag der vorberatenden Kommission soll Kulturland auf die gleiche Schutzstufe gehoben werden wie ein Menschenleben. Wenn man die Formulierung genau betrachtet, dann fällt auf, dass das Kulturland noch vor den erheblichen Sachwerten genannt wird. Erhebliche Sachwerte sind Häuser, Strassen, Brücken usw. Der Vorschlag der vorberatenden Kommission beruht auf einer einseitigen

gen Betrachtungsweise, welche wieder korrigiert werden muss. Sowohl die CVP-Fraktion als auch Hug-Muolen haben mit dem Begriff Kulturlandverlust argumentiert. Dabei handelt es sich um ein Problem, und ich habe deshalb auch einen Vorstoss, der zirkuliert, mitunterzeichnet.

Der Kulturlandverlust ist auf die Bautätigkeit zurückzuführen. Dabei handelt es sich um ein Teilversagen der Raumplanung, mit Wasserbau hat es nichts zu tun. Es ist nicht richtig, wenn im Kontext mit dem Wasserbaugesetz eine Landwirtschaftsdebatte geführt wird mit dem Ziel, den Bauernstamm zu retten. Möglicherweise wird der Einwand erhoben, es handle sich nur um einen Zweckartikel ohne konkrete Auswirkungen auf die Schutzmassnahmen. Ich empfehle einen Blick in die Botschaft der Regierung zu werfen. Daraus ergibt sich, dass die Bestimmung den Rahmen vorgibt: Den Rahmen, innerhalb welchem überhaupt wasserbauliche Massnahmen getroffen werden müssen. Durch die Aufnahme des Kulturlandes als gleichwertiges Schutzobjekt wie ein Menschenleben werden massive finanzielle Auswirkungen provoziert. Ich möchte auch daran erinnern, dass der Antrag der Regierung bereits eine grosszügige Lösung darstellt. Gegenüber dem verworfenen Wasserbaugesetz aus dem Jahr 2003 werden höhere Beiträge an den Ausbau und den Unterhalt geleistet. Es besteht kein Grund, noch weiter zu gehen. Wenn gesagt wird, der Zweckartikel habe keine Auswirkung, wieso wollen Sie dann den Artikel in das Gesetz aufnehmen? Mit gutem Gewissen können wir den Artikel ablehnen. Der Antrag der vorberatenden Kommission wird erhebliche materielle Auswirkungen haben.

Frei-Diepoldsau legt seine Interessen als Jurist und Anwalt offen und beantragt, Art. 2 zu streichen.

In der Gesetzgebungslehre wird immer wieder postuliert, dass Gesetze keine Zweckartikel enthalten sollten, weil das Gesetz insgesamt den Zweck regelt. Das Gesetz spricht für sich selber. Vor meiner Zeit als Parlamentarier arbeitete ich im Rechtsdienst der Staatskanzlei. Den Mitarbeitern des Rechtsdienstes wurde immer gesagt: «Keine Zweckartikel im Gesetz». Auch die Redaktionskommission – der ich anfänglich mal angehört habe – hat die Richtlinie herausgegeben, in einem Gesetz sollten keine Zweckartikel aufgenommen werden, weil sie nur für Diskussionen sorgen. Der bisherige Verlauf der Diskussion im Rat bestätigt dies. Hinzu kommt, dass Zweckartikel keinen grossen Sinn haben.

Der Rat hat gestern und vorgestern zwei Gesetze in 1. Lesung verabschiedet: das Gemeindegesetz und das Datenschutzgesetz. Beide Gesetze enthalten keinen Zweckartikel. Als Jurist und Anwalt müsste ich eigentlich Freude an Bestimmungen haben, die völlig unbestimmt sine. Über diese Bestimmungen kann man stundenlang – nicht nur hier im Rat – diskutieren, vor allem in Rechtsschriften und Rechtshandeln und vor den Gerichten. Den Zweckartikel braucht es nicht. Das Gesetz regelt die Details und Angaben sowie Angelegenheiten. Folglich beantrage ich, Art. 2 zu streichen. Dann müssen wir auch nicht darüber diskutieren, ob das Kulturland mit gemeint ist oder nicht; in welcher Reihenfolge die einzelnen Schutzgüter genannt werden usw.

Bosshart-Thal (im Namen der SP-Fraktion): Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Die Begründung der Regierung auf dem roten Blatt ist nachvollziehbar und schlüssig. Die Argumente sind schon mehrmals genannt worden. Ich möchte hier deshalb nicht alle nochmals wiederholen. Ich denke, dass die Hervorhebung des Kulturlandes in diesem Artikel nicht richtig ist, weil es zu Mehrkosten und vor allem zu Zielkonflikten führen würde. Das Problem des Kulturlandverlustes beschäftigt uns auch, aber es hat mit dem Wasserbau relativ wenig zu tun.

Würth-Goldach: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Ob man den Zweckartikel streichen kann oder soll, darüber kann ich mich nicht äussern, weil ich es nicht beurteilen kann. Grundsätzlich habe ich Sympathie für einen Zweckartikel. Wenn der Rat den Zweckartikel im Gesetz belässt, dann bitte ich Sie, dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Ich habe in den letzten 20 Jahren als Gemeindepräsident viele Hochwasser- und viele Unwetterschäden erlebt. Wir mussten jeweils anschliessend die Schäden reparieren. Wenn wir in den Zweckartikel das Kulturland aufnehmen, dann suggerieren wir, dass Gewässerausbauten gemacht werden müssen. Ausbauten, die einige 100'000 Franken kosten, damit Land geschützt werden kann. Mit einem Ertragswert von 20 oder 30 Rappen und mit einem Handelswert von vielleicht Fr. 8.– oder Fr. 10.–, das ist unverhältnismässig. Es ist sogar ein Eigengoal, weil der Druck auf die nichtlandwirtschaftliche Nutzung steigt, weil der Hochwasserschutz gewährleistet ist. Es ist nur schwer verständlich, wenn gewisse Kreise auf der einen Seite die Verbauungen verlangen und auf der anderen Seite die Perimeterpflicht abschaffen wollen. Ich weiss, wir müssen Sorge tragen zum Kulturland, aber das hier ist der falsche Schauplatz.

Nufer-St.Gallen (im Namen der GRÜ-Fraktion): Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Es bestreitet niemand, dass das Kulturland schützenswert ist. Aber es gehört nicht in den Zweckartikel. Das kantonale Gesetz sollte der Bundesgesetzgebung folgen: In der Bundesgesetzgebung ist das Kulturland auch nicht in einem Zweckartikel verankert. Das Kulturland könnte im Art. 14 unter einem Bst. k ausdrücklich erwähnt werden, und dort gehört es auch hin. Dann lässt sich auch ein Konflikt mit dem Bundesgesetz vermeiden. Das Kulturland ist im Gesetz, aber nicht auf der gleich hohen Schutzkategorie wie Mensch, Tier und Sachwerte. Ich glaube, das ist der praktikabelste Weg. Wir können uns noch lange Diskussionen ersparen, weil dies nicht der Schicksalsartikel dieses Gesetzes ist – der kommt zu einem späteren Zeitpunkt. Ich stelle folgenden Antrag: Kulturland bei Art. 14 Bst. k einfügen. Wir sollten die Relationen bewahren.

Ritter-Altstätten: Den Anträgen der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Regierungsrat Haag hat sehr eindrücklich ausgeführt, dass es keinen Wasserbau gibt ohne Kulturland. Denn der Wasserbau steht immer in einem sehr engen Verhältnis mit dem Kulturland, und es stellt sich in diesem Zusammenhang nicht die Frage, ob das Kulturland einbezogen wird in den Wasserbau, sondern wie und in welchem Umfang es einbezogen wird. Dass diese Auffassung zutreffend ist, zeigt auch der Änderungsantrag der SP-Fraktion zu Art. 14 Bst. i des Wasserbaugeset-

zes. Wegen dieser Bedeutung des Kulturlandes ist es nach meiner Auffassung gerechtfertigt, dass es auch im Wasserbaugesetz erwähnt und thematisiert wird, damit man Auslegungshilfen hat. Mehr als Auslegungshilfe gibt der Zweckartikel des Wasserbaugesetzes nicht.

Von Bürgi-St.Gallen wurde argumentiert, man hebe das Kulturland auf die gleiche Stufe wie die Menschen. Alle, die dies behaupten, sollten den ganzen Zweckartikel lesen. Interessanterweise liegen Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte auf der gleichen Stufe. Der Mensch, der Regenwurm und das Haus werden auf die gleiche Stufe gestellt, und dann hat man ergänzend die Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Gewässer in den Zweckartikel hineingenommen.

Zu Nufer-St.Gallen: Wenn Sie schon mit dem Bundesgesetz und dem Zweckartikel im Bundesgesetz argumentieren, lesen Sie doch diesen Zweckartikel auch. Dort heisst es: «Dieses Gesetz bezweckt den Schutz von Menschen und erheblichen Sachwerten vor schädlichen Auswirkungen des Wassers, insbesondere vor Überschwemmungen und Erosionen.» Man hat die Tiere hineingenommen, zusätzlich die Erhaltung naturnaher Gewässer und die Wiederherstellung naturnaher Gewässer. Ich meine, wenn diese Erweiterungen gemacht wurden, dann verdient es auch das Kulturland, erwähnt zu werden angesichts seiner Bedeutung im Wasserbau.

Im roten Blatt der Regierung wird erwähnt, und Bürgi-St.Gallen hat auch damit operiert, was für Ansprüche und Ausbaugrade aus dem Zweckartikel gestellt werden können. Das wird aber im Zweckartikel nicht geregelt. Wenn das so wäre, dann könnten auch aus dem Zweckartikel Ansprüche mit Bezug auf Bst. b und c abgeleitet werden. Aber was würde Scheitlin-St.Gallen sagen, wenn ich zu ihm käme und verlangen würde, dass der Irabach renaturiert wird, der jetzt ein elendes Dasein als Kanal fristet? Er würde mich zu Recht auslachen, weil aus einem Zweckartikel keine solchen Ansprüche abgeleitet werden können. Aber wenn Sie sagen, dass aus dem Zweckartikel Verbauungs- und damit auch Renaturierungsansprüche abgeleitet werden können, dann sagen Sie auch, dass solche Ansprüche ebenfalls aus Bst. b und Bst. c abgeleitet werden können.

Hobi-Nesslau-Krummenau: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Der Zweckartikel ist Ausdruck einer Wertehaltung: Mensch, Tier, Sachwerte und zweimal Ökologie. Der Ökologie wird ein hoher Stellenwert beigemessen, obwohl im Bundesgesetz kein Wort über Renaturierungen steht. Es ist nicht unverhältnismässig – insbesondere wenn der Blick auch auf die internationalen Agrarmärkte gerichtet wird –, wenn der Begriff Kulturland ins Gesetz aufgenommen wird. Wenn der Rat dies ablehnt, so unterstütze ich den Antrag von Frei-Diepoldsau.

Altenburger-Buchs: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Als Gemeinderat, Präsident der Naturschutzkommission und Mitglied der Bau- und Planungskommission bin ich der Meinung, der Begriff Kulturland gehört nicht in das Gesetz. Buchs hat zwei grössere Gewässer mitten im Dorf: Wetti und Giessen. Erfreulicherweise haben sich in Buchs bzw. in der Region internationale Firmen und die Internationale Fachhochschule für Technik Buchs (NTB) – neben dem Giessen – niedergelassen. Die Gemeinde und die Region betreiben aktive Wirtschaftsförderung. Gefährden wir das nicht durch kleine Revitalisierungen der Gewässer. Die intensiven Niederschläge der letzten 14 Tage gefährden zu schnell unsere Gewässer,

Gewerbe, Industrie und Schulen. Regierungsrat Haag hat es bereits erwähnt: Das Gewässer braucht Raum. Ebenfalls wurde auf den Kulturlandverlust hingewiesen. Ich teile die Meinung von Bürgi-St.Gallen, dass die Bautätigkeit dafür die Ursache ist.

Lemmenmeier-St.Gallen: Ich möchte aus der Sicht der Redaktionskommission noch Stellung zur Problematik des Zweckartikels nehmen. Die Redaktionskommission kennt keine verbindlichen Richtlinien im Bezug auf die Zweckartikel. Sie neigt aber grundsätzlich dazu, auf Zweckartikel zu verzichten, wenn sie nicht unbedingt notwendig sind. Ein Zweckartikel kann eine Auslegungshilfe sein, aber in der Tendenz sollte auf Zweckartikel verzichtet werden.

Egli-Bronschhofen: Jeder will Wasser direkt ab Hahnen, keine nassen Füsse, das Wasser muss von seinem Grundstück ablaufen, und ein trockenes Zuhause. Aber das Wasser soll der Unterliegende abnehmen. Bäche, Flüsse – nicht sehr attraktiv, sie vor seiner eigenen Haustüre zu haben. Wir schützen uns vor Wasser. Tiere werden ebenfalls so weit als möglich vor Wasser – wie auch Sachwerte – geschützt. All diese Werte sind uns wichtig. Nur das Kulturland hat keine Stimme. Selbstverständlich kann es nicht sein, dass alles Kulturland gegen Hochwasser geschützt werden kann. Aber es muss vor seiner Zerstörung geschützt werden. Hier gehören auch die reinen Renaturierungen dazu, die sehr viel Kulturland beanspruchen. Hochwasserschutz mit integrierter und angemessener Renaturierung ist sinnvoll. Wenn Ihnen das Kulturland etwas wert ist, stimmen Sie dem Art. 2 mit der Neuaufnahme des Kulturlandes zu.

Steiner-Kaltbrunn legt ihre Interessen als Treuhänderin – und nicht als Bäuerin – offen. Dem Antrag der vorbereitenden Kommission ist zuzustimmen.

Kantonsrat Bürgi-St.Gallen hat gesagt: «Kulturlandverlust hat nichts mit Wasserbau zu tun.» Er macht vermutlich nicht die gleichen Erfahrungen in der Stadt St.Gallen wie wir auf dem Land, das kann man ihm verzeihen. Aber sein Eindruck muss korrigiert werden. Ich kann aus Erfahrung sprechen, und Regierungsrat Haag hat es bestätigt: Die Renaturierung der Linth hat 10 Mio. Franken mehr gekostet und sechs Hektaren Kulturland wurden vernichtet. Der Grund liegt in den Anforderungen an die Ökologie, welche eingehalten werden müssen. Wenn im Zweckartikel beides erwähnt werden soll – Erhaltung naturnaher Gewässer und Wiederherstellung naturnaher Gewässer –, dann braucht es auch einen Schutz von Kulturland. Es kann nicht sein, dass für sinnlose Projekte, die nichts mit Hochwasserschutz zu tun haben, Kulturland vernichtet wird.

Regierungsrat Haag: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Zum Zweckartikel: Ob es einen Zweckartikel braucht oder nicht? Ich meine, er sagt in kurzen Sätzen das aus, was wir im Gesamten als Thema wollen: Übersicht, nicht mehr. Ich weiss nicht, ob Kulturland nicht auch ein wichtiger Sachwert ist und dort inbegriffen ist. Viele Bundesgesetze haben einen Zweckartikel, darum kann man den Zweckartikel auch im kantonalen Gesetz belassen.

Zum Kulturland: Die Äusserungen hier im Rat und die Diskussionen in der vorbereitenden Kommission erfreuten mich. Kulturland ist die Lebensgrundlage der produzierenden Landwirtschaft. Hug-Muolen hat gesagt, dass je Jahr Kulturland von einer Fläche von dreimal Muolen verschwindet. Das ist alarmierend. Es ist zwingend

nötig, die Prioritäten richtig zu setzen und Sorge zu tragen zu unserem Kulturland. Ich habe gehört, wir tun so, als wenn alles verbaut wäre und dass wir die zweite Schublade ziehen könnten und eine zweite Landschaft – eine zweite Schweiz – zur Verfügung hätten, um wieder vorne anfangen zu können. Was Sie nicht gesagt haben, Hug-Muolen, wie viel Land die Hochwasserschutzprojekte beanspruchen. Die Zahl ist verschwindend klein.

Um was geht es? Es braucht Land für Hochwasserschutz. Das habe ich gesagt, ich stehe dazu. Wie wollen Sie einem 16-jährigen ein grösseres Kleid verpassen, wenn Sie nicht mehr Stoff zur Verfügung stellen wollen? Es braucht eben Land, um die im Zweckartikel genannten Menschen, Tiere und die hohen Sachwerte schützen zu können. Damit schützen Sie auch das Kulturland, weil es nicht immer überschwemmt wird, wenn wir einen vernünftigen Hochwasserschutz betreiben und ein bisschen Land brauchen.

Zu Steiner-Kaltbrunn: Ihre harten Worte haben mich nicht überrascht, aber trotzdem herausgefordert. Wir brauchten 5 Prozent, um 95 Prozent des Kulturlandes in der Ebene zu schützen. Das ist so, weil man vor 200 Jahren eine andere Gewichtung hatte: Man wollte entsumpfen und hat Kanäle erstellt. Heute wissen wir, dass es in dieser Art nicht mehr funktioniert. Steiner-Kaltbrunn, Sie müssen sich nicht bei mir beklagen. Wir wollten schmaler fahren. Aber das Bundesgericht hat uns die minimalen Vorgaben für die ökologische Aufwertung gegeben.

Zu Hug-Muolen und die Befürworter des Schutzes von Kulturland: Ich bin gleicher Meinung wie Sie. Wieso schützen Sie es dann nicht? Wieso machen Sie dann nichts gegen diese Verschwendung von Kulturland? Wir haben das eidgenössische Raumplanungsgesetz, das von niemandem, auch von den Juristen nicht, erwähnt worden ist. Dort steht, die natürlichen Lebensgrundlagen – Boden, Luft, Wasser, Wald, Landschaft – sind zu schützen. Aber auch, wohnliche Siedlungen und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten. Die Auflistung ist nicht vollständig. Nach den Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes ist die Landschaft zu schonen, insbesondere soll der Landwirtschaft genügend geeignetes Kulturland erhalten bleiben. Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Das heisst, dem Kulturland Sorge zu tragen. Wieso machen Sie es dann nicht? Wir haben im Kanton Probleme bei der Anwendung des Raumplanungsgesetzes. An den Teilzonenplänen wird «geschraubt», und sobald etwas Geld winkt, wird das Kulturland nicht mehr geschont. Wir wollen den Schutz des Kulturlandes umsetzen, werden aber dauernd daran gehindert. Im Raumplanungsgesetz steht alles; wenden Sie es doch endlich an! Aber Kulturland in den Zweckartikel des Wasserbaugesetzes aufzunehmen ist falsch. Kulturland ist ein hoher und wichtiger Sachwert und deshalb schon inbegriffen. Aber ich bin mit der vorberatenden Kommission einig, Kulturland bei den Kriterien zum Wasserbau zu berücksichtigen. Wenn es dann allenfalls um Öffnungen geht, haben Sie den Art. 14. Es sind verschiedene Kriterien dort aufgeführt, die zu beachten sind. Ich bin sehr wohl einverstanden. Ich könnte sagen, wir hätten es vergessen, dort das Kulturland aufzuführen. Lassen wir dieses Kulturland dort, dass wir das sorgfältig beachten und abwägen situativ, um eine gute Lösung für den Hochwasserschutz zu bringen. Das ist der richtige Ort und nicht im Zweckartikel. Im Zweckartikel setzt es völlig falsche Zeichen und Erwartungen, und das wollen wir nicht. Ergänzen Sie den Zweckartikel nicht mit einer Spezialität. Wir müssen Kulturland schützen. Aber helfen Sie mir, das auch sonst zu tun.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Die Aufnahme des Kulturlandes in den Zweckartikel hat die vorberatende Kommission heftig diskutiert und mit 7:6 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen. Eine Streichung des Zweckartikels stand in der vorberatenden Kommission nicht zur Diskussion. Es kam kein diesbezüglicher Antrag und – ich greife vor – auch die Aufnahme des Kulturlandes in Art. 14 war in der vorberatenden Kommission in dieser Form keine Diskussion.

Der Kantonsrat zieht den Antrag der Regierung dem Antrag der vorberatenden Kommission mit 37:66 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Frei-Diepoldsau mit 56:48 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Art. 4 (Einteilung der Gewässer). Widmer-Mosnang beantragt, im Namen der CVP-Fraktion Art. 4 wie folgt zu formulieren:

«Abs. 1 Bst. a: Kantonale Gewässer ____;
Bst. b: Gemeindegewässer ____;
Bst. c: Übrige Gewässer ____.

Abs. 2: Für die Einteilung in die verschiedenen Klassen sind das Einzugs- und Entwässerungsgebiet der Fliessgewässer sowie deren Gefahrenpotential zu berücksichtigen.»

Mit der Einteilung der Gewässer in drei Klassen setzt das neue Wasserbaugesetz die Grundlagen für die Hoheit und Verantwortung und damit auch für die nachhaltige Umsetzung fest. Wir sind uns wohl alle einig, eine gerechte Klassierung der Fliessgewässer in Kantons-, Gemeinde- oder übrige Gewässer ist nicht ganz einfach zu realisieren. Dies mag auch der Grund sein, weshalb das federführende Baudepartement den einfachen Weg gewählt hat. Die kantonalen Gewässer entsprechen gemäss Botschaft der abschliessenden Aufzählung von Art. 59 des Baugesetzes, bei der Einteilung der Gemeindegewässer werden jene Abschnitte berücksichtigt, welche in der Vergangenheit von Bund oder Kanton Gelder für den Ausbau erhalten haben. Die vorgeschlagene Gewässerklassierung entspricht jedoch nicht der eigentlichen Situation in der Praxis.

Die Einteilung der Kantonsgewässer ist aufgrund eines 40-jährigen Artikels im Baugesetz erfolgt. In diesem Artikel wird jedoch nicht von kantonalen Gewässern gesprochen, sondern von Flüssen und Bächen, und der erwähnte Art. 59 wurde im Zusammenhang mit dem Gewässerabstand erstellt. Jegliche Änderungen in den letzten vier Jahrzehnten – erhöhte Niederschlagsmengen, vermehrte Unwetter, 100- oder 300-jähriges Hochwasser, überbaute Siedlungs- und Strassenflächen und das insgesamt zunehmende Schaden- und Gefahrenpotenzial – sind bei der Einteilung im neuen Wasserbaugesetz nicht berücksichtigt. Eine Einteilung der kantonalen Gewässer nach neuen und zeitgemässen Kriterien parallel zur Inkraftsetzung ist jedoch ein Muss.

Bei der Einteilung der Gemeindegewässer sollen geleistete Bau- oder Ausbauzahlungen durch den Kanton oder Bund für eine Klassierung Voraussetzung sein. Gerade aber in Siedlungsgebieten haben sich die Gefahrenpotenziale durch die Entwicklung massiv geändert. Fliessgewässer richten aufgrund von Unwettern in nert Stunden grosse Schäden an. Verursacher sind in der Regel Bäche, bei welchen in der Vergangenheit der Unterhalt vernachlässigt wurde und sich grundsätz-

lich niemand dafür verantwortlich fühlte oder fühlt. Der Gemeinde bleibt in diesen Fällen nichts anderes übrig, als im Nachhinein zu reparieren, viel Geld zu investieren und die Gewässerabschnitte gemäss Wasserbaugesetz dann als Gemeindengewässer zu übernehmen.

Wasserbau ist auch im neuen Gesetz weiterhin eine Verbundaufgabe. Die Klassierung der Gewässer muss deshalb in einer Gesamtschau erfolgen, immer mit der Absicht, vorausschauend und nachhaltig zu agieren. Wir müssen weg von der Reparaturmentalität im Wasserbau, wir müssen präventiv handeln. Wir sprechen im Wasserbau hauptsächlich von Hartverbauungs- und Renaturierungsprojekten, unsere Hauptaufgabe liegt aber prioritär im Gewässerunterhalt und – wo notwendig – im präventiven Wasserbau. Ein effizienter Wasserbau muss koordiniert werden. Dazu ist eine aufgabengerechte Zuteilung zwischen Kanton, Gemeinden und den Grundeigentümern sehr wichtig. Die Klassierung der Gewässer soll in einem ähnlichen System wie der Staats- und Gemeindestrassenplan erfolgen. Kriterien wie Entwässerungs- und Einzugsgebiet, maximale Abflussmengen und das Gefahrenpotenzial für das Siedlungsgebiet sind sehr wichtig. Der Kanton ist gerade im Bereich der Hydrologie im Besitz von sehr vielen Daten, und mit der Erarbeitung der Naturgefahrenkarte kommen weitere wichtige Erkenntnisse dazu. Daten und Grundlagen für eine gerechte Klassierung sind oder wären vorhanden, wir müssen sie jedoch auch nutzen. Ebenso wird es notwendig sein, den finanziellen Spielraum der Gemeinden bei der Einteilung zu berücksichtigen. Unter dem Stichwort «Aufgabenteilung» zwischen Kanton und Gemeinden kann gerade im Wasserbau die Schnittstelle im jetzigen Moment richtig gelegt werden. In der Praxis ist dies mit mehrjährigen Wasserbauprogrammen und einem Kantonsgewässerplan, der durch diesen Rat genehmigt wird, lösbar. Damit hätte es der Kantonsrat auch in der Hand, die Aktivitäten und den Finanzrahmen festzulegen.

Bürgi-St.Gallen: Der Antrag der CVP-Fraktion ist abzulehnen.

«Zwei Seelen wohnen, ach!, in meiner Brust.» So bin ich geneigt zu sagen, wenn ich diesen Antrag durchlese. Einerseits die Seele des Fachanwalts für Bau- und Immobilienrecht, der von vollen Auftragsbüchern träumen kann, wenn wir diese Bestimmung verabschieden. Denken wir an das Strassengesetz aus dem Jahr 1989 und die zahlreichen Rechtsstreitigkeiten, die sich damals aus den Bestimmungen über den Strassenplan ergeben haben. Ich glaube, es war die Gemeinde Altstätten, die bis vor Bundesgericht gegangen ist, um eine Neuklassifizierung der Ruppenstrasse zu erreichen. Bei den Gewässern ist die Situation insofern noch besser, weil wir hier eigentliches Brachland haben. Wir haben bis jetzt keinen Plan über die Einteilung der Gewässer, und so lässt sich da natürlich trefflich streiten. Andererseits habe ich aber noch eine Seele als besonnener Staatsbürger und besorgter Steuerzahler. Und da blicke ich den zahlreichen Rechtsstreitigkeiten, die sich mit der Einführung dieses Gewässerplanes ergeben würden, mit einiger Besorgnis entgegen. Ebenso denke ich, dass auch in der Sache nicht viel gewonnen wird, weil die Kriterien, die angewandt werden sollen, einen sehr grossen Spielraum lassen. Mit Schmunzeln habe ich auch zur Kenntnis genommen, dass der einfache Weg, den das Baudepartement beschreiten will, kritisiert wird. Für mich ist gerade das Gegenteil richtig. Der Weg, den man beschreiten will und den auch die Kommission gutgeheissen hat, ist einfach und sinnvoll. Ich glaube auch, eine ganz wesentliche Frage stellt sich hier noch: Ist die Lösung, wie sie die Regierung und die vorbera-

tende Kommission vorschlägt, eine deklaratorische Einteilung, also nicht zwingend? Ich gehe davon aus, dass es keine deklaratorische Einteilung ist, sondern rechtlich verbindlich. Sollte sie tatsächlich nur deklaratorisch sein – und hier ersuche ich Widmer-Mosnang um ein klärendes Wort –, dann ist der Aufwand, der mit diesem Gewässerplan verbunden ist, absolut unverhältnismässig.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Dieser Artikel wurde in der vorberatenden Kommission auch diskutiert. In Bezug auf Bst. a wurde ein Antrag gestellt, ein bestimmtes Gewässer in die Aufzählung aufzunehmen. Dieser Antrag wurde allerdings wieder zurückgezogen. In Art. 4 Abs. 1 Bst. b hat die vorberatende Kommission das Wort «und» durch «oder» ersetzt. Der Gesetzesentwurf der Regierung könnte den Eindruck erwecken, dass beide Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein müssten, also Bund und Kanton müssten Beiträge an ein Gewässer geleistet haben, damit es als Gemeindegewässer gilt. Dem ist nicht so. Bund oder Kanton müssen Beiträge geleistet haben, damit ein Gemeindegewässer als Gemeindegewässer gilt. Die von der vorberatenden Kommission gewählte Formulierung ist klarer und verständlicher.

Regierungsrat Haag: Dieser Antrag der CVP-Fraktion ist in der Tat verständlich. Ich habe bei der vorberatenden Kommission auch gespürt, dass je nachdem noch weitere Gewässer geprüft werden sollen. Ich glaube, dass für gewisse Gewässer eine kantonale Gewässerklasse allenfalls gerechtfertigt wäre. Ich habe hier einfach eine zeitliche und v.a. auch praktische Differenz. Es geht darum, dass wir dieses Gesetz – das ja unbestrittenermassen mit den finanziellen Mitteln und dem einfachen Verfahren sehr viele Verbesserungen hat – nicht irgendwann vollziehen wollen. Ich lenke den Vergleich auf Art. 5 mit der Genehmigung des Strassenplans und auch des Gewässerplans und schlage Folgendes vor:

Es geht jetzt eigentlich darum, dass diese Positionierung Ausgangslage ist. Ich erinnere an den Strassenplan, den Kantonsstrassenplan, der vom Kantonsrat abgesegnet werden muss. Dazu werden wir heute noch einen Nachtrag haben. Wenn eine Strasse ins Kantonsstrassennetz aufgenommen werden soll, dann geht es über eine Gesetzesänderung im Strassengesetz. Die vorberatende Kommission diskutiert das Geschäft, sie überlegt im Voraus, und anschliessend kann entschieden werden. Ich erinnere aber auch an die Diskussionen zum Kantonsstrassenplan. Vor fünf Jahren, beim 14. Strassenbauprogramm, fand eine zweistündige Debatte statt, weil jeder auch noch eine Strasse einbringen wollte. Und – so habe ich das Gefühl – das dürfte auch beim Gewässerplan der Fall sein. Jeder kennt noch einen Fluss, den er auch noch dem Kanton anhängen will. Das Problem ist dabei, dass eine Valenserstrasse noch bekannt ist, aber bei irgendwelchen Flüssen weiss kein Mensch, wovon gesprochen wird. Und dann wird es nachher Überraschungen geben. Ich schlage vor, dass wir hier, wie dannzumal beim Strassenplan, wozu uns die Kommission mit einer Motion den Auftrag gegeben hat, weitere Gewässer zu prüfen, vorgehen. Dann besteht die Möglichkeit, die Kriterien anzusehen und die Konsequenzen auf unsern Stellenplan und auf die Kosten abzuschätzen. Und dann können später in einem Nachtrag weitere Gewässer in den Kantonsgewässerplan aufgenommen werden. Wenn wir aber jetzt von vorne beginnen, dann haben wir keine Ausgangslage, wie eben bei der Strasse durch den Plan eine bestanden hat. Ich schlage vor, dass das, was wir jetzt haben, als Startausgangslage nehmen, dass wir das als Startausgangslage gilt. Es ist jederzeit möglich, Anpassungen vor-

zunehmen, wenn wir seriös prüfen können. Auf dieser Grundlage kann der Rat nachher entscheiden.

Dasselbe gilt bei den Gemeindegewässern. Wir haben diejenigen Gemeindegewässer jetzt ausgeschieden, bei denen bereits Wasserbauprojekte gemacht wurden. Und diese bereits gemachten Wasserbauprojekte, die sind genau nach den Kriterien, wie sie Art. 4 Abs. 2 im Antrag der CVP-Fraktion vorsieht, geprüft worden, mit der kleinen Ausnahme, dass es nicht nur um Gefahren, sondern um Schaden- und Gefahrenpotenzial geht. Auch hier gilt, dass, wenn ein neues Projekt genehmigt wird, dann dieses Stück Gewässer nachher automatisch in die Gemeindeklasse kommt. Es ist nichts vergeben. Ein Gesetz ist nicht in Stein gemeisselt. Änderungen sind möglich, nur nicht aus dem hohlen Bauch heraus. Ich wehre mich auch nicht gegen Abs. 2, denn er steht nicht im Widerspruch zu dem, was wir gemacht haben.

Nun aber zum praktischen Vollzug. Ich erinnere Sie an das Strassengesetz, erste Auflage im Jahr 1989. Wir zahlen den Gemeinden unter dem Stichwort des Sonderlastenausgleichs «*Weite*» – früher hiess es «nicht werkgebundene Beiträge» – über 40 Mio. Franken im Jahr für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Nächstes Jahr sind es 20 Jahre, und es gibt heute noch Gemeinden, die keinen rechtsgültigen Strassenplan haben; es gibt verschiedene Gemeinden, die heute noch keinen Rad- und Fusswegplan haben. Sie können mir vorwerfen, dass ich meine Aufsichtspflicht nicht erfüllt hätte. Ich habe aber alle diese Gemeinden angeschrieben und sie höflich eingeladen, endlich ihre Aufgaben zu machen. Dies ist auch meine Befürchtung für den Gewässerplan. Wenn jetzt die Diskussion um einzelne Flüsse losgeht, werden wir kaum eine Chance haben, dieses Gesetz irgendwann anzuwenden. Deshalb bitte ich Sie, bei Art. 4 Bst. a, b und c zu belassen, wie sie sind. Sie sind unverändert richtig. Ich wehre mich nicht gegen Abs. 2 und Art. 5. Eine redaktionelle Anmerkung zu Art. 5 habe ich noch: Mit «Hoheit» ist immer der Kanton gemeint.

Sie wissen das, wir werden das mit dem Baudepartement abgleichen und nur dort, wo private Grundeigentümer oder Gemeinden eine andere Ansicht haben, werden wir das diskutieren. Die Strassenpläne bestehen. Man muss sie nur noch schnell zeichnen und dann anwenden. Es gibt im Moment gar nichts zu tun. Wir wollen das pragmatisch vollziehen. Es ist immer möglich, später aufgrund von Fakten und nach einlässlicher Beratung erneut zu ändern. Aber bitte keine Änderung aus dem hohlen Bauch. Ihre Meinung teile ich, einfach nicht jetzt zum Start. Ich beantrage Ihnen: Lassen Sie Art. 4, wie er ist. Ich habe nichts dagegen, wenn Sie Art. 5 anpassen wollen. Bitte vermischen Sie die Sachen nicht.

Der Kantonsrat zieht den Entwurf der Regierung dem Antrag der CVP-Fraktion zu Art. 4 Abs. 1 Bst. a mit 27:65 Stimmen bei 1 Enthaltung vor.

Der Kantonsrat zieht den Antrag der vorberatenden Kommission dem Antrag der CVP-Fraktion zu Art. 4 Abs. 1 Bst. b mit 26:70 Stimmen vor.

Der Kantonsrat zieht den Entwurf der Regierung dem Antrag der CVP-Fraktion zu Art. 4 Abs. 1 Bst. c mit 27:69 Stimmen vor.

Der Kantonsrat zieht den Entwurf der Regierung dem Antrag der CVP-Fraktion zu Art. 4 Abs. 2 mit 29:65 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor.

Art. 5 (Gewässerplan). Widmer-Mosnang beantragt, im Namen der CVP-Fraktion Art. 5 wie folgt zu formulieren: «Kanton und Gemeinde führen einen Plan über die unter ihrer Hoheit stehenden Gewässer. Der Kantonsrat erlässt den Kantons-gewässerplan.»

Ich denke, im Vergleich zum vorgeschlagenen Artikel in der Botschaft präzisiert er so das Ganze. Am Ende sollte der Kantonsrat über den Kantons-gewässerplan entscheiden und diesen auch genehmigen können.

Regierungsrat Haag: Bezugnehmend auf den letzten Satz – «der Kantonsrat erlässt den Kantons-gewässerplan» – bin ich einverstanden, wenn man den Art. 5 damit ergänzt. Aber der erste Satz ist nicht korrekt, denn die Gewässerhoheit liegt immer beim Kanton. Deshalb ist der Satz, wie er im Artikel steht, nämlich, dass der Kanton einen Plan über die Kantons-gewässer und die Gemeinden einen solchen über die Gemeinde-gewässer erstellen, richtig. Eine Lösung, die keine rechtlichen Probleme gibt, wäre, den zweiten Satz «der Kantonsrat erlässt den Kantonsstrassenplan» hier einfach anzuhängen. Sind Sie damit einverstanden?

Widmer-Mosnang: Ich kann mich diesem Vorschlag von Regierungsrat Haag anschliessen. Nur müsste es heissen «Kantons-gewässerplan» und nicht «Kantonsstrassenplan».

Der Kantonsrat stimmt dem modifizierten Antrag der CVP-Fraktion mit 71:28 Stimmen zu.

Art. 7 (Wasserbaupflicht). Roth-Amden, Kommissionspräsident: Zu Art. 7 Abs. 2 Bst. c: Hier hat die vorberatende Kommission das Wort «angrenzend» gegen «betroffen» ausgetauscht. Das Gleiche gilt für die Art. 43, 46 und 47. Eine Perimeterumgrenzung kann unter Umständen nicht nur die angrenzenden Grundstücke an ein Gewässer umfassen, sondern z.B. auch weitere, dahinter liegende Grundstücke. Darum ist hier das Wort «betroffen» die richtige Formulierung. Diesem Antrag hat die vorberatende Kommission mit 15:0 Stimmen zugestimmt.

Art. 10 (Durchführung). Roth-Amden, Kommissionspräsident: In Art. 10 hat die vorberatende Kommission neu den Abs. 4 eingefügt. Dieser ist zu sehen im Kontext mit Art. 37. Auch bei Unterhaltsarbeiten, die in Art. 10 abgehandelt werden, soll mit den Arbeiten unverzüglich begonnen werden können, wenn Gefahr in Verzug ist. Aus diesem Grund kam Abs. 4 von Art. 10 neu hinzu, und zwar mit 15:0 Stimmen.

Friedl-St.Gallen verzichtet im Namen der SP-Fraktion darauf, den Antrag zu Art. 14 Bst. i (neu) zu stellen.

Zu diesem Zusatz in Art. 14 Bst. i (neu) «sparsamer Verbrauch von Kulturland» der vorberatenden Kommission wollte die SP-Fraktion einen Antrag auf Streichung stellen. Dazu folgende Begründung:

Ich vertrete hier die Lobby für die Natur, für Fische, Frösche, Eidechsen, Blumen, Pflanzen. Im Wasserbau haben wir heute zu wenig Platz. Das wirkt sich auf die Sicherheit aus, wie wir heute schon verschiedene Male gehört haben. Es wirkt sich aber auch auf die Naturräume aus. Was es braucht, ist mehr Land für die Gewässer. Darum kommen wir nicht herum, und ich glaube, das ist auch nicht umstritten.

ten. Wir haben vorhin gehört, wie viel Kulturland verloren geht. Diesen Teil der Raumplanung müssen wir verbessern. Im Raumplanungsgesetz heisst es, dass mit dem Boden haushälterisch umzugehen ist. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass man den Boden nicht vergeudet. Aber Hand aufs Herz: Wo verschwindet denn das Kulturland? Es verschwindet nicht in den Renaturierungen. Weil wir aber sehen, dass die Schonung des Kulturlandes auch für uns von grosser Bedeutung ist, verzichtet die SP-Fraktion auf diesen Streichungsantrag. Ich hoffe, dass wir aber trotzdem noch solch hervorragende Projekte realisieren können wie in der Gemeinde Rüthi.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Bei Art. 14 ist es auch in der vorberatenden Kommission zu einer Ergänzung gekommen. Die beiden Bst. i und j sind hinzugekommen. Vor allem Bst. i hat natürlich zu reden gegeben. Hier stand zur Diskussion, ob der Begriff «sparsamer Verbrauch» oder «sorgfältiger Verbrauch» integriert werden soll. Die vorberatende Kommission hat sich dann für den Begriff «sparsamer Verbrauch» entschieden, und zwar insgesamt mit 13:1 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Art. 40 (Gemeindengewässer). Wild-St.Peterzell: Ich möchte Sie bitten, die Perimeterpflicht weiterhin zu erhalten. Ein Wegfall der Perimeterpflicht dürfte die Anspruchshaltung der Grundeigentümer markant steigern, weil sie dann keine Kosten und keine Verantwortung mehr zu tragen hätten. Wie bereits erwähnt, ist die Perimeter-Angelegenheit für die Gemeinden nicht so ein enormer Aufwand, der nicht zu bewerkstelligen wäre. Ich bitte Sie daher, an der Perimeterpflicht festzuhalten.

Rüegg-St.Gallenkappel: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die Regierung erwähnt in der Zusammenfassung, um den Einwänden der abgelehnten Vorlage Rechnung zu tragen, wurde das neue Wasserbaugesetz in zentralen Bereichen geändert. Die Vorlage von 2002 basierte explizit auf dem Perimetersystem und wurde vor allem aus diesem Grund abgelehnt. Was hat sich dann da Wesentliches geändert? Hier hat der Berg nicht einmal ein Mäuslein geboren. Bitte entschuldigen Sie, Regierungsrat Haag, dass ich immer noch unvernünftig bin.

Gemäss Botschaft und Entwurf der Regierung vom 22. April 2008 / 14. Mai 2008, S. 4, soll das Verfahren vereinfacht werden. Als Vorbild für die Bestimmungen über das Perimeterverfahren gelten diejenigen des Strassengesetzes. Schon hier ist etwas falsch, denn für eine Gemeindestrasse erster Klasse zahlt man grundsätzlich keinen Perimeter, aber für Gemeindengewässer soll der Mindestbeitrag der Gemeinde 25 Prozent betragen, und ein ansehnlicher Betrag wird noch den Anstössern verbleiben, ganz sicher in eher ärmeren Gemeinden. Zu bemerken ist, dass eine Strasse benutzt werden kann. Bei einem Gewässer bestehen meistens Nutzungsverbote, weder Steine noch Wasser sind frei verfügbar. Diesem Gesetz haftet viel Make-up an, welches durch ein Hochwasser abgewaschen wird, wenn dann vor allem die Grundeigentümer merken, dass sie mittels Perimeter nebst Schadensbehebung auch noch für Renaturierungen aufkommen müssen. Die Regierung verneint dies zwar. Aber ich bin hier eher ungläubig geworden. Kulturland soll praktisch keinen Schutz erhalten, aber der Anstösser zahlt trotzdem.

Jeder, der schon ein solches Perimeterverfahren durchführen musste, weiss, wovon ich spreche. Ein solches Beitragssystem konnte früher sicher seine Berechtigung haben, kann aber meines Erachtens heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen. «Perimeter» war für mich mit 20 Jahren als Kassier einer grossen Strassenkorporation das erste Fremdwort. Ein heutiger Berufsschüler, ein ausserkantonaler Mitbürger kann mit diesem Begriff nicht viel anfangen. Was ich mir vorstellen könnte, ist – wie bei Strassen – ein sogenanntes Kostenverlegungsverfahren, wenn ein Grundeigentümer einen Sondervorteil erhält. Ich habe gestern zu später Stunde ein Mitglied des Verwaltungsgerichtes getroffen. Es hat mir bestätigt, wie kompliziert ein Perimeter-Rekursverfahren ist. Regierungsrat Haag, es stellt sich auch die Frage, wie denn andere Kantone, die ja auch Bäche haben, dieses Problem handhaben. Kommt dazu, dass viele Perimeter gemäss Entscheid des Bundesgerichts – ich denke an das Linthwerk und die Gemeinde Walenstadt – neu angepasst werden müssten. Der grosse Bürokratismus lässt grüssen. In der heutigen Zeit, da grosse Regengüsse häufiger auftreten, sind alle Plätze eines Dorfes mit einem Belag versehen. Aber unterhalb der Agglomeration soll dann weitgehend der Landbesitzer für Bau und Unterhalt des Baches aufkommen. Es ist eine Tatsache, dass als Folge dieser Perimeter-Finanzierung viele notwendige Unterhaltsarbeiten nicht ausgeführt und viele Bachsanierungen auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werden. Festzustellen ist auch, dass vor allem die sogenannten «Ausgleichsgemeinden» durch den neuen Finanzausgleich arg unter Druck geraten. Speziell Beiträge an Drittklassstrassen sollen gekürzt werden. Es ist zu befürchten, dass dies auch beim Bau und Unterhalt von Gemeindegewässern der Fall sein könnte. Das Hauptargument auf dem roten Blatt besteht darin, dass die Kosten für Kanton und Gemeinden zu hoch seien. Da kommt man noch mit der Bibel in Konflikt, wenn es da heisst: «Jeder trage des anderen Last.» Ja, man kann die Sache auch mit Perimetern, sprich Gebühren, finanzieren: Eine tiefere Steuerrechnung für alle, doch für einzelne, wenige Bürger mehr Gebühren. Wahrlich eine solidarische Lösung. Ich bin mir bewusst, dass Bau und Unterhalt durch die Gemeinde zwar nicht billiger, aber vielleicht professioneller und auch tatsächlich sichergestellt wird. Ich bitte Sie zu verhindern, dass dieses Wasserbaugesetz bei der nächsten Volksabstimmung ein zweites Mal bachab geschickt wird.

Bosshart-Thal (im Namen der SP-Fraktion): Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Der Entscheid der vorberatenden Kommission, auf eine Kostenbeteiligung der Grundeigentümer zu verzichten, hat mich masslos erstaunt. Er ist mutig, aber mutig reicht hier nicht. Er ist zu wenig durchdacht und überhaupt nicht wesensgerecht.

Der Gewässerunterhalt ist grundsätzlich Aufgabe der betroffenen Grundeigentümer. Gemeinden, Kanton und Bund tragen die Kosten von Wasserbauprojekten mit, weil die Grundeigentümer sie der hohen Kosten wegen nicht allein finanzieren können. Da die Umsetzung als Verbundaufgabe ausgeführt wird, werden die Grundeigentümer bereits heute in grossem Mass entlastet, indem sie üblicherweise weniger als ein Viertel der Kosten übernehmen müssen. Trotzdem kommt der Nutzen eines Wasserbauprojektes insbesondere den Grundeigentümern zugute. Dies unterscheidet den Wasserbau auch wesentlich vom Strassenbau, bei dem der Nutzen vor allem der Öffentlichkeit zugute kommt. Ein Vergleich mit den Strassen und mit deren ähnlicher Klassierung kann folglich nicht gezogen werden. Des Weiteren

sind Probleme mit den Ansprüchen der Grundeigentümer vorprogrammiert. Die Gemeinden sähen sich mit diversen Spezialwünschen konfrontiert, da diese von den Grundeigentümern nicht mitfinanziert werden müssten. Generell würden sich die Wasserbauprojekte also noch verteuern. Nicht zuletzt erzeugt der Kommissionsvorschlag eine unvertretbare Ungerechtigkeit im Vergleich zu den Anstössern an die übrigen Gewässer, da diese alle Kosten selber tragen müssten. Es ist also klar, dass eine Kostenbeteiligung, wie sie der Antrag der Regierung vorsieht, der zweckmässige Weg ist. Auch mit dieser Lösung steht es jeder Gemeinde offen, sämtliche Kosten zu übernehmen. Aber diese Kostenübernahme soll nicht einfach allen Gemeinden im Kanton aufgezwungen werden.

Als Gemeinderat in einer Gemeinde mit vielen Gemeindegewässern weiss ich genau, was es bedeutet, neue Perimeter aufzustellen und durchzubringen. Es ist ein sehr grosser administrativer Aufwand, ein langes Verfahren. Dabei ist es unmöglich, es allen recht zu machen. Es ist klar, dass keine Gemeindebehörde solche Aufgaben besonders liebt, aber trotzdem ist es der richtige Weg. Ich beantrage Ihnen, die Perimeterpflicht bei Gemeindegewässern wieder ins Gesetz aufzunehmen.

Würth-Goldach beantragt, Art. 40 Abs. 3 Satz 1 wie folgt zu formulieren: «Die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Grundstücke, Bauten und Anlagen leisten an die Kosten des Baus der Gemeindegewässer Beiträge.»

Wenn ein Gewässer ausgebaut wird, liegt das nicht nur im Interesse der Allgemeinheit, sondern auch der betroffenen Grundeigentümer. Ich erinnere an das Unwetter Anfang September 2002. Damals trat auch die Goldach über die Ufer und richtete insbesondere im Industriegebiet Schäden von etwa 35 Mio. Franken an. Es waren in allererster Linie die Eigentümer der geschädigten Grundstücke, die ganz massiv Druck ausübten, nun ein Hochwasserprojekt zu erarbeiten. Mit einer einzigen Ausnahme – das gebe ich zu – haben alle Grundeigentümer das Projekt unterstützt und sind ohne Weiteres auch bereit, einen angemessenen Perimeterbeitrag zu bezahlen. Bei einem Gewässerausbau zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes profitieren die betroffenen Grundeigentümer mehr als die Allgemeinheit. Darum ist es gerechtfertigt, dass Erstere auch etwas mehr zahlen als die Allgemeinheit, die mit Bundes-, Kantons- und Gemeindebeiträgen ohnehin den Löwenanteil bezahlt. Es wird hier das Schreckgespenst des Perimeters an die Wand gemalt. Ich habe unzählige Perimeter miterlebt, aufgelegt und durchgezogen. So unmöglich ist der administrative Aufwand nun auch wieder nicht.

Ein Beispiel: Das Projekt für den Ausbau Goldach kostet gemäss Kostenvorschlag ungefähr 9,4 Mio. Franken. Daran leisten Bund, Kanton und Gemeinden über 8 Mio. Franken, die Grundeigentümer etwa 1,1 Mio. Franken. Der Aufwand für das Perimeterverfahren kostet in unserm Fall etwa 35'000 Franken. Es ist nicht nachvollziehbar, wegen dieses Betrags auf über 1 Mio. Franken Perimeterbeiträge zu verzichten. Perimeterbeiträge, die wie gesagt mit Ausnahme von einem einzigen Grundeigentümer ohne Weiteres akzeptiert werden. Etwas anders liegt es möglicherweise beim Unterhaltsperimeter. Der finanzielle Aufwand für den Unterhalt ist in der Regel relativ klein. In der Regel müssen sogar mehrere Jahrestanchen zusammengenommen werden, damit sich die Verteilung gemäss Perimeter überhaupt lohnt. Während dieser Zeit gibt es Handänderungen, gibt es vielleicht Überbauungen, gibt es Grundstückteilungen. Es ist in der Tat nicht ganz einfach, diese Perimeter dann nachzuführen. Hier stellt sich auch für mich die Frage der Verhältnis-

mässigkeit. In diesem Sinn sehe ich meinen Antrag zu Abs. 3 als Kompromiss. Der Bauperimeter soll unbedingt beibehalten werden, weil es hier um die Abgeltung von Vorteilen, die einen Privaten mehr begünstigen als die Allgemeinheit, geht. Beim Unterhalt ist es – wie gesagt – oft eine Frage der Verhältnismässigkeit. Deshalb könnte ich damit leben, dass der Unterhalt von Gemeindegewässern von der Gemeinde getragen wird und dafür keine Grundeigentümerbeiträge eingezogen werden.

Ritter-Altstätten: Die Entwässerung unseres Landes ist sehr komplex und hängt mit den verschiedensten Faktoren zusammen. Das hat gerade das Beispiel meines Vorredners gezeigt. Dass die Goldach über die Ufer getreten ist und dass Schäden entstanden sind, ist nicht dem Wasser aus der Gemeinde zuzuschreiben, sondern solchem, das von allerlei Flüssen und Bächen zugeflossen ist. Bemerkenswerterweise müssen aber nach heutigem geltenden Perimetersystem nicht jene für die Entwässerung, die das Wasser an sich produzieren, bezahlen, sondern jene, die das Wasser abnehmen müssen und davon betroffen sind. Es stellt sich die Frage, ob das eine gerechte Lösung ist. Ich bin der Auffassung, nein.

Dann kommt etwas Zweites dazu. Es wurde immer bemängelt – auch vom Obergemeindepräsidenten unseres Kantons, Tinner-Wartau –, dass eine Anspruchsmentalität der Bürgerinnen und Bürger bestünde. Immer wieder höre ich dieses Wort von Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten. Ich meine, dass die Gemeindepräsidenten, Verwaltungen usw. für die Bürger da sind und diesen zu dienen haben. Bürger sind nicht lästige Leute, die Ansprüche stellen, sondern sie sind die Eigentümer dieses Staates. Ich möchte das einfach wieder einmal in Erinnerung rufen.

Ein Drittes: Der Sprecher der SP-Fraktion hat gesagt, dass für den Gewässerunterhalt die Grundeigentümer verantwortlich seien. Ich meine, dass die Wasserbaupflicht nach Art. 7 vernünftigerweise endlich anders geregelt worden ist, indem sie nämlich für Gemeindegewässer der politischen Gemeinde obliegt, die dann auch entscheidet, was zu tun ist. Ich gehe davon aus, dass unbegründete Ansprüche relativ leicht abgewiesen werden können.

Ein weiteres Argument, weshalb das Perimetersystem nicht zu einem Aufschrei unter den Gemeinden geführt hat, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die bisherigen, altrechtlichen, unter allerlei Kriterien aufgestellten Perimeter – meines Wissens gibt es noch solche, die auf dem Gebäudeassekuranzwert und ähnlichen Dingen beruhen – nicht nach dem Sondervorteilsprinzip neu gemacht werden müssen.

Wenn nämlich alle Perimeter neu gemacht werden müssten, dann wäre das Gesetz schlicht nicht vollziehbar. Dass man alt- und neurechtliche Perimeter nebeneinander hat – und das erkläre ich jetzt ausdrücklich zu Protokoll –, ist nach meiner Auffassung ein Widerspruch zu Art. 8 der Bundesverfassung, nämlich zum Gleichbehandlungsgrundsatz. Denn alle Perimeterpflichtigen in diesem Kanton haben einen Anspruch, nach denselben Grundsätzen veranlagt zu werden. Ich warte auf den ersten Perimeterpflichtigen, der eine Verfügung anfechten lässt mit der Frage, ob der Perimeter nicht verfassungswidrig sei. Ich weiss, man wird mir dann vehement widersprechen, wie man mir auch schon bei anderen Gelegenheiten widersprochen hat. Gott sei Dank wurde diese Frage in der Zwischenzeit vom Verwaltungsgericht auf verfassungsmässige Weise geklärt. Der Linth-Perimeter wird neu gemacht, obwohl man von Anfang an gesehen hat, dass er verfassungswidrig ist.

Ich bitte Sie deshalb, im Interesse aller Betroffenen auf die Perimeterpflicht zu verzichten und der vorberatenden Kommission zu folgen. Ich empfehle Ihnen, wenn Sie wirklich der Auffassung sind, nur die betroffenen Grundeigentümer profitierten vom Wasserbau, einmal die Filme über die Hochwasserereignisse in der Schweiz anzusehen. Da stehen Grundeigentümer, Mieter, Pächter, Besucher, alles, was in den entsprechenden Gebieten vorhanden ist, in Gummistiefeln im Einsatz und nicht allein die Grundeigentümer. Entsprechend dient der Wasserbau allen. Deshalb sollen auch alle dafür bezahlen, und der Perimeter ist abzuschaffen.

Tinner-Wartau: Ich möchte Rüegg-St.Gallenkappel noch etwas entgegnen. Es ist nicht so, dass der Anstösser den Grossteil der Kosten zu bezahlen hat. Ich möchte darauf hinweisen, dass in Art. 40 Abs. 2 der Wortlaut «wenigstens 25 Prozent» steht und nicht «höchstens» oder «maximal». Das bedeutet, dass die Gemeinden hier durchaus einen Spielraum ausschöpfen und auch einen höheren Beitragssatz vorsehen können. Dies ist ganz im Sinn der Gemeindeautonomie, über die wir gestern ja schon sehr ausführlich diskutiert haben. Ich kann Ihnen und auch Ritter-Altstätten versichern, dass wir genau diese Bestimmung auch in den Arbeitsgruppen diskutiert haben. Die Gemeinden haben gesagt, dass sie diesen Spielraum wünschen und wenigstens 25 Prozent bezahlen wollen. Die Gemeinden arbeiten nicht gegen, sondern für die Bürger. Und noch eine Korrektur: Für Renaturierungsmassnahmen werden keine Beiträge erhoben. Das müssen wir endlich zur Kenntnis nehmen und keine solchen Ammenmärchen weiterverbreiten.

Nufer-St.Gallen: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Zuerst möchte ich in aller Form die unqualifizierten und ungerechten Anwürfe, die Ritter-Altstätten gegenüber unseren Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten gesagt hat, zurückweisen. Das war nicht nach Art des feinen Mannes.

Zur Sache: Wir können uns nicht vorstellen, vollständig von diesem Perimeter wegzukommen. Einer der Grundsätze in unserem Staat ist, dass Besitz auch zum Unterhalt verpflichtet. Doch wenn jemand grosse Probleme beim Unterhalt hat, dann bekommt er auch Unterstützung von der Gemeinde. Wenn aber die Perimeterpflicht gestrichen wird, dann sind die Anstösser für einen guten Unterhalt nicht mehr motiviert, z.B. mal hier einen Pfahl einzuschlagen, mal da irgendeinen Baum aus dem Wasser zu fischen. Sie warten dann einfach ab, bis etwas Unvorhergesehenes passiert und rufen anschliessend die Gemeinde, «komm, hier muss geflickt werden». Das wird garantiert sehr teuer werden und wird die Vernachlässigung von vielen Gewässern und Ufern zur Folge haben. Darum sollten wir den Perimeter unbedingt beibehalten.

Widmer-Mosnang: Wir kennen den Perimeter in verschiedenen Bereichen als praktikables und gerechtes Instrument, um die Kosten für einen bestimmten Nutzen eines Werkes gerecht zu verteilen. Dies ist z.B. bei den Strassen der Fall. Der Nutzen der Anstösser an eine Strasse und der damit verbundene Perimeteranteil sind relativ einfach zu berechnen und werden von den Betroffenen in der Regel auch gut akzeptiert. Akzeptiert deshalb, weil die Perimeterpflichtigen den Nutzen von Bau- und Unterhaltskosten tagtäglich erfahren. Dann gibt es eine weitere, sinnvolle Anwendung des Perimeters: Bei den Meliorationen erhalten die Grundeigentümer durch Landumlegungen, durch Strassenbau, durch Bewirtschaftungswege, durch

Entwässerungen einen fassbaren Nutzen und Mehrwert und sind bereit, dafür ihren Anteil via Perimeter zu bezahlen. Grundsätzlich sind also Perimeter und Perimeterbeiträge angebracht, wenn der Nutzen für die Betroffenen spürbar ist und vor allem dann, wenn ein Mehrwert entsteht.

Beim Wasserbau verhält sich das ganz anders. Nehmen wir einmal an, eine Liegenschaft liegt an einem Gemeindegewässer. Der persönliche Nutzen liegt darin, das Gewässer tagtäglich visuell wahrzunehmen und Freude an der Naturvielfalt zu haben, ev. sich auch noch am beruhigenden Geplätscher des Baches zu erfreuen. Der Nutzen des Grundeigentümers und Anstössers an das Gemeindegewässer hält sich also in Grenzen. Höchstens die Emotionen spielen mit. Jetzt aber zu den Pflichten: Der Anstösser muss einen vorgeschriebenen Gewässerabstand einhalten, kann den Boden nur beschränkt oder gar nicht nutzen bzw. bebauen und darf auf seinem Grund und entlang des Bachverlaufs und an der Böschung keine Änderungen vornehmen. Er darf kein zusätzliches Meteorwasser in den Bach einfliessen lassen, weil das Baureglement Versickerungsanlagen vorschreibt. Eine Nutzung des Wassers für den persönlichen Gebrauch ist ebenfalls verboten, und ebenso wenig darf der Anstösser Steine, Sand oder anderes Material aus dem Bachbett holen. Auch für den Fang von Bachforellen zum Mittagessen wird er straffällig. Zusammengefasst bedeutet dies, dass der Nutzen des Anstössers an ein Fließgewässer in der Regel rein emotional ist. Alles andere sind Auflagen und Pflichten, und dementsprechend sind Perimeter im Gewässerbau mehr als problematisch. Ein Nutzen ist nur dort vorhanden, wo ein Gebäude durch Gewässerverbauungen sichtbar besser geschützt ist.

Ich möchte hier auch für die Grundeigentümer Stellung beziehen. Die verschiedenen Voten von heute Morgen haben mich nachdenklich gestimmt. Die vielen Grundeigentümer in unserem Kanton können für die Wasserbauprobleme nicht verantwortlich gemacht werden. Sie sind nicht verantwortlich für die Art, die Menge und den Zeitpunkt der Niederschläge. Ich halte fest, dass wir bei gleichbleibendem Fortgang dieser Debatte kein Wasserbaugesetz zum Schutz von Menschen, Tieren und Sachwerten bekommen, sondern eines, das die Gemeinde, den Kanton und das Wasser vor den Grundeigentümern schützt. Ebenso wehre ich mich gegen die schamlose Anspruchsmentalität, die in diesem Rat eingebracht wird. Die Grundeigentümer nehmen ihre Verantwortung wahr, dort, wo sie sie wahrnehmen müssen.

Die Kosten für den Wasserbau und Unterhalt bei den Gemeindegewässern sind breiter abzustützen. Sie verlangen nach einer gewissen Solidarität, wie sie auch in vielen andern Bereichen üblich ist. Ich erinnere an die Erschliessungsstrassen, an das Abwasser bei Winterreinigungsarbeiten, an den Feuerschutz, an Elementarschäden, an die Energieversorgung. Wir alle zahlen da mit und zeigen uns über die Steuern, Gebühren, Abgaben oder Versicherungsprämien zu einem gewissen Teil solidarisch. Schaffen wir mit der Abschaffung des Perimeters Klarheit über Hoheit und Verantwortung bei den Gemeindegewässern. Verzichten wir auf die Perimeterpflicht, sorgen wir für praxisgerechten Wasserbau, und vor allem sorgen wir für kurze Entscheidungswege. Perimeter ja bei Strassen und Meliorationen, Perimeter nein bei Gemeindegewässern.

Bürgi-St.Gallen: Zu Ritter-Altstätten und Widmer-Mosnang: Widmer-Mosnang hat Bezug genommen auf das Beispiel von Würth-Goldach und gesagt, dass das Problem durch das Wasser der höher gelegenen Gemeinden entstanden sei. Damit hat

er eigentlich die Verantwortung diesen höher gelegenen Gemeinden zugeschoben. Das scheint mir eine etwas verfehlte Betrachtungsweise zu sein. Die Probleme in Goldach sind entstanden, weil in früheren Zeiten bis hart an die Ufer der Goldach eingezont wurde und dann Gebäude dorthin gestellt wurden. Dies hat zu den Schäden geführt, und nicht der Regen in den höher gelegenen Gemeinden. Ich glaube, an diesem Beispiel kann sehr gut abgelesen werden, dass die Gemeinden die Schaffung von Gefährdungen in der Hand haben. Wenn kritische Gebiete eingezont werden, dann scheint es mir auch gerechtfertigt zu sein, dass die Grundeigentümer, die von dieser Wohnlage ja auch profitieren, an die Kosten beitragen. Dieses Beispiel scheint mir verfehlt, um die Perimeterpflicht aufheben zu wollen. Widmer-Mosnang hat vor allem mit dem fehlenden Mehrwert, den ein Gewässer mit sich bringt, argumentiert. Nun, bei der Perimeterpflicht geht es nicht um den Mehrwert, den ein Gewässer mit sich bringt, sondern es geht um den Mehrwert, den die Verbauung mit sich bringt. Aus der Verbauung des Gewässers entsteht die Sicherheit, dass das Gebäude nicht beschädigt wird, dass Tiere nicht beeinträchtigt werden usw. Und so gesehen liegt ganz klar ein Mehrwert vor.

In Bezug auf die anderen Beispiele, z.B. die strassenmässige Erschliessung: Es scheint mir klar, dass ein Grundstück, das ein Stück vom Dorfzentrum entfernt liegt, höhere Kosten für die strassenmässige Erschliessung verursacht als eines unmittelbar neben der Kirche. Das ist jetzt einfach mal so. Ich denke, dass solche Überlegungen in der Selbstverantwortung des Grundeigentümers sind, dass er sich überlegt, welche Kosten er in Kauf nehmen will. Wie gesagt, auch beim Gewässerbauperimeter geht es um einen tatsächlich geschaffenen Mehrwert, an den der Grundeigentümer einen Beitrag leisten soll. Wie wir gehört haben – auch im Beispiel von Würth-Goldach –, sind das wirklich nur noch bescheidene anteilmässige Beiträge. Und diese scheinen mir gerechtfertigt zu sein, um – ich möchte das hier nochmals bekräftigen – übermässige Anforderungen und Ansprüche gegenüber dem Gemeinwesen zu verhindern.

Lendi-Mels: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Was sind eigentlich Gewässer? Die Gewässer sind ein Bestandteil einer vielfältigen Landschaft. Was gehört zu einer vielfältigen Landschaft? Es ist das Kulturland, das genutzt werden kann. Es ist der Wald, der genutzt werden kann. Es sind Berge, die das Landschaftsbild wesentlich prägen. Durch Steinschlag oder Verbauungen verursachen sie aber auch Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden. Und wie steht es nun mit den Gewässern? Auch sie sind ein gewichtiger Teil des Landschaftsbildes. Sie können aber nur von Einzelnen genutzt werden, z.B. für die Wasserkraft oder von den Fischern. Und was profitiert der Anstösser? Er kann das Wasser nicht nutzen, hat aber verschiedene Auflagen, wie Einhalten des Gewässerabstands, Berücksichtigen der freien Begehrbarkeit für Wanderer und Fischer. Er hat also mehr Auflagen als Nutzen. Widmer-Mosnang hat das vorhin gesagt. Ich möchte es nicht wiederholen. Warum soll der Anstösser sich dann stärker an den Bau- und Unterhaltskosten beteiligen müssen als die Allgemeinheit?

Hobi-Nesslau-Krummenau: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Zur Begründung der Regierung auf dem roten Blatt, letzter Abschnitt: Es heisst, dass – bei einer Annahme des Antrags der vorberatenden Kommission – als Folge

v.a. die Gemeinden im Toggenburg stark betroffen wären. Das erstaunt mich nicht. Ich bin froh, dass die Regierung erkannt hat, dass gerade diese Region sehr stark von den Kosten für Bau und Unterhalt von Gewässern betroffen ist. Das hätte anders gelöst werden können, wenn bei der Klassierung ein vernünftiger Vorschlag gebracht worden wäre. Die 20 km von Ebnat-Kappel nach Unterwasser werden – so nehme ich an – Gemeindegewässer sein. Dann das ganze Neckertal mit einem riesigen Einzugsgebiet, die Necker, auch ein Gemeindegewässer. So bin ich nicht erstaunt, dass Sie zu diesem Schluss kommen. Vielleicht müssen wir dort noch eine Korrektur machen. Die dort ansässigen Bewohner und die Gemeinde tragen diese Kosten unverhältnismässig. Ich kann mir nicht vorstellen, dass an diesen Hauptgewässern – auf der halben Länge der Thur in unserem Kanton, auf der ganzen Länge der Necker – die Perimeterpflicht eine vernünftige Lösung ist.

Rüegg-St.Gallenkappel: Dem Antrag der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Tinner-Wartau hat mich herausgefordert. Diese Botschaft von 25 Prozent – dieses Credo – habe ich schon vor dreissig Jahren bei der Inkraftsetzung des Strassengesetzes gehört. Da wurde auch von 25 Prozent gesprochen. Die Realität hat dann manchmal anders ausgesehen. Ritter-Altstätten hat es bereits gesagt, dass er von den Gemeinden enttäuscht sei. Ich auch. Sind denn die Gemeinden für uns Bürger da oder umgekehrt?

Zu den Renaturierungen: Da gebe ich zu, dass ich, nachdem ich die Botschaft ein drittes Mal gelesen habe, gesehen habe, dass Renaturierungen nicht von den Grundeigentümern bezahlt werden müssen. Ich habe das noch gestern Abend geändert, aber vielleicht zu wenig präzise. Ich habe gesagt, dass mir der Glaube fehlt. Was passiert z.B., wenn alle Bäche renaturiert sind? Wird dann das Gesetz abgeändert? Mir ist zum Vorschlag Würth-Goldach etwas eingefallen. Ich habe bereits gesagt, dass ich mir ein Kostenverlegungsverfahren vorstellen könnte, bei dem ein wirklicher Vorteil für einen Grundeigentümer oder Anstösser besteht. Darüber könnte diskutiert werden. Aber ein Kostenverlegungsverfahren ist meines Erachtens etwas anderes als ein Perimeter. Ein solches könnte man eventuell noch in Betracht ziehen.

Güntzel-St.Gallen: Sie wissen, dass ich seit Jahren Funktionen im Hauseigentümerverband vertrete und ich möchte – nebst der einleitenden Feststellung, dass jeder Systemwechsel Opposition auslöst – Folgendes festhalten:

Über einen Mehrwert oder was das genau sein soll haben schon einige Vorredner sehr gute Ausführungen gemacht. Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass meines Wissens ganz wenige Grundeigentümer ihr Grundstück deshalb aussuchen, weil es an einem Bach oder einem Fluss liegt. Viel eher sind es wohl andere Gründe, die für einen Standortentscheid massgebend sind. Bürgi-St.Gallen erwähnt in diesem Zusammenhang noch die Kirche. Was geschieht dann, wenn ein Haus neben einer Kirche, wo ein Bach durchgeht, steht?

Aber zurück zur Sache. Wenn ich die Ausführungen höre und vergleiche, dann geht es – ausgehend von der Feststellung, dass ein Systemwechsel Opposition provozieren kann – um nichts anderes als um die Frage, warum Grundeigentümer, die an ein Gewässer anstossen, anders behandelt werden als Grundeigentümer, bei denen eine Strasse vorbeiführt. Der Antrag der vorberatenden Kommission ist eine konsequente Anwendung aus dem Strassenbau, nämlich dass bei Gemeindestras-

sen Kosten und Unterhalt beim Gemeinwesen liegen und nicht beim Grundeigentümer. Diese Lösung würde, wie die vorberatende Kommission auf dem gelben Blatt beantragt, nun neu auch im Gewässerbereich gelten. Ich hätte die Vorwürfe dann verstanden, wenn das Gleiche bei Art. 41, in dem es um die übrigen Gewässer geht, beantragt oder beschlossen worden wäre. Aber dort ist die Kostentragungspflichtbeteiligung der Grundeigentümer unbestritten. Die Änderung in Art. 41 ist einzig die Korrektur von «betroffenen» anstelle von «angrenzenden». Ich bitte Sie, im Wasserbau konsequent die gleiche Lösung wie im Strassenbau anzuwenden: nicht nur die Klassifizierung in drei Kategorien, sondern auch die gleiche Kostentragung.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Ein Antrag, wie ihn Würth-Goldach gestellt hat, wurde in der vorberatenden Kommission nicht gestellt. Über das Schicksal von Art. 40 in der vorberatenden Kommission habe ich Sie bereits eingangs in meiner Berichterstattung informiert. Art. 40 und entsprechende Folgekorrekturen wurden von der vorberatenden Kommission mit 9:6 Stimmen aus der Vorlage gekippt. Dieser Beschluss der vorberatenden Kommission hat, wie gesagt, auf verschiedene andere Artikel – nämlich Art. 43, 44, 46 und 47 – Folgen gehabt.

Regierungsrat Haag: Ich bitte Sie, das Kind nicht mit dem Bade auszuschütten. Es sind schon sehr dramatische Situationen, die geschildert wurden. Derweil, beim genauen Lesen von Art. 40, kann all das Geschilderte plus/minus gemacht werden, ohne das Gesetz, wie es auf dem Papier steht, überhaupt zu ändern. Ritter-Altstätten betont, dass die Probleme grösser seien und weiter reichten und dass es deshalb am besten sei, wenn der Staat zahle. So gesehen ist es auch nicht korrekt, wenn die Gemeinde zahlt. Denn dann muss auch die Nachbargemeinde usw., und mit der Klimaerwärmung sind wir dann bald bei «internationalen Zahlern» für Probleme in der Gemeinde. So einfach geht es nicht. Es sind sehr viele Auslassungen und Übertreibungen gemacht worden. Ich glaube, Würth-Goldach hat es auf den Punkt gebracht. Wenn ein Hochwasserschutzprojekt durchgeführt wird, dann ist es doch automatisch so, dass der, der in der Nähe eines Gewässers wohnt, am meisten Interesse daran hat und am meisten davon profitiert, wenn sein Grundstück nicht jedes Jahr überschwemmt wird und nicht der, der weiter davon entfernt ist. Um aber zu verhüten, dass Ersterer nicht ungebührlich zur Kasse gebeten wird, muss seine Situation im Einzelfall vor Ort bei den Gemeindebehörden, durch die Bevölkerung der Gemeinde geprüft werden und nicht mittels einer Pauschalregelung des Kantons. Deshalb wurde der Artikel entsprechend formuliert. Die Gemeinden zahlen mindestens 25 Prozent. Damit haben die Gemeinden viel Spielraum, den notwendigen Bedarf beim betroffenen Gewässer, die Betroffenheit sowie das öffentliche Interesse situativ anzusehen und den Beitragssatz entsprechend zu variieren.

Dieses Perimeter-Gespenst stört mich, denn in fast allen Gemeinden funktioniert der Perimeter problemlos. Hobi-Nesslau-Krummenau sieht es sehr einfach. Die Eigentümer sollen entlastet werden, gerade im Toggenburg. Dann sollen doch die Toggenburger Gemeinden alles selber bezahlen. Bei einer Zustimmung zum Antrag der vorberatenden Kommission ist dieses Problem dann gelöst. Allerdings müsste etwas genauer hingesehen werden, ob dies wirklich eine Lösung ist. Ich gebe zu, bei einem Gewässer, wie Würth-Goldach es erwähnt, wird ein Perimeter erstellt, und das ist aufwendig. Warum? Eben aus all diesen Gründen, die aufgezählt wurden, die berücksichtigt, abgewogen, gewichtet werden müssen.

Jeder kommt einmal in die Lage, über Sachen zu sprechen, die er nicht selber erlebt hat, aber ich weiss, von was ich hier rede. Der Grundbuchverwalter macht die Handänderungen, die Grundstückteilung, die Abparzellierung; das erledigt er mit der Belegverarbeitung. Der Perimeter ist immer nachgeführt. Ob für den Unterhalt die Gebühren dann jährlich eingezogen oder gar nicht eingezogen werden, ist im Ermessen der Gemeinden. Dies ist im Artikel schon enthalten. Sie müssen überhaupt nicht eingezogen werden, wenn die Gemeinde grosszügiger ist. Aber was für Altstätten richtig ist, ist nicht unbedingt korrekt für eine andere Gemeinde. Ich sehe nicht ein, wieso z.B. mit einem generellen Abschaffen des Gemeindeperimeters, im Rahmen der Verbundaufgabe, eine Lücke geschaffen wird, die den Gemeinden Chancen nimmt. Diese dürfen dann nämlich funktionierende Perimeter nicht mehr weiter bearbeiten. Sie müssen dann der nächsten Bürgerversammlung beantragen, den Steuerfuss anzuheben, um von der Pfalz diktierte Lösungen zu übernehmen. Allerdings, es besteht die Flexibilität, die Steuern in den Gemeinden zu erhöhen, um Gelder bereitzustellen. Das ist freigestellt, aber ich bitte, dass das nicht allen Gemeinden diktiert wird. Im Übrigen, das muss ich sagen, wenn ein Perimeter einmal nicht mehr stimmt, gibt es da tatsächlich noch die Gebäudeversicherungswerte.

Zu Ritter-Altstätten: Wenn Sie jedes Gesetz, zu dem einmal ein Entscheid gefällt wurde, einfach abschaffen, dann hätten Sie ja keine Arbeit mehr. Hier haben wir es mit einem Begehren zu tun. Wenn eine Gemeinschaft aufgrund irgendwelcher Ereignisse findet, der Perimeter stimme nicht mehr, dann kann er geändert, überarbeitet, angepasst werden. So einfach ist das. Mit diesem Gesetz müssen nicht alle Perimeter im Kanton umgearbeitet werden. Auch gibt es einfachere und komplexere Situationen, weshalb es kein Musterbuch gibt. Perimeter werden massgeschneidert auf das betroffene Gewässer hin ausgearbeitet, um eine möglichst gerechte Lastenverteilung zu erzielen. Es muss nicht mehr eingezogen werden, als gerecht ist. Je grösser das öffentliche Interesse, desto tiefer der Beitrag eines Einzelnen. Und damit werden irgendwie offene Türen eingerannt. In den Verhandlungen mit den Gemeinden war eine der schwierigsten Aufgaben, aufgrund der verschiedenen Interessen, eine flexible Lösung zu erarbeiten, bei der vor- und nachgegeben werden kann. Ich bitte Sie, den politischen Gemeinden diese Spielräume nicht wegzunehmen und allen alles definitiv zu streichen. Das macht keinen Sinn.

Dann, bei einem Wegfall des Perimeters, kommt noch dazu, stets von Neuem klären zu müssen, was ist Unterhalt und was ist Bau. Ebenso muss dann nach 10 bis 15 Jahren stets von Neuem eruiert werden, wer alles dazugehört. Das Ganze müsste stets neu aufgearbeitet werden. Weiters ist der Perimeter als gemeinschaftliches Unternehmen auch eine Ansprechgruppe für den Gemeinderat, die Interessen bündelt und bei einer Interessenabwägung einbezogen werden kann. Dadurch kann vieles vereinfacht werden. Die Erstellung des Perimeters ist aufwendig, weil dieser gerecht sein muss. Ich warne aber vor der Täuschung, dass Bauprojekte besser durchgebracht werden können, weil es nichts mehr kostet. Das öffentliche Auflageverfahren muss für alle Projekte trotzdem durchgezogen werden. Wir haben überall Einsprachen gegen unsere kantonalen Hochbauprojekte, weil für eine Einsprache nichts bezahlt werden muss. Damit steigt doch die Lust, dieses und jenes auch noch zu fordern. Es kostet ja nichts. Damit wird aber eine «Bestellermentalität» an die öffentliche Hand in unermesslicher Höhe geschaffen, denn es ist nicht abschätzbar, was das die Gemeinden kosten wird.

Ich finde es nicht korrekt, dass der Stadtrat von Altstätten nach der Kommissionssitzung allen Gemeinden mitgeteilt hat, dass die Sache jetzt durchgesetzt wird. Anschliessend wird Druck auf den Kanton gemacht, allen Gemeinden, die die Aufgabe freiwillig übernehmen, mehr Ausgleichsgelder zu bezahlen. Im November 2008 wird dann über den kantonalen Steuerfuss diskutiert, weil zusätzliche Mittel für Aufgaben der Gemeinden, die jetzt offenbar unbedingt wichtig sind, gesprochen werden müssen. Diese Widersprüche gehen nicht. Ich habe von Gemeindepräsidenten viele Reaktionen gegen diesen Unsinn erhalten. Sie schätzen die Flexibilität und bitten darum, wie bisher in Freiheit entscheiden zu können. Vor allem auch der Hauptpartner für die Bekämpfung des jetzigen Strassenbaugesetzes, Niederbüren, hat gesagt, dass alles geregelt sei. Sie bitten, dieses Problem den Gemeinden zu überlassen und nicht ein kantonales Verbot zu erlassen. Ich bitte Sie deshalb, Vernunft walten zu lassen und den Gemeinden kein kantonales Diktat aufzuzwingen.

Art. 40 schafft die Voraussetzungen, dass jede Gemeinde selbst entscheiden kann, welchen Anteil sie übernehmen will und wo es – wie Würth-Goldach gesagt hat – notwendig ist, die Grundeigentümer miteinzubeziehen. Es ist schlecht, durch einen Federstrich in diesem Saal die Initiative, das Engagement und die Eigenverantwortung der Bürger zu streichen. Ich habe den «Film» links und rechts nicht mehr verstanden, ob es hier eigentlich um eine Unterstützung oder um die Machbarkeit des Staates geht, der alles zahlen soll, wenn es etwas schwierig wird. Ich bitte Sie, den Artikel zu belassen, so wie er vorliegt, dann kommt es gut.

Güntzel-St.Gallen: Ich melde mich nicht wegen der wiederholten Behauptung der «Bestellermmentalität», sondern zu einer Aussage, die Regierungsrat Haag gemacht hat. Wenn ich Ihre Aussagen richtig verstanden habe, hätten – bei Annahme des Antrags der Regierung – die finanzkräftigen und grosszügigen Gemeinden es in der Hand, beispielsweise beim Unterhalt auf Beiträge ganz zu verzichten.

Eine Frage aber auch an den Kommissionspräsidenten oder weitere Sachverständige: Ich habe als Nichtmitglied der vorberatenden Kommission den Text des Entwurfs von Art. 40 Abs. 3 nochmals gelesen. Hier heisst es, dass die Anstösser an die Kosten von Bau und Unterhalt der Gemeindegewässer Beiträge leisten. Dieses «leisten» ist für mich keine Kann-Formulierung. Wenn steht, dass die Anstösser Beiträge leisten, dann muss in jedem Fall ein Beitrag verlangt werden. Der Antrag von Würth-Goldach ist ein Kompromiss, den ich zwar nicht primär fördere, aber lieber habe als nichts. Aber dann müsste es hier heissen: «die Gemeinden können von den Anstössern Beiträge einfordern». Ob in der Praxis tatsächlich in jedem Fall ein Beitrag verlangt wird, lasse ich offen. Ich rede jetzt vom Gesetzestext. Deshalb frage ich, ob ich richtig verstanden habe, dass es im Ermessen und in der Grosszügigkeit der Gemeinde liegt, wenn von den Anstössern kein Beitrag eingezogen wird. Es geht mir hier um die Formulierung im Gesetz.

Regierungsrat Haag: Wenn im Gesetz «leisten» steht, ist es richtig, dass der Grundsatz besteht. Da sind sehr viele Varianten offen. Es geht um Interessenabwägungen. Ich glaube, dass es hier allenfalls um die letzten 5 Prozent geht, wenn die Gemeinde zur Ansicht kommt, dass die Belastung der Eigentümer im Vergleich zum öffentlichen Interesse unverhältnismässig ist. Es geht darum, dass die Belastung bis zum Minimum begrenzt werden kann. Die tatsächliche Interpretation durch die Gemeinde ist dann wohl eine andere Frage. Der Grundsatz ist, dass sie dabei

bleibt. Doch die Gemeinde hat es in der Hand, ab 25 Prozent selbständig zu entscheiden, wie sie dieses Gesetz umsetzt.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Ich kann bestätigen, was Regierungsrat Haag soeben gesagt hat. Die Frage, ob es denn möglich sei, dass die Gemeinde den ganzen Rest bis zu 100 Prozent übernimmt, wurde in der vorberatenden Kommission explizit diskutiert. Und es wurde klar geäußert, dass dies möglich sein soll. Wenn also eine Gemeinde über genügend Mittel verfügt und diese Mittel spricht – mit anderen Worten, die Grundeigentümer und die Anstösser ganz entlasten möchte –, so kann sie dies tun. In diesem Sinn wurde die Sache in der vorberatenden Kommission diskutiert.

Der Kantonsrat zieht den Antrag der Regierung dem Antrag Würth-Goldach mit 51:57 Stimmen bei 1 Enthaltung vor.

Der Kantonsrat zieht den Antrag der Regierung dem Antrag der vorberatenden Kommission mit 44:63 Stimmen bei 4 Enthaltungen vor.

Art. 64 (Änderung des Gesetzes über die Kantonshilfskasse für nicht versicherbare Elementarschäden): Art. 4 [b] ausserordentliche Beiträge]. Roth-Amden, Kommissionspräsident: Ich orientiere kurz über Art. 4 des Gesetzes über die Kantonshilfskasse für nicht versicherbare Elementarschäden. Hier hat die vorberatende Kommission eine nicht unbedeutende Änderung eingefügt, und zwar mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Es besteht aufgrund der neuen Formulierung die Pflicht, für Schäden in ausgeschiedenen Notentlastungsräumen aufzukommen. Eine Kann-Bestimmung in der Vorlage wurde also in eine Pflicht umgewandelt.

Art. 66 (Änderung des Rheinggesetzes) und Art. 67 (Änderung des Linthgesetzes). Ritter-Altstätten beantragt, Art. 66 und 67 an die vorberatende Kommission zurückzuweisen.

Die beiden Artikel sind gleich lautend formuliert. Art. 67 ist – wie ein Urteil des Verwaltungsgerichts in der Zwischenzeit ergeben hat – verfassungswidrig. Ich stelle deshalb den Antrag, Art. 66 – und werde in der Folge auch zu Art. 67 einen gleich lautenden Antrag stellen – an die vorberatende Kommission zurückzuweisen, damit diese eine gleich lautende verfassungskonforme Formulierung vorlegt. Wir können heute diesen beiden Artikeln schon zustimmen, aber wenn wir ihnen zustimmen, dann sind sie verfassungswidrig und werden ebenfalls vom Verwaltungsgericht kassiert werden. Ich meine, man sollte nicht vorsätzlich verfassungswidrige Artikel in ein Gesetz einbauen.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Ich bin einverstanden, Art. 66 und 67 in die vorberatende Kommission zurückzunehmen. Es ist tatsächlich zielführend, sich bei dieser Gelegenheit die Frage zu stellen und zu beraten, ob die Bestimmungen den Perimeter für das Rhein- und das Linthgesetz betreffend, ob diese jetzt behandelt werden und bei dieser Gelegenheit geändert werden sollen. Ich nehme diese beiden Bestimmungen in die vorberatende Kommission zurück und bitte die Mitglieder der vorberatenden Kommission, die Terminreservation zu beachten und den Termin reserviert zu halten. Die Angelegenheit habe ich mit den Vertretern des Baudepar-

tementes und Regierungsrat Haag vorbesprochen, und wir werden so vorgehen, wie Ritter-Altstätten beantragt hat.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Ritter-Altstätten auf Rückweisung an die vorbereitende Kommission mit 93:0 Stimmen zu.

Erlasstitel. Hoare-St.Gallen beantragt im Namen der GRÜ-Fraktion, den Erlasstitel wie folgt zu formulieren: «Wasserbau- und Renaturierungsgesetz».

Zusätzlich zum traditionellen Wasserbau, der in erster Linie den Schutz von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten zur Aufgabe hat, kommt in neuerer Zeit die Erhaltung und Wiederherstellung von naturnahen Gewässern hinzu, und zwar zum Schutz des Menschen, seiner Habe und der Natur und ihrer Geschöpfe. Dies zieht sich auch wie ein roter Faden durch dieses Gesetz. Es ist deshalb nötig, dass diese neuen Aufgaben im Bewusstsein verankert werden, wozu sich eine Präzisierung des Erlasstitels bestens eignet.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Ein solcher Antrag ist in der vorberatenden Kommission nicht gestellt und diskutiert worden.

Steiner-Kaltbrunn: Dieser Antrag zeigt eindeutig, dass sich das Gesetz beisst. Eigentlich wollen alle den Hochwasserschutz, aber auf unterschiedlichen Wegen. Es wurden schon so viele Natur- oder Renaturierungsprojekte in das Gesetz einbezogen, und jetzt soll auch noch der Titel geändert werden. Das geht doch etwas zu weit. Hochwasserschutz ist dort vorhanden, wo Hochwasser geregelt wird, und das geschieht im Wasserbaugesetz. Aber bitte, verzichten Sie auf die Nachführungen, wie sie jetzt von der GRÜ-Fraktion vorliegen.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der GRÜ-Fraktion mit 79:16 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Art. 40 (Gemeindengewässer). Würth-Goldach beantragt Rückkommen auf Art. 40 Abs. 3.

Es geht um eine Kleinigkeit. Die vorbereitende Kommission hat in allen Bestimmungen, in denen es um den Perimeter, also um Kostenverlegungen, geht, das Wort «angrenzende» Grundeigentümer durch «betroffene» Grundeigentümer geändert. Das ist auch richtig so. Betroffen können aber auch hinterliegende sein. Die vorbereitende Kommission hat aber beantragt, den Art. 40 Abs. 3 zu streichen, und deshalb diese Änderung nicht gemacht. Also bitte ich Sie, auf Art. 40 Abs. 3 zurückzukommen und auch hier den Wortlaut «angrenzenden Grundstücke» durch «betroffenen Grundstücke» zu ersetzen, wie das im übrigen Gesetz geschah.

Der Kantonsrat stimmt dem Rückkommensantrag Würth-Goldach mit 81:13 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Würth-Goldach mit 93:3 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Art. 5 (Gewässerplan). Bereuter-Rorschacherberg beantragt Rückkommen zu Art. 5: Wir haben dort beschlossen, einen zweiten Satz «Der Kantonsrat erlässt den Kantonsgewässerplan» einzufügen. Dies ohne Opposition des Bauchefs bzw. mit dessen Einverständnis. Ich orte aber einen Widerspruch bzw. eine Unklarheit zu Art. 4 Abs. 1 Bst. a. Bei dieser Fassung hat nämlich der Kantonsrat in Art. 5 überhaupt keinen Gestaltungsspielraum. Damit wird kein Mehrwert geschaffen, denn es geht lediglich darum, das, was in Art. 4 als Kantonsgewässer bezeichnet ist, noch planlich darzustellen und formell zu erlassen. Wenn an den Kantonsgewässern etwas geändert werden soll, muss – nach den heutigen Beschlüssen – Art. 4 Abs. 1 Bst. a geändert werden. Dieser Zusatz in Art. 5 ist eigentlich unnötig bzw. widersprüchlich oder suggeriert irgendetwas, bei dem kein Gestaltungsspielraum besteht.

Roth-Amden, Kommissionspräsident: Nimmt die Frage zur Klärung für die 2. Lesung in die vorberatende Kommission zurück. Bei dieser Frage handelt es sich um eine relativ komplexe juristische Frage.

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Die Vorlage ist – mit Ausnahme von Art. 66 und 67 – in 1. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der 2. Lesung an die vorberatende Kommission.

36.08.03 Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 (Titel der Botschaft: 4. öV-Programm)

- Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 22. April 2008
 – Aufträge der vorberatenden Kommission vom 26. Juni 2008

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Das Präsidium sieht eine Eintretensdebatte vor.

Stadler-Ganterschwil, Präsidentin der vorberatenden Kommission: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die in der Junisession 2008 bestellte vorberatende Kommission beriet das 4. öV-Programm an einer speditiven, jedoch intensiven, aber nur eintägigen Sitzung vom 26. Juni 2008 in St.Gallen. Als Grundlage der Kommissionsarbeit diene uns die Botschaft und der Entwurf der Regierung vom 22. April 2008.

Vor dem einstimmigen Eintreten erläuterte der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements die Zielsetzungen des 4. öV-Programmes, das aufgrund von Art. 21 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs erstellt werden muss.

Das öV-Programm sei aber kein Kreditbeschluss. Das 4. öV-Programm für die Jahre 2009 bis 2013 ist zeitlich und inhaltlich koordiniert. Es zeigt auf, welche Massnahmen in den nächsten fünf Jahren für die weitere Verbesserung des Bahn- und Busangebotes im Kanton St.Gallen vorgesehen sind. Im selben Zeitraum sollen auch die erforderlichen Infrastrukturen erstellt werden, die für den Halbstundentakt der S-Bahn St.Gallen und das beschleunigte Angebot im Fernverkehr benötigt werden. Der Ausbau von rund einem Dutzend Bushöfen erlaubt zudem eine optimale Vernetzung der Busangebote in den regionalen Verkehrsknoten.

Die vorberatende Kommission befürwortet das Gesamtkonzept der künftigen S-Bahn St.Gallen, welches von Andreas Bieniok, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, anhand eines Fachreferates vorgestellt wurde. So ist die Basis des neuen Konzeptes das beschleunigte Angebot im Fernverkehr, worauf der Regionalverkehr aufbaut. Insgesamt bringt die neue S-Bahn deutlich mehr Kunden auf die Bahn. Die neue S-Bahn St.Gallen setzt die neue Grundstruktur für den öV im Kanton.

Die Förderung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ein komplexer Politikbereich. Es gibt keine alleinige Zuständigkeit des Kantons. Das öV-Angebot wird nicht durch den Kanton gefahren, Leistungserbringer sind vielmehr die verschiedenen Transportunternehmungen. Es ist zwischen dem Regional- und dem Fernverkehr zu unterscheiden bei den Leistungen. Der Fernverkehr wird über einen Leistungsauftrag des Bundes von den SBB betrieben und der Kanton ist für den Regionalverkehr als Besteller zuständig. Es kann nicht jedes Angebot im Regionalverkehr bestellt werden, weil es dazu die entsprechenden Voraussetzungen bei der Infrastruktur braucht. Diese Finanzierung ist wiederum sehr komplex und teuer.

Der Kanton verfügt selber über keine Infrastruktur, welche aufgrund einer Angebotsplanung von den Bahnen realisiert wird. Die Bahnen sind aber nicht in der Lage, die notwendigen Ausbauten der Infrastruktur selber zu finanzieren. Dazu braucht es die Bereitschaft der Kostenträger Bund, Kantone und zum Teil Gemeinden, welche die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellen, wie im Abschnitt 1.3. der Botschaft beschrieben. Die Kosten des 4. öV-Programms sind nicht mit dem letz-

ten öV-Programm vergleichbar. Schon aufgrund des NFA sind im Bereich öV 108 Mio. Franken mehr zu leisten, welche aber andernorts wieder kompensiert werden.

In der Spezialdiskussion wurde zu Fragen von Haltestellenschliessungen, der Vorfinanzierung von Infrastrukturbauten sowie des S-Bahn-Konzeptes intensiv diskutiert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Fernverkehrs formulierte die vorberatende Kommission zwei Anträge bzw. Aufträge an die Regierung. Sie wird beauftragt, Verhandlungen über die Vorfinanzierung von zu spät zur Verfügung gestellten Bundesmitteln im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung der Bahn (ZEB) aufzunehmen. In der Spezialdiskussion werden wir darauf zurückkommen. Intensiv wurde auch über die Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Regionalverkehr diskutiert. In einem Zusatzbericht vom 28. August 2008 wurde die vorberatende Kommission über die geplanten Massnahmen schriftlich informiert.

Das 4. öV-Programm zeigt die in den kommenden fünf Jahren geplanten Massnahmen auf. Für den Kanton betragen die Kosten für das Verkehrsangebot 260 Mio. Franken, für die Tarifverbunde 8 Mio. Franken und für die Infrastruktur und Projektierungen 78 Mio. Franken. Zusammen ergibt das in den Jahren 2009 bis 2013 total 346,37 Mio. Franken.

Die vorberatende Kommission stimmte der Vorlage mit 15:0 Stimmen zu und beantragt Ihnen auf den Kantonsratsbeschluss über das 4. Programm zur Förderung des öV einzutreten sowie den Anträgen der Regierung zuzustimmen.

Hartmann-Flawil (im Namen der SP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten und den Anträgen der vorberatenden Kommission ist zuzustimmen.

Die Verkehrsanbindung hat sich in den letzten Jahren zu einem der entscheidendsten Standortfaktoren entwickelt. Dabei kommt dem öffentlichen Verkehr ein spezielles Gewicht zu. Dies belegen verschiedene Studien: Ich erinnere Sie daran, Ende August kam eine Studie bezüglich der Standortfaktoren für Unternehmungen in die Öffentlichkeit, und in der NZZ vom letzten Sonntag wurden Zahlen zu Beweggründen für den Umzug in die Stadt veröffentlicht. An erster Stelle stand die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Für den strategisch verantwortlichen Kantonsrat heisst dies: Wir müssen unsere Investitionen gezielt einsetzen und schwergewichtig für zusätzliche Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr einsetzen. Wenn wir jetzt den vorliegenden Bericht vergleichen und mit dem strategischen Ziel vergleichen, so gibt es doch Anlass zu einigen kritischen Anmerkungen: Es ist breiter Konsens, das war auch in der vorberatenden Kommission zu spüren, dass Investitionen in die Infrastruktur notwendig sind.

Mit diesen Investitionen sollen Schwachstellen im Schienennetz behoben werden. Diese Schwachstellen sind mehr oder weniger allgemein bekannt. Wir stellen jedoch fest, dass der Kanton St.Gallen hier keine Eigeninitiative entwickelt. Wir warten immer, bis entweder andere Kantone oder der Bund Umsetzungsschritte beschliessen. Die SP-Fraktion fordert hier eine rasche Kursänderung. Der Kanton St.Gallen muss mit den Transportunternehmen, den Nachbarkantonen und den Bundesstellen auf rasche Verbesserungen dringen und selber aktiv werden oder die Vorfinanzierung oder Finanzierung selber sicherstellen. Die sehr defensive Haltung des Kantons St.Gallen bei der Beseitigung der Engpässe der Infrastruktur zeigt konkrete und höchst bedauerliche Auswirkungen bei der Haltestellenpolitik. So sollen gemäss Unterlagen mit der Einführung des S-Bahn-Konzeptes 2013 Bahnhöfe geschlossen werden und im Stadtbereich Halte an Vorortshaltestellen reduziert

werden. Stellen Sie sich das vor: Eine S-Bahn, deren Kernaufgabe die Feinerschliessung ist, reduziert die Zahl der Haltestellen. Das ist undenkbar. Wenn Sie die Studie des VCS erhalten haben – sie wurde den Mitgliedern der vorberatenden Kommission zur Verfügung gestellt –, so zeigen sich hier die Resultate dieser falschen Politik. Sehr viele Gemeinden, vor allem zwischen Rorschach und Wil, erhalten weniger öffentlichen Verkehr auf die Umsetzungen 2013. Hier muss gesagt sein, ein Gesetz durch Busangebote ist hier kein valabler Ersatz. Es kann und darf also nicht sein, dass die Haltestellen reduziert werden. Erfreulich ist, dass Regierungsrat Keller zugesichert hat, dass bei der Vorlage zur S-Bahn, die im Jahr 2009 uns vorgelegt wird, ein Haltestellenkonzept integriert wird.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu den Abend- und Nachtstunden hängt sehr stark vom Sicherheitsgefühl der Passagiere ab. Dazu hat auch das Personal von Bus und Bahn ein Anrecht auf mehr Sicherheit. Heute stellen wir fest, dass das Sicherheitsgefühl rapide schwindet. Wir haben einen klaren Handlungsbedarf für mehr Sicherheit, damit das Abend- und Nachtangebot bei Bahn und Bus tatsächlich genutzt wird. Dies ist auch wichtig unter den Gesichtspunkten der Sicherheit und der Gesundheitskosten von Unfällen. Der Kanton plant hier Verbesserungen. Diese sind aus unserer Sicht aber noch eher unkonkret, und im Rahmen der Beratung werden wir hier eine konkrete Frage an Regierungsrat Keller stellen.

Zu den Kosten abschliessend: Der Rahmenkredit sieht insgesamt 346 Mio. Franken vor. Die Erhöhung des Kreditbedarfs geht insbesondere oder fast ausschliesslich auf die Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zurück. Netto ist die Kostensteigerung sehr gering und liegt bei etwa 2,5 Mio. Franken. Die SP-Fraktion erwartet, dass der Kanton angesichts des offensichtlichen Handlungsbedarfs bei der Infrastruktur und bei der Bedeutung dieses Standortfaktors mehr investieren wird. Die SP-Fraktion ist mit den grundsätzlichen Zielsetzungen des öV-Programms einverstanden. Der Handlungsbedarf für Verbesserungen ist anerkannt und akzeptiert. Es braucht jetzt aber zusätzliche Anstrengungen, damit der Standort St.Gallen tatsächlich gestärkt wird!

Klee-Berneck (im Rahmen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Botschaft gibt einen guten Gesamtüberblick, geht in die richtige Richtung und zeigt auch ergänzende Massnahmen auf. Während im Jahr 2002 im Strategieplan öV aufgezeigt wurde, was man möchte, zeigt die Botschaft, die wir heute beraten, wie die konkrete Umsetzung aussehen wird. Die Realisierung der aufgezeigten Massnahmen bringt wesentliche Verbesserungen. Der öV wird um einen Drittel ausgebaut. Die FDP-Fraktion erwartet auch, dass geplante Zugshaltstreichungen (z.B. im Raum Uzwil und im Werdenberg) nur in begründeten Fällen vollzogen werden, d.h. wenn ein übergeordnetes Ziel gefährdet ist. Die S-Bahn 2013 sowie die Regionallinien basieren auf dem nationalen Grundnetz mit den neuen Knoten St.Gallen und Sargans. Die Vorteile aus der Neukonzeption mit einem exakten Halbstundentakt können aber erst vollumfänglich genutzt werden, wenn Kapazitätsausbauten im Raum Oerlikon-Winterthur und Walensee-Pfäffikon SZ die vorgesehene Verdoppelung des Zugangebots Richtung Zürich erlauben. Diese Ausbauten wurden schon im Konzept Bahn 2000 in Aussicht gestellt.

Für die FDP-Fraktion haben Infrastrukturbauten einen hohen Stellenwert. Diese müssen forciert werden, denn ein dichter, gut organisierter Verkehr auf dem Schienennetz braucht eine gute Infrastruktur. Mit der geplanten Leistungssteigerung der

Verbindung St.Gallen-Zürich, welche in der Botschaft des Bundesrates für die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte, kurz ZEB, Aufnahme fand, kann die Attraktivität der West-Ost-Achse als Rückgrat des Schweizer Schienennetzes deutlich gesteigert werden. Dies ist absolut zwingend, ist doch von allen Verbindungen aus grösseren Schweizer Städten nach Zürich die Strecke St.Gallen-Zürich bezüglich Reisegeschwindigkeit oder Konkurrenzierung durch den Individualverkehr diejenige mit der tiefsten Attraktivität. Für die St.Galler Bevölkerung hat die Umsetzung der Leistungssteigerung höchste Priorität. Wir begrüssen es deshalb, dass die St.Galler Regierung die Bereitschaft einer Vorfinanzierungslösung signalisierte, damit diese zentrale Forderung schnell umgesetzt werden kann. Die Reduktion der Reisezeiten auf weniger als eine Stunde im Bahndreieck Zürich-St.Gallen-Sargans-Zürich kann allerdings nur mit Neigezügen sowie Kompromissen bei der Haltepolitik und den Anschlüssen realisiert werden. Mit konventionellen Zugkompositionen kann das Stundendreieck nach wie vor nicht verwirklicht werden. Dafür fehlen die Streckenbegradigungen auf dem kurvenreichen Abschnitt Winterthur-St.Gallen, Ausbauten im Bahnhof St.Gallen, im Engpass Rorschach, im Rheintal, zwischen Buchs und Sargans und am Walensee. Zu denken geben muss auch die Tatsache, dass Bahnreisende von Heerbrugg nach Zürich ungefähr gleich lang im Zug sitzen wie jene von Visp nach Zürich. Hier soll es ab dem Jahr 2013 eine Verbesserung geben, denn schnellere Verbindungen Richtung Zürich sollen neu in Sargans sichergestellt werden. Auch ist zu beachten, dass der überregionale Verkehr im Grenzraum Vorarlberg, Fürstentum Liechtenstein und Schweiz an Bedeutung gewinnt. Wenn die in Aussicht genommene Verbesserung auf der Linie Feldkirch-Buchs und später die Verlängerung nach Chur realisiert werden soll, sind auch Infrastrukturbauten an den Gleisanlagen zwingend notwendig. Reisen im öffentlichen Verkehr sollte keine Belastung sein. Es darf nicht sein, dass in frequenzschwachen Zeiten Reisen mit dem öV zu einem Alptraum wird. Die Fahrgastsicherheit soll nach Meinung der FDP-Fraktion höchste Priorität bekommen und ist nur durch verschiedene Sicherheitsmassnahmen zu gewährleisten, welche auf das Risiko abgestimmt sind. Die im Zusatzbericht vom 28. August 2008 vorgestellten, geplanten Massnahmen erachten wir als zielführend. Wir sind auch dezidiert der Meinung, dass dem Rollmaterialeinsatz eine grosse Bedeutung geschenkt werden muss. Die FDP-Fraktion wird den Beschluss mit einem Kostenrahmen von 346,37 Mio. Franken zustimmen.

Zoller-Sargans (im Namen der CVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Dass der Kanton St.Gallen in wirtschaftlicher Sicht nicht zur obersten Schweizer Liga gehört, hat verschiedene Gründe. Um aufzusteigen, muss der Hebel denn auch an verschiedenen Stellen angesetzt werden. Sicherlich zu den wichtigsten Stellen zählt eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und ein bedarfsgerechtes Angebot. Das 4. öV-Programm macht einen weiteren richtigen Schritt in die gewünschte Richtung. Er hilft mit, die St.Galler Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, die Lebensqualität in unserem Kanton zu erhöhen und allen Regionen unseres weitläufigen Kantons Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen. Die CVP-Fraktion unterstützt deshalb das 4. öV-Programm einschliesslich der Aufträge der vorberatenden Kommission.

Gächter-Berneck (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die geplanten Erweiterungen und die Verbesserung der Infrastrukturen scheinen uns begründet. Wir begrüssen auch die Erweiterung der S-Bahn St.Gallen mit

Realisierung im Jahr 2013. Es entspricht einem Gebot der Stunde, das Verkehrskonzept weiter auszubauen. Auch der geschätzte Mittelbedarf scheint uns realistisch. Allerdings sind die Investitionen vor dem Hintergrund des heute schon dichtesten Schienennetzes Europas zu sehen. Uns beunruhigen mit Blick auf die zeitgerechte Realisierung der Grossvorhaben gewisse durch Herrn Bieniok gemachte Aussagen, wie die sehr träge Planungsphase aufgrund vieler Beteiligter, die sehr engen Abhängigkeiten (Fern-/Regionalverkehr, Busse, Anbindungen an das Ausland, Güterverkehr usw.) und die schwierigen Verhandlungen unter den Kantonen. Wir müssen alle dafür kämpfen, dass trotz horrendem Finanzbedarf der Neat die nötigen Investitionen zugunsten unseres Kantons getätigt werden. Auch die beiden Aufträge an die Regierung bezüglich Vorfinanzierung und Aufnahme der für den Kanton St.Gallen wichtigen Projekte in die Bundesvorlage unterstützt die SVP-Fraktion.

Gschwend-Altstätten (im Namen der GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Im öV geht momentan sehr viel. Das finden wir eine sehr gute Sache. Wir stellen fest, der Fahrplan wird immer dichter und da haben alle einen grossen Vorteil davon. Aber mit dem Fahrplan, auch mit dem vermehrten Angebot, stellen wir fest, wir stossen immer mehr auf Widerstände, und die Grenzen sind auch sichtbar. Die Grenzen haben damit zu tun, dass die Infrastruktur zum Teil fehlt, zum Teil veraltet ist, veraltet eben deswegen auch, weil sie aufbaut auf 150-jährigen Sachen und weil wir in den letzten Jahrzehnten vieles vergessen und vernachlässigt haben. Wir finden im Ganzen das 4. öV-Programm eigentlich eine sehr gute Sache und erwarten, dass man es möglichst schnell und ohne Umwege und Abstriche auch umsetzt. Wir wollen das 4. öV-Programm so verstanden wissen als Fundament, als eine Art von Anfang für eine Offensive. Diese Offensive ist gerade für unseren Teil der Schweiz, der punkto öV immer sehr vernachlässigt worden ist, bitter nötig.

Regierungsrat Keller: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Es ist von der Mehrheit der Fraktionen gesagt worden, wir sind hier auf dem richtigen Weg. An sich auch die SP-Fraktion hat gesagt, wir seien auf dem richtigen Weg. Nur hat die SP-Fraktion noch gesagt, das Ganze sei zögerlich und man habe hier keine Eigeninitiative entwickelt und es dürfe nicht sein, dass Bahnhöfe geschlossen werden. An sich bin auch ich der Meinung, dass Bahnhöfe, die benützt werden und Kundenfrequenzen vorhanden sind, dass diese nicht geschlossen werden sollten. Wir werden im Jahr 2009 ein Konzept unterbreiten, das Ihnen darlegen wird und wo Sie auch feststellen können, dass es uns selbstverständlich nicht darum geht, Leistungen abzubauen, dass es nicht darum geht, Bahnhöfe zu schliessen. Machen wir übrigens auch nicht, sondern es sieht so aus, dass vorübergehend gewisse Angebotsanpassungen gemacht werden müssen. Uns geht es darum, dem öffentlichen Verkehr den wichtigen Stellenwert zu geben, den er haben muss in diesem Kanton. Wir haben das Pech – das haben andere Kantone nicht –, dass bei uns ein Angebotsausbau nur mit einem Infrastrukturausbau möglich ist. Das hängt damit zusammen, dass auf unseren Linien eben mehrheitlich Fernverkehr und Personenverkehr und zum Teil auch noch viel Güterverkehr ableiten. Das kann man nur korrigieren, wenn man eben in einem Gesamtkonzept, das betrifft eben den Fern- und Personenverkehr, die Infrastrukturen plant. Wir können nicht hingehen, und darum wirkt das vielleicht auf Sie zögerlich, aber wir können schlechthin nicht darauf hinzielen, dass wir selber S-Bahnen planen und es uns

praktisch gleich ist, wie auf der gleichen Strecke der Bund seine Fernverkehrsangebote plant. Wir müssen das koordinieren, weil S-Bahn und Fernverkehr zusammen gehören. Das mag bei Ihnen den Eindruck erwecken, dass wir jetzt gewartet haben, aber wir haben, sobald wir wussten, wie ZEB aussieht, sobald wir die HGV-Kredite unter Dach gehabt haben, die eben entscheidend sind, gerade für das Rheintal, die Planung aufgenommen, und sind heute gesamtschweizerisch, wenn man Zürich abzieht, wo schon lange ein grosses S-Bahn-Konzept besteht, bei diesen verschiedenen Angebotsentwicklungen recht weit vorne. Das bestätigt uns auch die SBB, und insofern bitte ich Sie einfach, Kenntnis zu nehmen, dass wir hier nicht allein vorangehen können, sondern dass wir hier mit den Unternehmungen – vor allem mit den für den Fernverkehr zuständigen SBB –, dass wir mit diesen Unternehmungen eine Planung machen, die Hand und Fuss hat und die auch eine optimale Einsetzung der finanziellen Mittel ermöglicht. Weil ein Fernverkehr-Infrastrukturausbau nützt eben dann auch dem S-Bahn-Netz. Das ist für uns von Vorteil. Wir können nicht wegen der S-Bahn Hunderte von Millionen investieren und der Fernverkehr kommt nachher auch noch und investiert an einem anderen Ort unter dem Titel Fernverkehr, sondern das muss abgestimmt werden. Hier sind wir glücklich, dass wir mit der SBB, SOB, Turbo ein Angebotskonzept entwickelt haben, das sich sehen lassen darf ab dem Jahr 2013. Mit dem öV-Programm bis 2013 schaffen wir jene Verbesserungen – 2,5 Mio. Franken zusätzlich je Jahr ist auch nicht nichts –, die wirklich nötig sind, damit wir dann im Jahr 2013 starten können. Wir werden in der Vorlage auch darlegen, warum ein Optimierungsprozess teilweise mit schmerzlichen lokalen Verlusten für relativ wenige Leute verbunden sein wird. Aber dort ist dann die Gelegenheit zu sagen, was wir wirklich wollen. Von mir können Sie nur verlangen, dass wir das was abgemacht worden ist mit den SBB – das ist ein Optimum – dann umsetzen und dann die entsprechenden Kredite bringen. Solche Kredite finanzieren Vorlagen, die eine grosse Vorlaufzeit haben. Die Investition an der Bahninfrastruktur hat immer eine sehr lange Vorlaufzeit, man schätzt rund fünf Jahre. Wir sind mit dem Jahr 2013 jetzt gerade noch richtig drin.

Der Kantonsrat tritt mit 94:0 Stimmen auf die Vorlage ein.

Spezialdiskussion

Der Kantonsrat erlässt den Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 mit 86:0 Stimmen bei 1 Enthaltung in der Gesamtabstimmung.

Stadler-Ganterschwil, Kommissionspräsidentin: Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Fernverkehrs wurden diese beiden Anträge formuliert, wie bereits im Eintretensreferat erwähnt. Sie wurden mit 14:0 Stimmen bei 1 Enthaltung in der vorberatenden Kommission angenommen.

Der Kantonsrat stimmt den Aufträgen der vorberatenden Kommission (Ziff. 1 und 2) mit 87:0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

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

36.08.02 V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Titel der Botschaft: 15. Strassenbauprogramm)

Unterlagen: – Antrag der Regierung vom 9. September 2008
 – Anträge vom 22. bis 24. September 2008

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Das Präsidium sieht eine Eintretensdebatte vor.

Sturzenegger-Flums, Präsident der vorberatenden Kommission: Auf beide Vorlagen ist einzutreten.

Die vorberatende Kommission hat am 15. August 2008 im Baudepartement in St.Gallen zur Beratung des Geschäfts getagt. Nach einer Stellungnahme durch Regierungsrat Willi Haag, einem Rückblick auf das 14. Strassenbau- sowie das Finanzierungssystem durch Kantonsingenieur Urs Kost und einem weiteren Vortrag über die Priorisierung durch Kantonsingenieur-Stellvertreter Marcel John, konnte sich die vorberatende Kommission ein Bild über die Vorlage machen. Neu für das 15. Strassenbauprogramm ist, dass weder für Bau und Unterhalt noch Betrieb der Nationalstrassen Kosten für den Kanton anfallen werden. Dies ist eine Folge des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen. Die Hoheit über die Nationalstrassen ging am 1. Januar 2008 vollumfänglich an den Bund über. Das für das 14. Strassenbauprogramm geschätzte Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht. Einerseits konnte die Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona nicht wie geplant vorangetrieben werden, und andererseits konnten die Gemeinden nur wenige Strassenraumgestaltungen zur Baureife bringen. Zudem waren die Marktpreise im Tiefbau nach wie vor tief. Das 15. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich mit dem 4. öV-Programm erarbeitet. Insbesondere der Abschnitt Gesamtverkehr dieser Botschaft deckt sich mit dem entsprechenden Abschnitt der Botschaft zum 14. öV-Programm. Nachdem sich alle Parteien und mehrere Regionenvertreter mehr oder weniger begeistert zum Eintreten geäußert hatten, ist die vorberatende Kommission anschliessend mit 15:0 Stimmen auf das Geschäft eingetreten.

In der anschliessenden Spezialdiskussion wurden einige Anträge gestellt, die bis auf die vorliegende Kommissionsmotion 42.08.26 «Verwendung des Reinertrags der Motorfahrzeugsteuer für Unterhalt und Bau der Infrastruktur Strasse» und folgendem Antrag keine Mehrheit bekamen. Es wurde ein Antrag gestellt, dass an der Prioritäteneinteilung Anhänge A, B und C nichts geändert werden soll, um zu vermeiden, dass die Regionen gegeneinander ausgespielt werden. Dieser Antrag wurde mit 10:4 Stimmen und 1 Enthaltung angenommen. Aufgrund der Motion 42.08.20 «Anpassen der Strassenbreiten» wurden der vorberatenden Kommission die Problematik, die jetzige Handhabung sowie allfällige Anpassungen anhand von Folien dargestellt. Über das weitere Vorgehen in Sachen dieser Motion müssen die Motionäre aber selbst entscheiden. In der Schlussabstimmung wurde das Geschäft mit 10:3 Stimmen und 2 Enthaltungen gutgeheissen.

Zum Geschäft 36.08.02: Es handelt sich bei diesem Geschäft um einen Abtausch innerhalb der Gemeinde Rorschacherberg, der in der vorberatenden Kommission zu keiner Diskussion gab. Die vorberatende Kommission ist ohne Diskussion einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Die Schlussabstimmung zu diesem Geschäft war einstimmig.

Lusti-Uzwil (im Namen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Vorlage ist sehr ausgeglichen, profitieren werden Bürger und Bürgerinnen im ganzen Kanton. Uns scheint deshalb sehr wichtig, dass die Vorlage nicht durch zusätzliche Forderungen und Streichungen zerzaust wird, sondern dass die Vorlage als Ganzes und ohne Wenn und Aber vom Kantonsrat genehmigt wird. Fünfjahresprogramme haben sich sehr gut bewährt, insbesondere ist dank der mittelfristigen Planung eine hohe Flexibilität gesichert.

Sehr wichtig erscheint uns, dass die leidenden Bewohnerinnen und Bewohner an den überlasteten Verkehrsknoten und Strassen, wie Jona-Rapperswil, Altstätten, Rorschach, St.Gallen und das Toggenburg, sich auf eine ruhigere Zukunft freuen können. Es ist höchste Zeit, dass diese Entlastungen realisiert werden und so die Wohnqualität in den betroffenen Regionen wieder gesteigert und attraktiver werden wird. Wir haben positiv festgestellt, dass im Kanton St.Gallen in den öV und in den Strassenverkehr investiert wird. Mit dieser Massnahme helfen wir mit, den Kanton St.Gallen interessanter und attraktiver zu gestalten. Nur gute Verkehrserschliessungen helfen mit, den Tourismus zu fördern, die Wohnqualität zu steigern und den Kanton wirtschaftsfreundlicher zu machen. Nur gut erschlossene Regionen ziehen neue Unternehmungen an. Unser Kanton braucht neue, zukunftssträchtige Unternehmen, und unser Kanton braucht dringend attraktive, gut erschlossene Wohnlagen, um potenzielle Steuerzahler zu gewinnen.

Der Finanzbedarf, welcher das 15. Strassenbauprogramm ausweist, kostet sehr viel Geld. Mit grosser Genugtuung stellen wir fest, dass das Geld, welches für die Umsetzung benötigt wird, zur Verfügung gestellt werden kann. Wir möchten es nicht unterlassen und dies festhalten, dass dieses Geld ausschliesslich vom Strassenverkehr aufgebracht wird. Wir halten fest, dass im Bereich Strassenverkehr vom Verursacherprinzip gesprochen wird, was in unserem Kantonsbudget bei weitem nicht überall festgestellt werden kann. Schauen wir aber auf das 16. Strassenbauprogramm, werden die finanziellen Mittel für die Grossprojekte nicht vorhanden sein. Es muss uns bewusst sein, dass zwingend Finanzierungsmodelle gefunden werden müssen. Eine Minderheit der FDP-Fraktion wird somit die Kommissionsmotion unterstützen. Die Mehrheit bevorzugt jedoch bei Grossprojekten eine Finanzierung über den Staatshaushalt mit Abschreibung, so wie wir es bei Hochbauprojekten kennen und praktizieren.

Für sehr viel Geld bauen wir Umfahrungsstrassen, erneuern Strassen, aber auch der Langsamverkehr profitiert vom 15. Strassenbauprogramm. Leider stellen wir fest, dass für Parkplätze wenig Geld eingesetzt wird. Sei es vor und in Städten oder grösseren Ortschaften, das Parkieren wird immer wieder zum Problem. Insbesondere würden wir es begrüssen, wenn auch für Lastwagenanhänger Parkplätze geschaffen würden, um das Hinstellen an Durchgangs- oder Quartierstrassen zu verhindern. Das Abstellen von Anhängern in Quartierstrassen birgt enorme Gefahren, insbesondere für Kinder. Es wäre begrüssenswert, wenn aus den LSVA-Einnahmen in Form von zwingend nötigen Parkplätzen ein kleiner Teil zu-

rückgegeben werden könnte. Mit einer Parkgebühr von Fr. 2.– je Stunde und Anhänger könnten etwa 100'000 Franken Investition mit 5 Prozent verzinst werden. Wieso nicht auch hier etwas unternehmen? Ökologie leben und nicht als Schlagwort benutzen. Die FDP-Fraktion setzt sich für eine unveränderte Umsetzung des 15. Strassenbauprogramms ein.

Widmer-Mosnang (im Namen der CVP-Fraktion): Auf beide Vorlagen ist einzutreten.

Wir haben vorgängig bereits das 4. öV-Programm diskutiert und die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Umfang von rund 350 Mio. Franken unterstützt. Wir stehen nun in der Debatte für das 15. Strassenbauprogramm. Es mag Zufall sein, dass wir beide Artikel hintereinander behandeln. Doch Verkehrspolitik muss in einer Gesamtschau betrachtet werden. Verkehrspolitik kann nur mit dem richtigen Mix von öV und Individualverkehr Erfolg haben. Es ist deshalb auch richtig, wenn wir in dieser Parlamentsdebatte keine fundamentalen Verkehrsdebatten führen, sondern im Bewusstsein über die Wichtigkeit unserer Verkehrspolitik auch mit dem 15. Strassenbauprogramm einen weiteren Schritt vorwärts machen. Die Entwicklung mit unterdurchschnittlichen Investitionen im 14. Strassenbauprogramm zieht sich nun auch in die Planung für das 15. Strassenbauprogramm weiter. Es ist bedauerlich, dass auch in den Jahren 2009 bis 2011 nur je rund 30 Mio. Franken in die Kantonsstrassen investiert werden können, in den darauffolgenden Jahren die Investitionen jedoch um das Dreifache ansteigen werden. Mit der Beratung des 15. Strassenbauprogramms ist deshalb auch zur Kenntnis zu nehmen, dass zurzeit wenig baureife Projekte vorliegen und die Planungsphasen immer länger werden. Vor allem ist es bedauerlich, dass zurzeit an keinem Grossprojekt gebaut werden kann. Die Regierung hat in einer umfassenden Liste die verschiedenen Projekte aufgelistet. Sie hat mit der Kostenwirksamkeitsanalyse ein wichtiges Instrument für die Priorisierung der Strassenbauvorhaben. Die CVP-Fraktion stellt sich hinter diese Priorisierung. Das Baudepartement hat die Wichtigkeit der Vorhaben erkannt und dementsprechend die Realisation für die nächsten Jahre geplant. Aus Erfahrung wissen wir, dass in speziellen Fällen auch genügend Flexibilität besteht, baureife Projekte vorzuziehen. Gerade diese Flexibilität soll uns dazu bewegen, an der Priorisierung keine Änderungen vorzunehmen. Vielmehr soll es Aufgabe der Politik sein, genügend Mittel bereitzustellen und bei den Rahmenbedingungen für die Planungs- und Bewilligungsphasen Support zu leisten. Landläufig spricht man beim Strassenbauprogramm immer nur von Grossprojekten und Umfahrungen. Es muss aber erwähnt werden, dass z.B. mit dem 15. Strassenbauprogramm rund 40 Mio. Franken in Geh- und Radwege und 25 Mio. Franken in Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen investiert werden.

Die CVP-Fraktion möchte, dass im Kanton St.Gallen nicht nur ein Grossprojekt je Strassenbauprogramm realisiert werden kann. Bedingt durch den Investitionsaufschub werden wir nicht darum herumkommen, mittelfristig zwei Projekte im gleichen Zeitraum bauen zu können oder zu dürfen. Die verschiedenen Grossprojekte, wie die Umfahrungen im Toggenburg, die Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona, die A1-Zubringer in der Region Rorschach wie auch die dortige Kernumfahrung, sind für die Regionen wie auch für die Stärkung der Standorte von grosser Bedeutung. Diese Grossprojekte sind keine Luxusinvestitionen, sondern dringend nötig. Zur Finanzierung des Strassenbauprogramms: Wir sehen die Problematik bei der Finanzierung der Strassenneubauten im mittelfristigen Zeitraum. So sehr uns St.Gallern der

NFA Geld und Freude beschert, die Strassenrechnung geht als Verliererin aus der ganzen Aufgabenteilung hervor. Danebst wurden mit dem Massnahmenpaket 04 der Strassenrechnung 12 Mio. Franken entzogen. Mit dem Ausbau des Kantonalstrassennetzes wird die Strassenrechnung zusätzlich belastet. Der Strassenrechnung fehlen z.B. gegenüber dem Jahr 2003 über 30 Mio. Franken. Die CVP-Fraktion möchte den Finanzierungsmechanismus in der Strassenrechnung grundsätzlich beibehalten. Für eine seriöse Planung und Realisation der anstehenden Bauten im Kantonsstrassennetz wie auch für den Unterhalt möchten wir jedoch der Strassenrechnung mehr Mittel zuführen. Dabei unterstützt die CVP-Fraktion in der Mehrheit die Idee der vorberatenden Kommission mit der Streichung der Mittel an die Polizei aus dem Strassenfonds.

Brändle-Bütschwil (im Namen der SVP-Fraktion): Auf beide Vorlagen ist einzutreten.

Der Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm im Rahmen der Beratungen des nun vorliegenden 15. Strassenbauprogrammes nehmen wir zur Kenntnis. Es sind eine Reihe erledigter Projekte und einige noch nicht ausgeführte aufgelistet. Dies führte dazu, dass rund 34 Mio. Franken von den budgetierten Geldern nicht gebraucht wurden. Wir bedauern, dass das zweckgebundene, unter anderem für den Strassenbau zweckgebundene Geld nicht investiert und somit nicht der Wirtschaft bzw. dem Gewerbe zugeführt werden konnte. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass anstehende Projekte vorgezogen werden, sollte es zu Verzögerungen bei Projekten aus der Priorität A kommen. Denn wie wir aus der vorliegenden Auflistung entnehmen können, geht die Arbeit dem Baudepartement in nächster Zeit sicher nicht aus. Riesige Millionenbeträge werden durch die öffentliche Hand für den öV ausgegeben. Dieser Bereich sollte zweifelsohne auch seinen berechtigten Stellenwert haben. Mit gleich grosser Priorität muss man aber auch die Infrastruktur für den Individualverkehr behandeln. Gut ausgebaute und unterhaltene Strassen sind für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons, vor allem auch für die Randregionen, immens wichtig! Die in Planung stehenden Umfahrungsprojekte bedeuten gerade auch für die Region Toggenburg Wirtschaftsförderung ersten Ranges und nicht zuletzt für die Bevölkerung auch in Rapperswil-Jona ein Stück bessere Lebensqualität.

Gemäss dem 15. Strassenbauprogramm werden im besten Fall erst ab dem Jahr 2011 wieder Grossprojekte in Angriff genommen. Wie die Regierung im Bericht selber schreibt, wird die finanzielle Ausgangslage für die kommenden Strassenbauprogramme kritisch sein. Aus diesem Grund wurde von der vorberatenden Kommission die Motion 42.08.26 «Verwendung des Reinertrags der Motorfahrzeugsteuer für Unterhalt und Bau der Infrastruktur «Strasse»» eingereicht. Die SVP-Fraktion steht ohne Einschränkung hinter den aufgeführten Projekten und hofft, dass die gesteckten Ziele erreicht werden können.

Bühler-Schmerikon: Auf die Vorlage ist einzutreten.

An der Sitzung in der vorberatenden Kommission wurde das 15. Strassenbauprogramm behandelt. Es wurde über Strassenprojekte, die ausführungsfähig sind und solche, die angemeldet, aber noch nicht fertig geplant sind, entschieden. Weitere Wunschprojekte stehen noch an, werden aber auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt. Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel reichen nicht aus, um alle Begehrlichkeiten abzudecken. Leider fehlt im 15. Strassenbauprogramm unter Priorität A von der Region See Gaster das Projekt Entlastungsstrasse Kaltbrunn-

Benken-Uznach-Schmerikon. Die Gemeinde Schmerikon ist nun doch schon seit 20 Jahren mit den betroffenen Gemeinden im Gespräch in Sachen Entlastungsstrasse. Durch eine Entlastungsstrasse sollen Industrien und Einkaufscenter besser an die A53 angeschlossen werden, um die Ortsdurchfahrten zu reduzieren. Eine wesentliche Aufwertung durch die Entlastungsstrasse erzielte dadurch auch der öV für die Bevölkerung durch eine bessere Dienstleistung in den Ortschaften.

Die Idee oder die Zusicherung seitens des Baudepartementes, bei einer allfälligen Verzögerung eines Projektes aus dem Anhang A, es könne ein Projekt aus Anhang B bevorzugt werden, lässt einen kleinen Hoffnungsschimmer aufkommen, beruhigt aber in keiner Art und Weise. Die finanziellen Mittel werden in Zukunft nicht besser sein, und die grossen Bauvorhaben, die anstehen, blockieren den Bau für eine Entlastungsstrasse auf Jahre. Über die Standards im Strassenbau (Weisungen des Kantons) konnte in der vorberatenden Kommission nicht verhandelt werden. Allerdings wurden uns in einer Beamerschau die Standards im Strassenbau vorgestellt. Leider wurden unter «4.1.1 Fahrbahn», bei der Strassenbreite für untergeordnete Kantonstrassen mit geringem Schwerverkehrsanteil die geltenden Fahrzeugbreiten, sowie die landwirtschaftlichen Fahrzeuge mit Arbeitsgeräten bis 3 m nicht berücksichtigt. Eine Baubreite solcher Kantonsstrassen 2. Klasse mit nur 6 m ist ungenügend und entspricht auch nicht der VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenbaufachleute). Es ist in jedem Fall eine minimale Baubreite von 6,5 m anzustreben. Unter dieser Klassierung sollen neu auch Gemeindehauptstrassen eingestuft werden.

Für die Berechnung der Baubreite dieser Kantonsstrassen wurde von einer falschen Fahrzeugbreite 2,5 m im Begegnungsfall ausgegangen. Im Jahr 2001 hat die Schweiz mit den bilateralen Verträgen 1 die Fahrzeugbreite Euro-Norm 2,55 m, 2,60 m, mit Spiegel 3,10 m, übernommen, diese Fahrzeuge sind auch auf Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen zugelassen. Demzufolge muss die Baubreite der Kantonsstrasse auch entsprechend angepasst werden. Nach bilateralem Recht hören die Qualitätsanforderungen an das Verkehrsnetz nicht an Länder- oder Kantonsgrenzen auf. Jeder Fahrer hat ein Recht auf gut befahrbare Strassen. Auch die Fahrer, die immer mehr Engpässe durchfahren müssen, werden gefordert und in Stress versetzt. Die gesundheitlichen Schäden sind auch beim öV-Fahrer nicht zu unterschätzen. Bei den SBB/HGV-Verbindungen spricht kein St.Galler Politiker nur von guten Verbindungen auf Kantonsgebiet, sondern von schnellen Verbindungen nach Deutschland, München, oder Österreich, Wien.

Ein weiteres Problem besteht in der Zuständigkeit bei Strassenbau- oder Sanierungsprojekten auf Kantons- und Gemeindehauptstrassen. Können in beiden Fällen die Gemeinden entscheiden über verkehrsbehindernde Massnahmen sowie Strassenversmälerungen, welche gegen den öV und Schwerverkehr sind? Deren Folgen beziehen sich ja direkt auf die Fahrer. Sollen solche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen im Begegnungsfall aufs Trottoir ausweichen, weil es auf der zu schmalen Fahrbahn nicht mehr möglich ist? Die Feinstaubentwicklung durch Reifenabrieb an den scharfen Randsteinkanten und die Schadstoffentwicklung durch zusätzliches Bremsen und Beschleunigen wird erhöht nur wegen übertriebenen und unrealistischen Beruhigungsmassnahmen. Wir bitten Parlament und Regierung, für die Wirtschaft der Zukunft brauchbare, praktikable, ökologische und ökonomische Lösungen anzustreben.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wir sehen die Geschichte mit dem Strassenbau doch klar anders als die Vorredner. Die SP-Fraktion erachtet das vorliegende Strassenbauprogramm als nicht mehr zeitgemäss. Es beachtet einerseits die immer grössere Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr nicht und beachtet auch die Tatsache, dass zusätzliche Strassen zusätzlichen Verkehr verursachen, nicht. Also gleich zwei Fehler. Würde die Regierung diese zwei Tatsachen ernst nehmen, dürften keine zusätzlichen Strassen mehr gebaut werden. Es dürften nur noch Strassen ersetzt oder umgebaut werden. In der Stadt St.Gallen läuft zurzeit die Unterschriftensammlung für die Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Initiative will, dass der motorisierte Individualverkehr plafoniert wird und Verkehrszunahmen, die auch in Zukunft stattfinden werden, ausschliesslich durch Bus, Velo oder Fuss abgedeckt werden. Genau das wollen wir von der SP-Fraktion auch. Das muss unseres Erachtens auch die Zielsetzung dieses Kantons sein. Leider fehlen aber im Strassenbauprogramm übergeordnete Konzepte und Zielsetzungen. Da wäre z.B. die Veränderung des Modalsplits. Mit dem Modalsplit misst man die Verteilung der zurückgelegten Wege mit Privatauto, öV, Velo oder Fuss. Wenn wir jetzt eine Plafonierung des Individualverkehrs haben wollen – und wir wollen das –, so würde das beim Modalsplit bedeuten, dass bei einer weiteren Verkehrszunahme der motorisierte Individualverkehr prozentual gesehen abnehmen müsste. Weil wie gesagt all das, was als Zusatzverkehr noch entsteht, mit Bus, Velo, Fuss oder mit dem Zug aufgefangen werden muss. Das wäre eine klare Zielsetzung. Wie es weitergehen soll in dieser Frage in diesem Kanton, da hätten wir gerne Werte – eben Zielsetzungen. Verlagerungsziele beispielsweise. Was will der Kanton da erreichen in den nächsten fünf Jahren, währenddem dieses neue Strassenbauprogramm läuft? Leider ist dem nicht so. Das 15. Strassenbauprogramm ist nämlich weiterhin wie schon in den vergangenen Perioden eine reine Wunschliste der Gemeinden. Millionenschwere Umfahrungsprojekte dominieren auch dieses Programm wieder. Dieses Wunschprogramm dürfen wir aus ökologischen, raumplanerischen und finanziellen Gründen nicht mehr zulassen. Dieser Rat trägt Verantwortung für eine verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung, auch im Strassenverkehr. Wenn aber das 15. Strassenbauprogramm wiederum schwergewichtig auf sündhaft teure Umfahrungen setzt, wird diese Verantwortung nicht wahrgenommen. Wir treten auf das Programm trotzdem ein, weil wir die Absicht haben, dieses Programm zu verbessern. Die teuersten Brocken in diesem Programm – das wissen Sie alle – sind die Umfahrungen Rapperswil-Jona, Umfahrung Wattwil, die Umfahrung Bütschwil, macht zusammen stolze 1,2 Mrd. Franken. Die Stadtsanktgaller träumen zum Teil von ihrer neuen Südspange. Da wollen sie eine neue Umfahrung. Kostenpunkt: auch ungefähr 1 Mrd. Franken. Gibt zusammen dann schon etwa 2,2 Mrd. Franken, wenn wir das Zahlenspiel noch etwas weiter treiben.

Im vorliegenden Strassenbauprogramm sind 89 Mio. Franken für Umfahrungen vorgesehen. Wenn wir also in diesem Rhythmus mit diesen 89 Mio. Franken diese Brocken an 2,2 Mrd. Franken finanzieren wollen, dann brauchen wir etwa 25 Strassenbauprogramme, bis wir das dann geschafft haben, oder umgekehrt gesagt, in etwa 125 Jahren wäre das Ganze dann realisiert. Das kann es wohl nicht sein. In diesen 125 Jahren hätte dann dieser Kanton einzig für die drei Orte St.Gallen, Rapperswil und Toggenburg gearbeitet, und alle anderen wären leer ausgegangen.

Das kann es wirklich nicht sein. Das haben natürlich auch die Bürgerlichen gemerkt. Nur, die bürgerliche Mehrheit in der vorberatenden Kommission erkennt daraus nicht, dass man auf Umfahrungen verzichten muss, dass das der falsche, zu teure und unökologische Weg ist. Nein, sie schmieden über die Mittagspause ein neues Paket. Dieses Paket heisst Frontalangriff auf Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung. Das in der ersten Schulwoche des neuen Schuljahres, in dem die kleinen Schüler zum ersten Mal ihre Schulwege bewältigen müssen. Die Mehrheit der vorberatenden Kommission will nämlich – das sehen Sie auf dem Antrag –, dass aus der Strassenrechnung die 32 Mio. Franken, die jährlich vorgesehen sind für Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung, nicht mehr dafür eingesetzt werden, sondern beiseite gestellt werden für die sündhaft teuren Umfahrungsstrassenprojekte. Ein wahrlich dreister Vorschlag in unseren Augen. In den Augen der SP-Fraktion unsinnig und falsch. Selbst mit diesen zusätzlichen 160 Mio. Franken je Strassenbauprogramm müsste man etwa 50 Jahre lang bauen, um nur an diesen drei vorher genannten Orten die geplanten Umfahrungen zu realisieren. Noch einmal: Das kann es wirklich nicht sein. Weitsicht und Vernunft aller Fraktionen in diesem Rat ist nun gefragt. Wir müssen endlich umdenken und durch Gestaltungsmaßnahmen auf dem bestehenden Strassennetz den Verkehr erträglicher machen. Massnahmen zur Realisierung einer sinnvollen Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und damit die Verstetigung der Verkehrsflüsse auf dem bestehenden Strassennetz. Das ist zukunftsweisend. Mittlerweile gibt es Dutzende von Strassenraumgestaltungsbegehren, die Sie im Strassenbauprogramm auch finden. Für Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen sollten darum im neuen Strassenbauprogramm nicht nur 25 Mio. Franken, sondern nach unserem Vorschlag doppelt so viel, also 50 Mio. Franken reserviert werden. Netto für den Kanton würde das dann bedeuten, 40 Mio. Franken statt 20 Mio. Franken für Umweltmassnahmen und Strassenbaugestaltungsprojekte. Wir werden einen entsprechenden Antrag stellen.

Umfahrungsprojekte sind in der Botschaft aufgelistet. Sie haben es sicher gesehen, mit so schönen blauen Wolken dargestellt. Sie wurden bewertet. Viele der Umfahrungsprojekte sind in der Bewertung mittel oder negativ herausgekommen. Wenn man schon eine Bewertung macht, muss diese Bewertung doch Konsequenzen haben. Wenn ein Projekt in der Bewertung als mittel oder negativ herauskommt, so ist unserer Meinung nach klar, solche Projekte werden sicher nicht realisiert. Sie können selber nachsehen, welche Projekte dann vornherein nichts mehr zu suchen hätten, wenn es um die Realisierung geht. Ich schliesse mit einem Zitat aus der Botschaft: «Grössere Gemeinden und Städte zeigen einen erheblichen Nachholbedarf für die Erstellung von durchgehenden Korridoren für den Langsamverkehr. Dazu werden die jährlich zu Verfügung stehenden Mittel von 2 auf 3 Mio. Franken erhöht. Für den Langsamverkehr 3 statt wie bisher 2 Mio. Franken.» Sie merken, es gibt also auch positive Entwicklungen im neuen Strassenbauprogramm. Allerdings kleine, aber feine. Die SP-Fraktion tritt ein und will das Programm zeitgemäss und verantwortungsvoll verbessern. Helfen Sie mit. Es geht um Ihre Umwelt und Zukunft.

Wick-Wil (im Namen der GRÜ-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Obwohl wir den Löwenanteil dieser Vorlage, nämlich die vier grossen Brocken, die Umfahrungsstrassen, nicht begrüssen. Wir stellen fest, der Name dieser Botschaft ist korrekt; es handelt sich um ein Strassenbauprogramm. Es handelt sich

nicht um ein Programm, die knappen vorhandenen Mittel möglichst effizient und wirkungsvoll einzusetzen. Wenn Sie die vier grössten Projekte anschauen, werden Sie sehen, dass ab dem Jahr 2013 ein Mittelbedarf ausgewiesen ist, der schlicht und einfach in der Zukunft nicht reichen wird. Wir werden früher oder später – wir empfehlen eher früher als später – zur Erkenntnis gelangen, dass wir uns nach der Decke strecken sollten, d.h. wir sollten uns vermehrt auf Projekte konzentrieren, die schnelle und günstige Wirkung entfalten. Mein Vorredner hat in einem Punkt einen Antrag angesprochen, den auch wir stellen. Wir möchten beliebt machen, mindestens bei den Gemeinden und Städten, die bereit sind, mit wenig Mitteln zu versuchen, eine Wirkung auf den bestehenden Hauptstrassen in Form von Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu erzielen, dass man diese Gemeinden beförderlich behandelt, auch zum Nutzen all jener, die gerne ganz grosse Projekte realisieren möchten. Denn auch die, die ganz grosse Projekte realisieren möchten, sind darauf angewiesen, dass sich gewisse Gemeinden in den Investitionen etwas mässigen.

Regierungsrat Haag: Die Aufnahme dieses 15. Strassenbauprogramms ist grundsätzlich gut angekommen, obwohl die Schwergewichte schon wie in der vorbereitenden Kommission etwas anders liegen. Es ist nicht Zufall, dass das öV- und das Strassenprogramm miteinander dem Parlament vorgelegt werden. Ich habe tatsächlich geglaubt, dass die Zeiten, wo der Volkswirtschaftsdirektor und ich ihre Fan-Gruppen haben, vorbei ist, dass wir gemeinsam einsehen, dass wir Gesamtverkehrsprobleme auch gemeinsam lösen müssen. Solange eben die Mobilität auf dem öffentlichen Verkehr und dem Strassenverkehr weiter zunimmt, so ist das Wohlstand und Komfort, und der kostet Geld. Es ist schon etwas zu einfach, den anderen Teil zu verlagern und zu glauben, das Problem sei dann gelöst. Neubauprojekte kosten enorm Geld, ob es nun Strassen oder Schienen sind. Das haben wir wohl zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsmittel müssen sich ergänzen und nicht konkurrenzieren. Die Bahn ist ein Massentransportmittel, das Auto ein individuelles Transportmittel, und es ist nicht überall alles gleichzeitig machbar. Deshalb muss die Zusammenarbeit funktionieren, und die funktioniert auch. Wir brauchen also beides.

Dazu kommen jetzt die Agglomerationsprogramme. Da sind wir sehr aktiv daran. Wir haben drei eingegeben: St.Gallen-Rorschach, dann Wil, Hinterthurgau und Rapperswil-Obersee. Weitere Rheintal, Vorarlberg, Werdenberg, Liechtenstein, da sind wir an der Arbeit. Genau dort geht es darum, nebst den Grossprojekten Schienen oder Strasse, die Koordination in den Agglomerationen zu tätigen. Da gehen wir einen Schritt weiter. Wir beziehen auch die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden mit ein, weil Siedlung und Verkehr einen engen Zusammenhang haben. D.h., dass die Verkehrserschliessung auch künftig einen Einfluss auf die Nutzungen oder Zonenpläne der politischen Gemeinden haben wird. Nun, die zur Verfügung stehenden Mittel im nächsten Strassenbauprogramm und die Begehren, die vorliegen, stimmen nicht ganz überein. Deshalb, das wurde betont, wollen und müssen wir Prioritäten setzen. Die Prioritäten sind so, wir wollen zuerst unser bestehendes Strassennetz optimal über 24 Stunden je Tag zur Verfügung stellen in gutem Zustand, d.h. der Betrieb und auch die Verkehrsleitung hat oberste Priorität. Dann kommt der Unterhalt. Wir wollen das, was wir haben, unterhalten, in gutem Zustand der Mobilität zur Verfügung stellen. Dann kommen Sanierungen, wenn sie notwendig sind, und nur mit dem Rest werden und können neue Strassenstücke erstellt werden.

Die Priorität ist klar. Wir haben die vielen Begehren von den Gemeinden priorisiert in A, B und C. A-Projekte sind die wichtigsten in der Priorisierung, die sind finanzierbar bis 2013 unter der Voraussetzung, dass die Einnahmen auch in diesem Mass kommen. Ich muss ganz klar sagen, in diesen A-Projekten sind ebenfalls Langsamprojekte, Radwege, Fussgängerstreifen, Massnahmen zur Verkehrssicherheit innerorts in diesem Programm von der Strasse drin. Ich möchte schon erinnern, wenn wir keine Strassen mehr bauen, dass der nicht schienengebundene öffentliche Verkehr auf funktionierende Strassen angewiesen ist, und wenn es nicht funktioniert – wenn es Stau hat –, geht auch der öffentliche Verkehr nicht mehr. Ich bitte Sie, das zu beachten. Ich bitte Sie auch zu beachten am Beispiel Bazenhaid, dass die ganze Naturschutzmassnahme vollumfänglich von der Strassenkasse bezahlt wurde. Ich bitte Sie, im Hinterkopf zu behalten, dass durchaus nicht kleine Mengen auch für Nichtstrassen verwendet werden. Ich erinnere Sie daran, dass wir hier ein Strassenbauprogramm haben und kein Projekt, d.h. es ist gar nichts genehmigt. Wir werden aus diesem Programm die A-priorisierten Projekte weiterbearbeiten, und dann wird entschieden, was gebaut wird und was nicht, wo investiert wird und wo nicht, und bei den Grossprojekten gibt es ohnehin Vorlagen. Wir haben das Programm extra flexibel gestaltet. Wenn wir in den A-Projekten, das kommt immer wieder vor, in der Planung oder Rechtsmittelverfahren blockiert werden, dann können wir aus der Kategorie B Projekte vorziehen, die reif sind und diese zur Ausführung bringen. Dann erinnere ich daran, dass wir ganz separat speziell für Strassenraumgestaltung 20 Mio. Franken eingestellt haben. Wir sind bereit und unterstützen Gemeinden, die eben solche Strassenraumgestaltungen durchführen wollen, wie es z.B. die Gemeinde Oberriet gemacht hat. Einige Gemeinden sind an der Planung. Zudem haben wir eine Reserve von 15 Mio. Franken eingestellt, und die wollen wir behalten. Es ist immer wieder mal so, dass aufgrund von Bauprojekten, Überbauungen, Anpassungen flexibel Korrekturen gemacht werden müssen. Wir können die Investoren nicht auf fünf Jahre vertrösten. Das ist die Flexibilität im ganzen Programm, das wir in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden umsetzen wollen. Die drei Grossprojekte sind grundsätzlich bereit. Die Genehmigungsprojekte liegen vor. Aber ich muss Ihnen sagen, geraten Sie nicht in Panik. Bis zum Spatenstich müssen diese drei Projekte noch einige Hürden nehmen. Die lassen wir jetzt miteinander starten. Es geht von der Vernehmlassung wohl in die Gemeinden überhaupt über das Referendum, über den Gemeinderatsbeschluss, über die Botschaft an den Kantonsrat, über den Beschluss, über das fakultative Referendum, die öffentlichen Planaufgaben, die Einsprachebehandlung, den Landerwerb, allenfalls sogar Enteignungen, dann müssen wir ein rechtskräftiges Projekt haben, dann muss das Detailprojekt erstellt werden, die Arbeitsausschreibungen, die Arbeitsvergabe, und dann können wir an einen Spatenstich denken. So schnell gehen grosse Projekte nicht. Deshalb haben wir diese Projekte alle im A priorisiert. Wir wollen das im Prinzip vorwärts treiben, die Situationen in diesen drei Orten sind verkehrshemmend, da müssen wir Lösungen finden. Aber es ist nicht so, dass wir nächste Woche mit diesen drei Projekten starten. Ich danke Ihnen für die grundsätzlich positive Aufnahme. Relativieren sie gewisse Übertreibungen, die ich hier gehört habe. Stimmen Sie dem zu. Wir wollen für unsere Bevölkerung, für unsere Wirtschaft, den Tourismus und für den Fortschritt in unserem Kanton das Beste auch in den nächsten fünf Jahren tun.

Der Kantonsrat tritt auf den Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 mit 99:0 Stimmen bei 1 Enthaltung ein.

Spezialdiskussion

Bühler-Schmerikon beantragt im Namen von Jud-Schmerikon und in seinem eigenen Namen, in Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte) die Entlastungsstrasse Uznach (Gasterstrasse), Gemeinde Kaltbrunn, von Anhang B (2. Priorität) nach Anhang A (1. Priorität) zu verschieben.

Bei der Entlastungsstrasse Schmerikon handelt es sich einerseits um einen direkten Anschluss des Gebietes Kaltbrunn, Benken, Gommiswald und Uznach, Anhang B. Die Gemeinden Uznach, Schmerikon und Kaltbrunn sind sich einig, dass die Entlastungsstrasse in die Priorität 1 gehört. Die neusten Zahlen, gegen 80 Prozent einer Verkehrsentslastung allein für Uznach und 50 Prozent für Schmerikon, lassen doch aufhorchen und sprechen für sich. Die Regierung spricht von einer mindestens Entlastungswirkung 50 Prozent bis zur Realisierung einer berechtigten Umfahrungsstrasse, in der Botschaft S. 28 unter «3.3 Umfahrungsstrassen». Diese Auflage scheint an dieser Stelle mehr als erfüllt. Auch die Linienführung der geplanten Verkehrsverbindung ist mit einem Gutachten der Ernst Basler und Partner AG abgeklärt worden. Ebenfalls verschiedene Varianten der Entlastungsstrasse wurden geprüft. Für die Industrie, Wirtschaft und vor allem die Region Linthgebiet ist es sehr wichtig, dass die Entlastungsstrasse so rasch als möglich gebaut wird, damit die geplagten Dörfer vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Druck wird zusätzlich noch auf die Region zunehmen, da gleichzeitig das Anschlusswerk im Zürcher Oberland Hinwil-Uster nächstens gebaut und fertig gestellt werden wird. Die Entlastungsstrasse Schmerikon-Uznach-Kaltbrunn ist also mehr als dringend in die Priorität A aufzunehmen. Zudem werden für den Doppelspurausbau der SBB Linie Uznach-Schmerikon klare Verhältnisse geschaffen. Somit sollten eigentlich alle Voraussetzungen für eine Prioritätenverschiebung in Anhang A gegeben sein. Geben Sie sich einen Ruck und unterstützen Sie unser Anliegen vor dem Ricken und lassen Sie uns nicht im Verkehr ersticken. Selbstverständlich wissen wir, dass auch die anderen Regionen ihre Anliegen in Sachen Strasse haben und wir sicher auch bei Gelegenheit sie unterstützen werden.

Jud-Schmerikon legt seine Interessen als Mitglied des Gemeinderates in Schmerikon bis Ende Jahr 2008 und seit diesem Jahr Präsident des Baumeisterverbandes St.Gallen offen. Dem Antrag ist zuzustimmen.

Der Kanton St.Gallen hat mit der A53 die Lücke zwischen der A3 und der Zürcher-Oberland-Autobahn 2003 geschlossen. Dieses Strassenstück hat die Anbindung des Linthgebietes an die Agglomeration Zürich wesentlich verbessert. Damit wurde auch die Wirtschaft in unserer Region gestärkt. Es wurde bei uns kräftig und wird immer noch kräftig an zusätzlichen Arbeitsplätzen gearbeitet, und die attraktive Wohnlage im Linthgebiet ist sehr gesucht. Jahrzehntelang hat man Lösungen für das Nadelöhr Uznach gesucht. Auch hier hat das Baudepartement sich über Jahre aktiv engagiert und beteiligt. Doch mussten sämtliche Lösungen mit Kurzumfahrungen des Städtchens Uznach leider wieder begraben werden. Heute liegt eine Lösung auf dem Tisch, zu der nicht nur Uznach, sondern auch die Nachbargemein-

den, ja sogar die ganze Region Zürichsee Linth, Ja sagen kann. In der Botschaft der Regierung auf S. 26 kann man feststellen, dass diese regionale Entlastungsstrasse einen guten Kosten-Nutzen-Wert aufweist. Wir wissen, dass unser Baudirektor sich auch in den vergangenen Jahren stark im Linthgebiet engagiert hat. Ich erwähne hier schon die A53, die jetzt läuft, jetzt aktuell die Linthsanierung, wo morgen der Spatenstich stattfindet und auch an der Umfahrung Rapperswil-Jona. Mit der raschen Projektierung dieser Entlastungsstrasse Uznach unterstützt der Kanton nachhaltig den Aufwärtstrend im Linthgebiet. 500'000 Franken aus dem Strassenfonds wären eine gute Investition in die Zukunft. Vier weitere Jahre warten auf das 16. Strassenbauprogramm sind für die Sicherstellung dieser Linienführung klar zu lang. Unterstützen Sie das Linthgebiet in diesem zentralen Anliegen, damit das gesamte Linthgebiet den Kanton weiterhin unterstützen kann.

Sturzenegger-Flums, Kommissionspräsident: Der Antrag Bühler-Schmerikon / Jud-Schmerikon ist abzulehnen.

Dieser Antrag wurde in der vorberatenden Kommission auch gestellt, aber wieder zurückgezogen. Wie ich im Eintretensreferat darauf hingewiesen habe, hat die vorberatende Kommission einem Antrag, nichts zu ändern an den Prioritäten, den Vorteil gegeben.

Lusti-Uzwil: Der Antrag Bühler-Schmerikon / Jud-Schmerikon ist abzulehnen.

Ich habe grosses Verständnis für die Bewohner in Uznach und Schmerikon. Wenn wir jetzt beim ersten Projekt bereits schon anfangen, Mosaiksteine einzusetzen oder auszubringen, dann werden wir nie zu einem vernünftigen Strassenbauprogramm kommen. Ein Ausscheren hätte zur Folge, dass uns diese Vorlage – ich behaupte das – irgendwo verlaufen würde und wir das schlussendlich nicht mehr ganz sicher im Griff hätten. Es heisst nicht, wenn es in der Priorität B ist, dass das nicht gebaut werden könnte in diesen fünf Jahren. Es ist ein Fünfjahresprogramm, und die Regierung hat uns auch bestätigt an der Sitzung, dass diverse Projekte in der B-Priorität vom 14. Strassenbauprogramm bereits vorgezogen und umgesetzt wurden. Ich möchte doch bitten, der Regierung die Flexibilität zu geben, dass wenn sie die Möglichkeit hat und solche Projekte vorziehen kann, sie auch vorziehen soll. In diesem Sinn bitte ich Sie, im Sinn einer schlanken Vorlage, so wie wir sie verabschiedet haben, auch in der vorberatenden Kommission keine neuen Projekte einzubauen, weil auch wir in Uzwil noch sehr gerne einen Kreisel hätten. Der ist auch im B. Das werde ich aber nicht beantragen.

Göldi-Gommiswald legt seine Interessen als Vizepräsident der Regionalplanungsgruppe Zürichsee-Linth offen. Dem Antrag Bühler-Schmerikon / Jud-Schmerikon ist zuzustimmen.

Zu Lusti-Uzwil: Machen Sie mir bitte daraus jetzt keine Prinzipfrage. Letztendlich ist es der Kantonsrat, der das Programm genehmigt und auch gestaltet. Es geht hier nicht um einen Schnellschuss, wenn Bühler-Schmerikon und Jud-Schmerikon diesen Antrag unterbreiten, sondern es ist ein sehr gut ausgearbeiteter Vorschlag, der auf dem Tisch liegt, der eben in der Region seine Grundlage hat. Die Regionalplanung hat vor Jahren eine Strukturanalyse erarbeitet, hat eine Vision erarbeitet und daraus dann eine Studie über Siedlung und Verkehr entwickelt. Ein wesentliches Element aus dieser Siedlungsentwicklungsplanung bzw. aus der Verkehrs-

wicklungsplanung ist eben dieses Kernelement dieser Entlastungsstrassen, von der wir sprechen. Ich möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass es in meinen Augen nicht korrekt ist, wenn in der Botschaft das unter Kaltbrunn läuft. Es geht da nämlich um eine regionale Entlastungsstrasse. Wenn der Präsident der Regionalplanungsgruppe aus Kaltbrunn kommt, dann ist es eben nicht das Anliegen von Kaltbrunn, sondern es ist tatsächlich ein breit abgestütztes regionales Interesse. Beachten Sie bitte auch, dass es nicht darum geht, irgendeinen Kreisel jetzt da noch aufzuwerten, sondern dass es darum geht, dieses Element, das im Detailbereich 1 in der Botschaft S. 26 den ausgewiesenermassen höchsten Gesamtnutzwert bringt, jetzt eben doch in der ersten Priorität zu behandeln. In diesem Sinn appelliere ich an Sie, machen Sie von Ihrem Gestaltungsfreiraum Gebrauch. Unterstützen Sie den Antrag und ermöglichen Sie damit die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Linthgebiet gemäss der Vision, wie sie von der Region ausgearbeitet ist, gemäss der Struktur, wie sie da besteht eben, dass sich das weiterentwickeln kann.

Jud-Schmerikon: Ich möchte kurz auf die Argumente von Lusti-Uzwil eingehen. Ich würde ihm recht geben, wenn es jetzt um die Realisierung dieser Strasse ginge. Es geht um 500'000 Franken, die wir für die Projektierung benötigen. Für mich ist einfach ganz entscheidend, dass man mit der Projektierung die Linienführung festlegen kann, und zwar nicht erst ab dem Jahr 2014, sondern dass wir eigentlich bis ins Jahr 2013 diese Linienführung haben und nicht die Realisierung. Die Realisierung ist für mich erst zweitrangig, aber die Linienführung, denn wenn in diesem Gebiet dann wieder irgendwo ein Riegel reingebaut wird, haben wir plötzlich das, was wir schon 20 Jahre in Uznach noch erlebt haben. Bei vielen Projekten ist am Schluss die Machbarkeit nicht mehr sichergestellt.

Schlegel-Grabs: Der Antrag Bühler-Schmerikon / Jud-Schmerikon ist abzulehnen.

Ich darf mich outen. Ich bin die Person, die den Antrag in der vorberatenden Kommission damals stellte, und zwar mit Erfahrungen seit dem Programm seit acht Jahren. Vor acht Jahren hatten wir ein ähnliches Problem. Da hatte auch jemand eine sehr gute Idee aus einer Region. Plötzlich wollte man A, B und C verschieben. Wenn wir jetzt wirklich mit diesem Thema anfangen, ist es genau so wie Lusti-Uzwil sich geäußert hat dazu, dann bekomme ich noch eine Idee vom Werdenberg, vermutlich noch eine von Sargans. Schlussendlich haben wir noch eine von St.Gallen, und dies kann es nicht sein. Ich habe das Vertrauen in das Baudepartement. Es hat eine Klassifizierung gemacht, und im Normalfall kommt auch B und C sogar zum Zug. Wir haben das in der vorberatenden Kommission sehr deutlich ausdiskutiert. Zu Bühler-Schmerikon: Auch wenn Sie gesagt haben, es sei nicht wirtschaftsfreundlich: Dies ist wirtschaftsfreundlich. Wir haben ein Programm für den gesamten Kanton St.Gallen, und ich bitte euch, jetzt klar hier dies abzulehnen. Dies als ein Stempel für die weiteren Sachen.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Bühler-Schmerikon / Jud-Schmerikon mit 66:22 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Kündig-Rapperswil-Jona: Es geht um sehr viel Geld in dieser Planung. Es geht um drei Grossprojekte. Gestatten Sie mir ein paar Gedanken und eine Bitte an die Regierung als Anwohnerin des Zentrums von Rapperswil. Bis zum Spatenstich brau-

chen die Grossprojekte noch einige Hürden zu nehmen. Das hat uns Regierungsrat Haag gesagt. Ich wohne im Zentrum und spreche als eine Person für jene, die darunter leiden, dass wir vom Verkehr im Zentrum von Rapperswil sehr belastet sind. Als der Stadtrat das Projekt des Tunnels in drei Etappen der Einwohnerschaft im Dezember 2007 vorgestellt hat, ging es mir so wie wohl den meisten. Ich empfand eine Erleichterung darüber, dass endlich eine Lösung realisierbar schien und eine Hoffnung auf eine baldige Verkehrsentslastung von Rapperswil. Als Grundlage diente die Verkehrsstudie Gruner, welche von Stadt und Kanton in Auftrag gegeben wurde. Sie sagt aus, dass eine Verkehrsentslastung mit nur der ersten Etappe kaum Wirkung zeige. Aufgrund der Studie Gruner haben Regierungsrat Haag, Stadtpräsident Würth und Stadtrat Domeisen argumentiert, dass die erste Etappe allein nichts bringe. Erst mit der zweiten und dritten Etappe bestehe die Chance, verkehrstechnisch entlastend zu wirken. Weshalb, so frage ich die Regierung, ist die Studie Gruner nun als Grundlage der Drei-Etappen-Lösung im vorliegenden Strassenbauprogramm nicht erwähnt worden?

Eine Zwischenfrage war das. Die Realität holt uns nun ein. Die drei Etappen kosten etwa 1 Mrd. Franken. Ich kann nun parteiübergreifend niemanden erkennen, der daran glaubt, dass diese Mittel aufgebracht werden können. Das Eigenkapital soll dafür nicht angezapft werden und der Bund bezahlt nicht. Ich frage mich nun, ob der Bau der ersten Tunneletappe eine Pseudolösung sei. Der Stau von der oberen Bahnhofstrasse, wo sich vorwiegend Geschäftshäuser und Gebäude für öffentliche Dienstleistungen befinden, «zügelt» sich an die St.Gallerstrasse nach Jona und in Wohngebiete ausserhalb des Zentrums. Zudem ist noch keine Lösung auf dem Tisch für die Verbindung von der «Tüchi» bis zur Zürcherstrasse. Ingenieurbüros sind damit beschäftigt und es werden schon Millionen von Franken dafür ausgegeben. Zu einem Tunnel vom Seedamm bis direkt zur Zürcherstrasse könnten wir eher noch Ja sagen. Steuergünstig wohnende Personen vom Kanton Schwyz werden in Zukunft ihren Arbeitsweg durch Rapperswil wieder per Auto aufnehmen. Ebenso werden die Einkaufszentren in Pfäffikon und hinter dem Seedamm wieder mit dem Auto aufgesucht werden, wenn die Verstopfung nicht mehr so arg ist.

Meine Bitte an die Regierung: Der Kanton hat die Hoheit über die Eingangsachsen und die Portale Seedamm, St.Dionys und Schönau und ist gebeten, dafür zu sorgen, dass durch Dosierungsanlagen das gesamte Verkehrsaufkommen nicht erhöht wird und auf ein erträgliches Mass reduziert werden kann. Der heutige Durchgangsverkehr beträgt 27'000 Fahrzeuge je Tag. Ich spreche für all jene, die heute wenigstens minimal entlastet werden wollen durch sofortige Massnahmen und vor dem Jahr 2013 eine Lösung erwarten anstelle eines Megaprojekts, das vielleicht gar nie realisiert werden kann und dann eventuell gar nicht mehr in dem Ausmass benötigt werden wird.

Spiess-Rapperswil-Jona: Ich schliesse direkt an die Ausführungen von Kündig-Rapperswil-Jona. Ich möchte vom Vorsteher des Baudepartementes eine Klarstellung in zweierlei Hinsicht für die Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona. Es geht darum, wie Kündig-Rapperswil-Jona bereits erläutert hat, dass eben nicht nur eine oder zwei oder allenfalls drei Etappen in einem zeitlich grossen Abstand realisiert werden, sondern es geht darum, dass alle drei Etappen zeitgleich oder mindestens unmittelbar aufeinander folgend ausgeführt, geplant und gebaut werden müssen. Wenn ich nun die Botschaft anschau und den Anhang A, dann wird in der Bot-

schaft nichts von Etappierung gesprochen. Im Anhang A dagegen ist dann die Etappierung als Hauptpunkt erwähnt bei der Arbeit. Im Weiteren möchte ich wissen, ob das Plangenehmigungsprojekt auch so ist, dass eben die Priorität A eingehalten werden kann. Hier möchte ich auch die Bestätigung des Vorstehers des Baudepartementes, dass dem so ist. Weil das ist für die ganze Planung und auch Realisierung sehr wesentlich.

Würth-Rapperswil-Jona legt seine Interessen als Stadtpräsident von Rapperswil-Jona offen.

Wir haben miteinander – Baudepartement, Sicherheits- und Justizdepartement und Stadt Rapperswil-Jona – im Dezember 2007 die Strategie dargelegt. Es wurde dargelegt, dass der Bund – und das ist nun so auch herausgekommen –, die A53 ins Nationalstrassennetz aufklassieren wird. Wir haben auch gesagt, dass wenn wir im realistischen Zeitraum realisieren wollen, die Bundeslösung nicht tauglich ist, also haben wir diese Strategie gewählt. Ich glaube, die Reaktionen waren klar, dass dies die richtige Strategie ist. Wir haben auch gesagt, dass man natürlich nicht alles in einem Zug bauen kann. Das wäre rein technisch gar nicht möglich. Die Stadt würde das gar nicht ertragen, alle drei Etappen miteinander, und es ist auch nicht finanzierbar. Wir haben dargelegt, dass die erste Etappe zusammen mit dem Kanton realisiert werden möchte. Wir sind darum sehr dankbar, dass dieses Projekt nun im Programm enthalten ist. Wir haben auch gesagt, dass mit der Etappe zwischen Kempraten und Hülstein, das Ziel besteht, die A53 auf diesem Abschnitt als Zubringer aufzuklassieren und durch den Bund zu realisieren und zu finanzieren sowie in einem dritten Schritt die Etappe Teuchelweiher bzw. Zürcherstrasse bis Kempraten. Dieses Konzept ist das realisierbare, das realistische, technisch wie finanziell. Es stellt eine Lösung für das Verkehrsproblem Rapperswil-Jona dar. Ich bin sehr froh, dass Kündig-Rapperswil-Jona gesagt hat, dass sie mit einer Lösung Seedamm/Zürcherstrasse leben könne. Das ist für die erste Etappe exakt das Ziel. Es ist uns bewusst, dass die Knotensituation Teuchelweiher/Zürcherstrasse gut und tragfähig realisiert werden muss, damit das Projekt auch Sinn macht, tragfähig ist und die finanziellen Aufwendungen rechtfertigt. Dafür möchte ich im Namen der Stadt nochmals herzlich danken. Die Zusammenarbeit mit dem Baudepartement war sehr gut. Wir haben ein sehr klares Konzept miteinander entwickelt und ich glaube, wir sind da auf dem richtigen Weg.

Regierungsrat Haag: Ich habe Verständnis für die Fragen, die hier gestellt worden sind. Ich darf vorwegnehmen, der Stadtpräsident von Rapperswil-Jona hat eigentlich das meiste gesagt. Wenn wir darauf spekuliert hätten, was der Bund macht, das wäre wohl die sicherste Variante gewesen, dass gar nie etwas passiert. Das Kantonsstrassennetz werden wir behalten. Wir haben die Projektierung konkret vorangetrieben. Es ist richtig, dass eine Etappe, wie sie vorliegt, zu projektieren, das nützt gar nichts. Man muss das Ganze kennen, um den Überblick und die Schlusslösung zu sehen, aber ausführen müssen wir beim besten Willen etappenweise. Rein technisch und finanziell wäre eine einmalige Inangriffnahme nicht möglich. Sonst müssten wir Rapperswil wohl evakuieren für einige Jahre. Das ist nicht zumutbar. Das Projekt muss jetzt optimiert werden, auch neu nach den Sicherheitsvorschriften für Tunnels. Es gibt noch einiges anzupassen. Wir müssen klar herausfinden, wie die erste Etappe verläuft, wie dann der Verkehr rollt. Die begleitenden, flankierenden

Massnahmen, die Einschränkungen auf dem Strassennetz sind nötig, damit die Strasse, wenn sie kommt, die Wirkung erzielen kann. Hier ist Rapperswil-Jona vorbildlich auf dem Weg. Ich gehe zuversichtlich davon aus, dass schon einiges gemacht wird, um die jetzigen Probleme zu reduzieren, bis wir auch selbst im optimistischen Fall mit der ersten Etappe beginnen können. Es sind noch einige Wege zu nehmen. Wir werden das zügig weiterbearbeiten und wir wollen, dass wir im Laufe dieses Strassenbauprogrammes tatsächlich starten können mit mindestens einem dieser Programme. Aber die Wege sind nicht ganz einfach, und je dichter die Überbauung, desto komplexer die Aufgabe und desto höher auch die Stolpersteine. Es ist ein grosses Projekt. Es nützt nichts, wenn nicht oberirdisch ganz klare Massnahmen gemacht werden. Hier ist die Stadt auf dem richtigen Weg.

Locher-St.Gallen legt seine Interessen als Vertreter und Bewohner der Stadt St.Gallen offen.

Die Stadt St.Gallen hat in letzter Zeit eine bedeutende Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur erhalten, insbesondere mit der dreispurigen Führung der Stadtautobahn von und nach Winkeln. Als Vertreter der Stadt unterstütze ich daher, dass im Rahmen dieses Staatsstrassenprogrammes nun endlich auch andere Regionen zum Zug kommen, insbesondere die Region Rorschach, das immer noch schlecht erschlossene Toggenburg und die Region Rapperswil-Jona. Indessen ist mir wichtig, dass die Projekte, die in der Stadt anstehen, nicht vergessen gehen dürfen, dass sie im Rahmen des nächsten Staatsstrassenprogrammes dann eben wieder höhere Priorität geniessen. Im Agglomerationsprogramm St.Gallen, Arbon, Rorschach, welches das Amt für Raumentwicklung ausgearbeitet hat, heisst es als Zielsetzung, dass durch eine neue Ost-West-Achse die Funktion und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs gewährleistet, die Sicherheit erhöht und die Innenstadt von ortsfremdem Verkehr entlastet werden muss. Der strassengebundene öffentliche Verkehr soll im Agglomerationszentrum auf einem Eigentrassée geführt werden, um die Reisezeiten zu reduzieren und die Fahrbahnstabilität zu erhöhen. Es werden dann als Schwachstellen genannt die fehlende Eigentrassierung Winkeln-Neudorf, die fehlende Eigentrassierung Langgasse, die fehlende betriebliche Busbevorzugung Neudorf und die fehlende Verkehrstrennung Kreuzbleiche. Alle diese Punkte sind im Moment vielleicht nicht so virulent, aber spätestens dann, wenn der Rosenbergunnel, der im Jahr 1987 eröffnet wurde, im Jahr 2010 oder vielleicht im Jahr 2011 oder 2012 saniert wird, werden diese Probleme die Stadt stark belasten. Es ist deshalb zu begrüßen, dass das Baudepartement die Pläne für die dringend notwendige Spange, die Südspange, dem Bundesamt für Strassen übergeben hat. Der Bund ist zwar jetzt ab dem Jahr 2008 zuständig. Es gibt selbstverständlich Bereiche, in denen auch der Kanton und auch die Stadt St.Gallen zuständig bleiben und auch finanzieren werden müssen. Die Regierung weist daher zu Recht in der vorliegenden Botschaft auf diesen Umstand hin und sie schreibt, ich zitiere auf der S. 20: «Die Finanzierung der in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Projekte muss unabhängig von der Höhe der Bundesbeiträge sichergestellt werden können.» Es wäre daher wünschbar gewesen, dass im Anhang A zur Vorlage die A1-Spange in den Jahren 2009 bis 2013 nicht nur mit einem geschätzten Betrag von einer halben Million eingefügt wurde, sondern dass in der Pro-Memoria-Rubrik ab dem Jahr 2013 die gähnende Leere durch möglichst kon-

krete Zahlen ergänzt worden wäre, wie das bei den Projekten Rapperswil-Jona und Umfahrung Ebnat-Kappel-Wattwil gemacht wurde. Weiter hätten wir es begrüsst, wenn in den weiteren Anhängen zu den Beiträgen für die Eigentrassierung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und die Verkehrstrennung im Bereich Kreuzbleiche ebenfalls Eingang gefunden hätten. Wir stellen keinen Antrag, erwarten indessen, dass zumindest im 16. Staatsstrassenprogramm diese Projekte dann konkret Eingang finden werden. Regierungsrat Haag hat im heutigen «Tagblatt» die Stadt beruhigt. Sie werden einen Strassenbau seitens des Kantons nicht vergessen. Wir danken Ihnen für diese Aussage, bitten Sie aber angesichts der grossen Bedeutung für die Stadt und der grossen Bedeutung dieser Vorhaben doch um eine Präzisierung auch im Rat dahin gehend, dass die Kantonshauptstadt in diesem Bereich spätestens ab dem Jahr 2013, allenfalls bei Ausfall anderer Projekte auch schon früher, z.B. zur Realisierung von Eigentrassierung des öffentlichen Verkehrs und weiteren Bauten zum Zuge kommt.

Güntzel-St.Gallen: Locher-St.Gallen hat mir einige Überlegungen vorweggenommen. Ich kann mich deshalb auf wenige Punkte konzentrieren und festhalten, dass auch aus der Sicht der SVP-Fraktion aus der Stadt St.Gallen die sehr grossen Vorlagen nicht bestritten sind. Ich möchte Ihnen aber in Erinnerung rufen, dass wir innerstädtische Strassen oder Strassenzüge haben, die gleich stark oder stärker belastet sind durch Verkehr – ich spreche nicht von der Autobahn – wie etwa Rapperswil-Jona. Im Vergleich dazu herrscht im Toggenburg verhältnismässig wenig Verkehr. Auch ich schätze selbstverständlich, wenn ich heute ins Toggenburg fahre, die Umfahrung Bazenheid, weil sie eine klare Entlastung bedeutet.

Ich möchte Regierungsrat Haag ebenfalls bitten, dass wir in St.Gallen wenigstens darauf angewiesen sind, dass eine zweite innerstädtische Entlastung – wo und wie sie genau durchgeht, darüber gibt es verschiedene Überlegungen – an die Hand genommen wird. Unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger in der Stadt sagen das zu Recht, dass hier ebenso Verkehrsprobleme bestehen, insbesondere zu Zeiten – und das war im Frühling dieses Jahres sehr oft der Fall – da aus Unfall, oder anderen Gründen die Autobahn, die Tunnels kurz- oder mittelfristig gesperrt waren. Dann herrscht ein Chaos, und es gibt keine echten Alternativen.

Das zum Zeichen, dass es uns ernst ist als SVP-Gesamtfraktion, aber auch als Vertreter der Stadt: Wir wollen einen gewissen Ausgleich schaffen. Es muss nicht alles in der Stadt St.Gallen sein, und somit sind wir auch dafür, dass die überrissene Vorlage Lokremise nicht gebaut wird. Sie sehen, auch wir sind bereit zu sparen.

Steiner-Kaltbrunn (im Namen der SVP-Fraktion): Ich unterstütze die Entlastung. Rapperswil-Jona ist sehr dringend und sehr wichtig. Das sehe ich ein, aber damals bei der Projektierung hat es klar geheissen, wir können uns das Ganze nur leisten, wenn vom Bund die A53 oder der Seedamm aufgenommen wird ins Nationalstrassennetz. Der Seedamm wird nicht aufgenommen ins Nationalstrassennetz, sondern in die A53, ist jetzt vorgesehen im Entwurf. Jetzt habe ich eine Verständnisfrage. Wir haben das in der vorberatenden Kommission im Detail diskutiert. Regierungsrat Haag hat gesagt, es ist im Entwurf noch nicht definitiv aufgenommen, aber aus den Worten von Würth-Rapperswil-Jona habe ich jetzt gehört, dass es definitiv ist. Was gilt jetzt? Wenn es definitiv ist, dann bin ich einverstanden. Wenn es nicht definitiv wäre, dann bin ich der Meinung, sollten wir heute und jetzt eine Standesinitiative

lancieren, dass das A53-Netz definitiv ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird, damit wir die Sicherheit und die Gewähr haben, die Projekte nachher auch standesgemäss durchführen zu können.

Regierungsrat Haag: Die Situation ist nicht ganz einfach. Wir diskutieren jetzt auf einer Flughöhe, die nicht mehr in unserer Zuständigkeit liegt, aber ich informiere Sie gerne. Grundsätzlich ist es so, wir haben vorher diskutiert, ist es Rapperswil-Jona oder die A53. Wir haben eine Gesamtbeurteilung gemacht, weil im provisorischen Netzbeschluss des Bundes war das als eine graue Stelle nicht definiert wurde. Wir sind uns einig gewesen. Wenn wir das grau lassen, dann ist es die sicherste Variante, dass nichts passiert. Wir haben uns mit dem Astra geeinigt, dass künftig die übergeordneten Strecken ins Nationalstrassennetz sollen, und das wäre, wenn dann die Zürich-Oberland-Autobahn gebaut würde, wohl die A53 für den Durchgang und nicht der Seedamm. Die Problematik ist folgendermassen: Wir haben uns geeinigt, das Astra hat das nun so in den Netzbeschluss aufgenommen. Der ist jetzt in der Vernehmlassung bei den Kantonen. Es ist noch nicht entschieden. Das Bundesparlament wird nächstes Jahr entscheiden. Wir haben jetzt Rapperswil-Jona bei uns. Es ist ein gewaltiger Brocken, und wir werden versuchen, wie auch immer, hier eine Lösung finden zu können, in welcher Zeit mit welchen Mitteln.

Jetzt muss ich Sie vielleicht über den neusten Stand zum Netzplan informieren. Jetzt spielt NFA. Das ist ein grosser Unterschied zu den ersten Projekten vor einigen Jahren. In der NFA – das ist seit 1. Januar 2008 –, hat man festgelegt, dass das Grundnetz dem Bund gehört. Die Autobahnen haben wir schon abgetreten. Es gibt einige Ergänzungen im Kanton St.Gallen. Das ist eben hier dieser Fall. Dann gibt es noch die Anschlüsse Glarus-Appenzell und dann ist noch die Seestrasse im Thurgau. Das ist ungefähr das, was in die Ostschweiz gehört. Jetzt hat der Bund in der Vernehmlassung festgelegt: Jegliche Veränderung des heutigen Netzes ins Grundnetz wird kostenneutral. Jedes Strassenstück – das sind ganzschweizerisch 400 km im Grundnetz – müssen die Kantone dem Bund entschädigen, für den Betrieb, den Unterhalt und später den Ausbau. Etwas anderes komme nicht in Frage. Das ist die neuste Information. Regierungsrat Keller war mit mir dabei. Wir hatten letzten Donnerstag die Baudirektorenkonferenz und die Konferenz des öffentlichen Verkehrs. Wir waren in Altdorf an der Plenarversammlung. Dort war während zwei Stunden Bundesrat Merz bei uns. Er hat uns ein klares Referat gehalten, und wir haben ihm auch eine klare Antwort gegeben zu diesen Beschlüssen über NFA. Wir werden keinesfalls akzeptieren, dass der Bund das Grundnetz jetzt nicht erweitern und die Kantone zusätzlich belasten will. Es ist alles in der Luft. Der Bund droht, wenn wir das nicht akzeptieren, dann werden die Strassen nicht übernommen. Dann bleiben die auch bei den Kantonen. Da wird noch einiges zu reden sein. Nebst Hochwasserschutzprojekten, die bezahlt werden müssen, und auch neben anderen Projekten. Wir hatten eine deutliche Aussprache letzten Donnerstag mit dem Finanzchef. Das Problem liegt jetzt auf Stufe Bund. Eine Standesinitiative nützt gar nichts. Die kommt auf irgendeinen Haufen, der sicher nicht bearbeitet wird. Selbst wenn der Bund diese Strasse übernehmen würde und wir müssen zahlen, dann ändert wohl wieder nichts. Wenn der Bund eine gesamtschweizerische Prioritätenordnung macht, dann habe ich gewisse Befürchtungen, ob unser Kanton in der ersten Priorität ist. Hören Sie die Nachrichten. Zuerst werden die Orte kommen, die jeden Tag Staumeldungen bringen. Die sind zum Glück nicht bei uns. Das ist die

Ausgangslage, zudem haben wir soeben den Medien erklärt, der Bund will weiter sparen. Das Departement Leuenberger – und da sind eben alle unsere Projekte drin –, müsse je Jahr 1 Mrd. sparen. Das trifft den öV, das trifft die Strassen, das trifft den Hochwasserschutz, die ökologischen Leistungen, die bezahlt werden müssen, 1 Mrd. je Jahr. Das Bundesparlament will das so. Mal sehen, wie es rauskommt. Da müssen wir abwarten. Wir möchten auf den Ebenen, bei denen wir zuständig sind, jetzt weiterarbeiten. Das ist die Ausgangslage, und gehen wir nicht weiter in der Hoffnung, der Bund wird es dann richten. Wir kämpfen dafür, dass diese A53 übergeben wird und dass der Bund – wie versprochen – das Grundnetz auch selber unterhält, saniert und allenfalls neu baut und finanziert, aber wir müssen uns auf unser Programm konzentrieren. Das ist abgestimmt auf diese Begehren, die wir gestellt haben. Wir versuchen das Beste zu tun. Alles andere ist wirklich im Moment zwecklos.

Steiner-Kaltbrunn: Ich habe eine Anschlussfrage: Sie haben klar gesagt, dass wir uns konzentrieren müssen auf dieses, wo wir selbst zuständig sind. Zurzeit sind wir für die A53 selbst zuständig. Das ist richtig. Das habe ich so verstanden. Also ist es so, wenn die Oberland-Autobahn erschlossen wird im Jahr 2014 und der Verkehr vierspurig auf unsere zweispurige A53 kommen wird und jetzt schon bereits in Jona Staus hat und den Verkehr nicht schlucken kann, was gedenken Sie dann zu tun in unserer Kantonshoheit? Ist es möglich, dass man die A4 gleich ausbauen kann, dass wir bereit sind bis ins Jahr 2014, wenn die Strasse vierspurig rollt von der Oberland-Autobahn?

Regierungsrat Haag: Die Anschlussfrage ist nicht einfacher und noch teurer. Es ist so, dass der Kanton Zürich kämpft. Diese Oberland-Autobahn ist im Moment ebenso in den Sternen, weil sie der Bund eben bauen soll. Sie stellen die Frage zu Recht: Wenn die gebaut wäre, wäre es sehr wahrscheinlich schlau, wenn die A53 auf vier Spuren ginge. Damit muss ich Ihnen relativ einfach sagen, das wäre ein zusätzliches viertes Mammutprojekt, das wir jetzt dann auch noch bearbeiten müssten mit den gleichen Finanzen, die wir haben. Wie wir das lösen, das überlegen wir uns noch gemeinsam.

Wick-Wil beantragt im Namen der GRÜ-Fraktion, Ziff. 1 wie folgt zu formulieren: «Erhöhung der Mittel für Umweltschutzmassnahmen / Strassenbaugestaltung um 20 Mio. Franken.»

Es ist unserer Fraktion bewusst, dass dieser Betrag nicht gross ist, aber die Wirkung ist nicht ohne. Sie haben im Programm in diesen Teilen, die vorher diskutiert worden sind, die in der Realisierung vermutlich eher in den Sternen stehen als auf dem Asphalt, haben Sie bei unserem Antrag mindestens einen Spatz in der Hand bzw. diese Gemeinden, die mit geringen Mitteln versuchen, schnell hier und jetzt Wirkung zu erzielen und nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu warten. All diesen Gemeinden geben Sie mehr Spielraum, sich in diese Richtung zu bewegen. Wir bitten Sie, unseren Antrag zu unterstützen, im Sinn «kleiner Betrag, grosse Wirkung» eher in der Fläche auch.

Sturzenegger-Flums, Kommissionspräsident: Dieser Antrag wurde in der vorbereitenden Kommission auch gestellt und mit 3:12 Stimmen abgelehnt.

Brändle-Bütschwil legt seine Interessen als Bewohner an der Hauptstrasse in Bütschwil offen. Der Antrag der GRÜ-Fraktion ist abzulehnen.

Das Interesse der GRÜ-Fraktion ist anscheinend, keine Umfahrungsstrassen zu bauen. Wenn eine Strassenraumgestaltung oder ein Strassenumbau unser Problem konkret in Bütschwil lösen würde, könnte man noch darüber diskutieren. Leider ist dies bei der geplanten Umfahrung nicht möglich, weil unter anderem einfach der Platz fehlt. Sie können aber sicher sein, auch diese Möglichkeit wurde zumindest in Bütschwil geprüft mit dem sogenannten Berner Modell.

Graf Frei-Diepoldsau: Sie haben ein graues Blatt mit einem Antrag der SP-Fraktion zum gleichen Thema vor sich. Es scheint sachgerecht zu sein, dass dieser gleich lautende Antrag an dieser Stelle behandelt wird.

Ammann-Rüthi: Wir sehen das nicht so. Ich sehe den Antrag der SP-Fraktion separat zur Diskussion zu stellen, auch separat abzustimmen. Ich habe das vorhin erwähnt.

Graf Frei-Diepoldsau beantragt im Namen der SP-Fraktion, Ziff. 1 Abs. 1 wie folgt zu formulieren: «Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2009 bis 2013 nach dem im Anhang A zu diesem Beschluss enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 244,2 Mio. Franken verwirklicht.» und Abs. 2 wie folgt zu formulieren: «Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund [Folgekorrektur] Mio. Franken.»

Die Strassen des Kantons St.Gallen sind gebaut. Dies sagte schon vor Jahren ein früherer Regierungsrat dieses Kantons, und dieser Meinung sind auch wir Sozialdemokratinnen. Nicht, dass wir die Verkehrsprobleme in unseren Siedlungen geringreden wollten. In anderen Kantonen wurden schon vor einiger Zeit Modelle entwickelt und verschiedenenorts zur Ausführung gebracht, um hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 24'000 Fahrzeugen je Tag allgemeinverträglich durch die Hauptstrassen zu führen. So konnte weiteres Bauen auf der grünen Wiese verhindert werden. Strassenraumgestaltungen sind nicht einfach schöne «Trögli» auf den Strassen oder das Pflanzen von einigen Alleebäumen zur optischen Verschönerung, wenn die Hauptachse im Dorf etwas grau in grau oder steril erscheint. Gute Strassenraumgestaltungen, ich nenne hier als Beispiel das Berner Modell, sind ausgeklügelte Systeme, die die Verhaltensweise von Menschen als unterschiedliche Benutzerinnen des Siedlungsraumes berücksichtigen. Sie geben allen Akteurinnen im Strassenraum gleich lange Spiesse. Der Effekt: Das Geschehen im Strassenraum wird für alle erträglich. Zudem können wie gesagt grosse Verkehrsmengen auf den Hauptachsen bewältigt werden. Umfahrungsstrassen werden überflüssig. Wir wünschen uns, dass auch der Kanton St.Gallen sich auf solche Modelle einlässt, um endlich in den Dörfern und Städten für alle bessere Bedingungen zu schaffen, ohne weitere Landreserven anzutasten.

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Ich konnte jetzt meine Unsicherheit klären. Sie haben einen Antrag eingereicht, der uns vorgelegt wurde, zu Ziff. 2. Das ist anscheinend falsch, und zwar müsste es da «Ziff. 1 Abs. 2 (neu)» heissen. Darum hat es jetzt ein Durcheinander gegeben. Darin haben Sie richtig bemerkt, dass es um das Gleiche geht. Zwar lautet der Antrag, damit dieser Rat auch weiss, von was wir

sprechen: «Vom Anteil des Kantons an den Vorhaben im Kantonsstrassennetz von 183 Mio. Franken sind 40 Mio. Franken für Strassenraumgestaltung mit verkehrslenkender Wirkung bereitzustellen.» Dieser Antrag deckt sich eigentlich mit der GRÜ-Fraktion. Ich kann über diese beiden Anträge zusammen abstimmen.

Wick-Wil: Zu Brändle-Bütschwil: Offensichtlich handelt es sich um ein Missverständnis. Unsere Fraktion stellt keinen Antrag, die Mittel zu kürzen für teure Umfahrungsstrassen wie diese im Toggenburg. Es ist nicht relevant, ob wir dieses Projekt gut oder weniger gut finden. Entscheidend ist es, was machen Gemeinden wie z.B. diese Region, in der ich lebe. Es wurden vorhin diverse Projekte angetönt, die man auch noch gerne weiter vorne sehen würde. Aus der Region Wil haben Sie noch nichts gehört. Ich kann Ihnen sagen, was die Region Wil gern hätte: eine Regionalverbindungsstrasse mit Kosten von etwa 130 Mio. Franken. Es ist sehr wohl relevant, ob die Gemeinde Wil oder die Region Wil Möglichkeiten hat, so ein teures Projekt zu etappieren, indem sie gleichzeitig innerstädtische Verkehrsberuhigung betreiben kann und dadurch der Druck auf das ganz teure Projekt von 130 Mio. Franken wegnehmen kann. Um das und nicht um mehr geht es bei unserem Antrag. Alle, die hier im Saal glauben, wir konkurrenzieren direkt ihre teuren Projekte, muss ich enttäuschen bzw. kann ich aufhorchen lassen. Sie haben durch das mehr Möglichkeiten als ohne diesen Antrag. Sie sehen auf S. 30 der Botschaft die Untermauerung dieser Argumentation, und ich möchte nochmals wiederholen, mit diesem Antrag nehmen Sie Druck weg von den teuren Projekten, die noch nicht eingereicht sind.

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Bevor ich Regierungsrat Haag das Wort gebe, möchte ich jetzt doch noch klären, es sind zwei gleich lautende Anträge, wobei der Antrag Graf Frei-Diepoldsau jetzt bestätigt worden ist, konkreter ist. Ich frage Sie an, sind Sie bereit, den Antrag der GRÜ-Fraktion zurückzuziehen zugunsten der SP-Fraktion?

Wick-Wil: Ich muss schnell klären, was da konkreter sein sollte. Ich schaue es schnell an und gebe Ihnen dann Antwort.

Regierungsrat Haag: Grundsätzlich haben wir hier gar nichts einzuwenden. Ich möchte Sie auf die Botschaft S. 10 verweisen. Da haben wir den Rückblick gemacht auf das 14. Strassenbauprogramm und ebenfalls auf S. 30, wo wir beschreiben, wie wir das im neuen Strassenprogramm vorsehen. Tatsache ist, wir begleiten die Gemeinden in der Erarbeitung solcher Projekte. Tatsache ist, dass viele Gemeinden gestartet haben, aber dann gemeindeintern gestolpert und gestrauchelt sind und die Projekte nicht weitergegangen sind. Wir haben die 20 Mio. Franken, die wir bereits im letzten Strassenbauprogramm hatten, schlicht und einfach nicht brauchen können und dürfen. Jetzt haben wir denselben Betrag wieder im neuen Strassenbauprogramm und gehen davon aus, dass es genügt. Sie wollen den Betrag verdoppeln, obwohl wir 20 Mio. Franken gar nicht gebraucht haben. Wir meinen, es ist nicht nötig. Wir haben 20 Mio. Franken, und wenn es mehr sein sollte, dann haben wir noch Reserven, wo wir zusätzlich ebenfalls Bewilligungen aussprechen können. Diese Reservation nützt in diesem Sinn nichts. Wir unterstützen weiterhin, aber die Gemeinden müssen wollen. Wir können eine Gemeinde nicht zwingen, eine Projektierung an die Hand zu nehmen.

Wick-Wil zieht den Antrag der GRÜ-Fraktion zurück. Wir haben das geklärt. Wir sehen praktisch keine Differenz. Ich möchte einen Satz noch zu den Reserven bzw. zu den nicht ausgeschöpften Mitteln der vergangenen Periode loswerden. Das haben wir uns notiert, und wir kommen gerne darauf zurück.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der SP-Fraktion mit 74:23 Stimmen ab.

Graf Frei-Diepoldsau beantragt, im Namen der SP-Fraktion Ziff. 1 Abs. 2 (neu) wie folgt zu formulieren: «Vom Anteil des Kantons an den Vorhaben im Kantonsstrassennetz von 183 Mio. Franken sind 40 Mio. Franken für Strassenraumgestaltungen mit verkehrslenkender Wirkung bereitzustellen.»

Vor kurzem ist, Sie haben es sicher vernommen, schweizweit ein Suizidpräventionstag abgehalten worden. Was hat das Thema Suizid nun mit dem Strassenbauprogramm zu tun? Pro Jahr sterben in der Schweiz etwa 1'400 Menschen durch Suizid und etwa 500 Menschen durch Verkehrsunfälle. Suizid durch Sturz in die Tiefe stellt die vierthäufigste Suizidmethode in der Schweiz dar. Im internationalen Vergleich ist die Rate der Suizide durch Sprung in die Tiefe in der Schweiz hoch. Im Kanton St.Gallen stehen gemäss einer Studie der Uni Bern zwei der schweizweit 23 sogenannten Suizidbrücken. Solche Brücken erhalten diesen traurigen Ruf oder diese Wirkung als Hotspots, wenn über sie in den Medien prominent berichtet wird. Es ist bekannt, dass ein Mensch, der in einer Krise von einer Brücke springen möchte, nicht automatisch von einem anderen Ort springt, wenn die Brücke gesichert ist. Sie kennen vielleicht auch die Erkenntnis einer amerikanischen Studie zur Golden Gate Bridge in Kalifornien. Dass nur etwa fünf Prozent der Personen, die aktiv am Sprung von der Golden Gate Bridge gehindert wurden, sich zu einem späteren Zeitpunkt umbrachten. Suizidale Krisen sind Ausnahmesituationen, und eine grosse Mehrheit geretteter Personen bringt sich im Lauf ihres Lebens nicht um, auch wenn sich die Gelegenheit dazu bietet. Bei Brückensuiziden spielt das Handeln im Affekt, also aus einem momentan schwierigen Seelenzustand, eine grosse Rolle. Das Reduzieren der Möglichkeit, von einer Brücke hinunterzuspringen, führt also nicht automatisch zu einer Verlagerung auf eine andere Suizidmethode. Das Sichern dieser Brücken hat einen allgemeinen suizidpräventiven Effekt. Massnahmen in dieser Richtung sind also angezeigt. Neben Sicherheitsnetzen sind Geländeerhöhungen sinnvolle Massnahmen. Die Kosten der Sicherung von zwei Brücken mit Plexiglaswänden bzw. dem Anbringen von Schutzgittern werden auf 1,2 Mio. Franken geschätzt.

Ich habe diesen Antrag in der vorberatenden Kommission nicht gestellt, weil ich erst später auf dieses Anliegen aufmerksam gemacht wurde.

Storchenegger-Jonschwil: Ich habe am 24. April 2007 zu dieser Thematik eine Interpellation eingereicht und vom Baudepartement Antwort erhalten. Ich möchte gerne aus der Schriftlichen Antwort der Regierung vom 28. August 2007 vorlesen: «Verschiedene Untersuchungen zeigen auf, dass durch das Erschweren oder Verunmöglichen gewisser Suizidmethoden eine Reduktion der Suizidrate – ohne kompensatorischen Anstieg infolge einer Verschiebung des Musters der Suizidmethoden – erreicht werden kann. Zu solchen Massnahmen gehört die Sicherung von Gebäuden oder Brücken mit grosser Anziehungskraft für Suizidwillige zur Verhinderung der Suizide durch Sturz aus grosser Höhe. Die Autoren der erwähnten Ber-

ner Studie kommen zum Schluss, dass präventive Massnahmen bei Brücken mit hoher Suizidhäufigkeit angezeigt sind. Neben Sicherheitsnetzen werden Geländererhöhungen vorgeschlagen. Diese sollen wenigstens 180 cm hoch und sprossenfrei sein. Bei bestehenden Brücken sollen bauliche Massnahmen erfolgen, wenn diese Brücken zu einem Hotspot geworden sind. Der Bau unvollständiger Massnahmen, die gefährliche Sprungbereiche offen lassen, soll vermieden werden. Bestehende unvollständige Geländererhöhungen, die gefährliche Sprungbereiche nicht absichern, sollten vervollständigt werden.»

Das Baudepartement hat dann zugesagt, im nächsten Strassenbauprogramm diese Massnahmen zu planen. Darum die Frage an Regierungsrat Haag. Auf S. 8 und 9 sind diese Brücken beschrieben. Sind das alle? Sind alle geplant?

Regierungsrat Haag: Sie haben recht. Diese Aufgaben, haben wir gesagt, die werden wir bearbeiten mit der Antwort zur Interpellation. Die habe ich jetzt auch bei mir. Ich muss Ihnen sagen, dass wir diese Aufgabe nicht sehr förderlich bearbeitet haben. Aber wenn wir von Hotspots reden, sind das viel weniger. Es ist bei uns eine Brücke, die eine Kantonsstrasse betrifft, wo wir unsere Zuständigkeit haben, es ist die Fürstenlandbrücke. Wir werden das jetzt im Rahmen des baulichen Unterhalts prüfen. Diese Aufgabe müssen wir nachholen. Wir tun uns ein bisschen schwer, weil es so viele Möglichkeiten gibt, wie Suizide vorgenommen werden können von Gebäuden, Brücken und wo auch immer. Was sind die richtigen Massnahmen, mit wie viel Einsatz auch wie viel Wirkung erzielt werden kann. Wir sind uns der Aufgabe bewusst, wir haben sie jetzt aufgenommen. Wir haben es nicht im 15. Strassenbauprogramm, weil wir es vergessen haben. Ich sage das offen. Aber ich muss Ihnen ebenfalls sagen, es ist kein finanzielles Problem. Deshalb brauchen wir diesen Zusatz finanziell nicht. Diese Aufgaben können wir über die Reserven im nächsten Strassenbauprogramm finanzieren, die wir auszuführen haben. Der Zusatz ist nicht notwendig, aber es ist nicht korrekt, wir haben keine Erwähnungen gemacht im 15. Strassenbauprogramm.

Graf Frei-Diepoldsau zieht den Antrag der SP-Fraktion zurück.

Ziff. 1bis (neu). Blumer-Gossau beantragt im Namen der SP-Fraktion eine neue Ziff. 1bis mit folgendem Wortlaut: «Auf die Realisierung von Umfahrungsobjekten, die in der Kosten-Nutzen-Bewertung nur das Prädikat negativ oder mittel erreicht haben, wird verzichtet.»

Sie erinnern sich, im Eintreten habe ich schon erwähnt, dass die SP-Fraktion auf Umfahrungsprojekte verzichten möchte, die bei der Bewertung mittelmässig oder gar schlecht abgeschnitten haben. Davon gibt es eine ganze Reihe. Ich bitte Sie darum, die Botschaft auf den S. 26 und 27 aufzuschlagen. Da haben Sie den Überblick über diese Umfahrungsprojekte, die im 15. Strassenbauprogramm enthalten sind. Unser Antrag beinhaltet Folgendes: Entscheidend soll nicht die hintere Spalte sein, nämlich Priorität A, B oder C. Entscheidend, was mit dem Projekt passiert, soll die zweithinterste Spalte sein, nämlich dort, wo die Bewertung notiert ist. Überall dort, wo Sie jetzt in diesem grauen Feld ein «mittel» oder «mittel/negativ» oder nur «negativ» vorfinden, würde das bedeuten, das sind Projekte, die nicht erfüllen. Projekte, die zu wenig gut sind, also sollen die nicht realisiert werden im 15. Strassenbauprogramm. Wir wollen aus der Sicht der SP-Fraktion

eigentlich gar keine zusätzlichen Strassen, aber schon gar keine mittelmässigen oder schlechten. Es sind ohnehin zu viele Projekte, die hier aufgelistet sind. Das Geld reicht bei weitem nicht für alle. Sie haben es gehört, wie da jetzt schon gefeilscht wird um die bevorstehenden Strassenbauprogramme und wie da die Millionen zwischen St.Gallen und anderen Städten hin und her gezerrt werden sollen. Es reicht ohnehin nirgends hin. Darum beschränken wir uns doch wenigstens auf die nach dieser Bewertung. Es ist gemäss Botschaft eine ausführliche Bewertung. Beschränken wir uns auf diejenigen, die hier wenigstens mit «gut» abschneiden. Alles andere hat im 15. Strassenbauprogramm unserer Ansicht nach nichts verloren.

Sturzenegger-Flums, Präsident der vorberatenden Kommission: Auch dieser Antrag wurde in der vorberatenden Kommission schon gestellt. Mit 3:12 Stimmen wurde er deutlich abgelehnt.

Brändle-Bütschwil: Der Antrag der SP-Fraktion ist abzulehnen.

Die Realisierung von Umfahrungsstrassen stützt sich nicht allein auf diese angesprochene Bewertung. Jeder, der schon einmal so ein Projekt mitbegleitet hat, weiss, wie viele Hürden genommen und Abklärungen wie z.B. die Zweckmässigkeitsprüfung verschiedener Varianten getroffen werden müssen. Auch nicht jede als gut bewertete Umfahrung ist automatisch in der Priorität A aufgeführt. Ich vertraue da dem Baudepartement.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag der SP-Fraktion mit 69:17 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Widmer-Mosnang beantragt im Namen von Blum-Mörschwil und Spiess-Rapperswil-Jona sowie in seinem eigenen Namen, Ziff. 5 Bst. d wie folgt zu formulieren: «die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge, Pauschalbeiträge und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite)».

Die Regierung hat in ihrem roten Blatt zur Motion der vorberatenden Kommission Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass die Strassenrechnung im jetzigen Moment nicht unbedingt auf zusätzliche Mittel angewiesen ist. Wenn schon, dann könne das Anliegen ohne Änderung des Gesetzes realisiert werden. Die Antragsteller haben den Ball gerne aufgenommen und möchten deshalb mit einer Änderung von Art. 5 Bst. d dafür sorgen, dass für die Dauer des 15. Strassenbauprogramms keine Mittel aus der Strassenrechnung an die Verkehrspolizei oder an die Verkehrserziehung gehen. Inhaltlich deckt sich der Antrag mit der Kommissionsmotion. Die Strassenrechnung wurde in den letzten fünf Jahren um rund 30 Mio. Franken geschröpft bzw. stärker belastet infolge des Massnahmenpakets, aufgrund einer Erweiterung des Kantonsstrassenplans und aufgrund der negativen Bilanz aus dem NFA. Der Strassenrechnung stehen heute im Verhältnis und auch unter Berücksichtigung der Teuerung weniger Mittel zur Verfügung als noch vor einigen Jahren. Mit der Annahme des Antrags schaffen wir in der aktuell sehr guten Finanzlage unseres Kantons die Möglichkeit, nicht nur Reserven für die kommenden grossen Strassenbauten im Umfang von mehr als 1 Mrd. Franken zu schaffen, sondern auch den ordentlichen Unterhalt unserer Kantonsstrassen zu sichern. Bei der vorhandenen Unterhaltsintensität und eines gleich bleibenden Mitteleinsatzes könnten nämlich unsere Kantonsstrassen lediglich alle 25 Jahre saniert werden. Bei

unseren Qualitätsansprüchen ist dies eindeutig zu wenig. Es gibt aber einen weiteren Grund. Wir reden in der Politik immer vom antizyklischen Verhalten, meistens aber erst dann, wenn die Wirtschaft lahmt und der Kanton bereits auch kein Geld mehr hat. Die wirtschaftliche Entwicklung ist nicht mehr ganz so rosig und ist auch nicht ganz klar abschätzbar. Auf jeden Fall, wir haben heute und jetzt die Chance, mit einer gewissen Weitsicht in der geschlossenen Strassenrechnung Reserven zu bilden. Für den Strassenunterhalt, für die Strassenraumgestaltungen, für Geh- und Radwege und für unsere Gross- und Umfahrungsprojekte. Wir sollten die Chance nutzen, für einmal ganz unpolitisch über eine Legislaturperiode hinaus zu planen und die Weichen jetzt richtig zu stellen.

Mächler-Zuzwil (im Namen der FDP-Fraktion): Der Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Es ist in der Tat so und ich glaube, da haben wir eine sehr grosse Mehrheit, dass die geplanten Grossprojekte das 16. Strassenbauprogramm schwierig machen werden. Hingegen, das müssen auch die Befürworter dieser Vorlage, über die wir jetzt sprechen, Art. 5, zugeben, dass wenn wir jetzt jährlich 30 Mio. Franken mehr aus der laufenden Rechnung entnehmen und diese dem Strassenbaufonds zuleiten, dass nicht mehr gebaut wird. Ich stelle mir jetzt schon die Frage, ist das die richtige Massnahme, die wir jetzt ergreifen? Wir sehen, es hat zu wenig Geld, und jetzt müssen wir schlaue Überlegen, was ist sinnvoll. Die Massnahme, die Blum-Mörschwil, Spiess-Rapperswil-Jona und Widmer-Mosnang vorschlagen, sorgt dafür, dass wir in den kommenden fünf Jahren 30 Mio. Franken der laufenden Rechnung entnehmen. 30 Mio. Franken jährlich aus der Rechnung zu nehmen, bedeutet einen erheblichen Spielraum, den Sie dem Staat entnehmen. 30 Mio. Franken können Sie nicht einfach so locker irgendwo sparen. Sie werden das dann sicherlich im Budget 2009 in der Novembersession 2008 sehen. 30 Mio. Franken ist ein beträchtlicher Betrag. Die Regierung schreibt zu Recht, wenn Sie dem zustimmen, dann müssen Sie auch gleichzeitig sagen, dass Sie den Steuerfuss weniger reduzieren wollen, als das geplant ist. Denn Sie können nicht beides machen.

Deshalb ist für mich der Eventualantrag von Würth-Rapperswil-Jona eindeutig der bessere. Er schreibt in Ziff. 8, dass man den Verschuldungsgrad des Strassenbaufonds erhöhen kann. Das kostet uns heute nichts, ermöglicht es aber, falls effektiv Projekte realisierungsfähig werden innerhalb dieser nächsten fünf Jahre, diese auch zu realisieren, weil wir eben den Verschuldungsplafond erhöhen. Ich finde den Vorschlag von Würth-Rapperswil-Jona in Ordnung, von 140 Mio. Franken bzw. 100 Mio. Franken. Damit können wir sowohl mehr in die Strassen investieren, sofern diese Projekte auch realisierungsreif sind in den nächsten fünf Jahren, und wir können gleichzeitig die Strategie der Regierung in Sachen Steuerfuss umsetzen. Meines Erachtens ist das die bessere Lösung als der Vorschlag von Blum-Mörschwil, Spiess-Rapperswil-Jona und Widmer-Mosnang, der dazu führt, dass wir Geld in einen Topf verlagern, das wir gar nicht brauchen, und nach fünf Jahren werden wir dann feststellen, wir haben 150 Mio. Franken auf der hohen Kante. Grossmehrheitlich sind wir wirklich gleicher Meinung. Die grossen Projekte machen uns Sorgen. Aber ich bitte Sie, wirklich jetzt gut zu überlegen, was ist die richtige Massnahme, um dieses Problem zu lösen. Schaffen wir doch bitte nicht heute noch ein Problem. Nämlich dasjenige der Steuerentlastung, das wir alle wollen, indem wir das verhindern. Ich könnte mir auch vorstellen, das kann man in ei-

nigen Jahren auch wirklich einmal überdenken, dass man vielleicht sogar ein oder zwei von solchen Grossprojekten nicht über diesen Fonds finanziert, sondern sie herausnimmt und gleich finanziert wie normale Hochbauten. Auch das wäre möglich. Zumindest sollte man das überdenken. Deshalb bitte ich Sie im Namen der FDP-Fraktion, machen Sie heute keine Schnellschüsse. Keine Schnellschüsse, die etwas verbauen, was Sie nicht einmal auf der Strasse bauen können. Stimmen Sie dem Eventualantrag von Würth-Rapperswil-Jona zu Ziff. 8 zu.

Blum-Mörschwil legt seine Interessen als Geschäftsführer einer Unternehmung offen, die in der Ostschweiz Strassenbeläge herstellt und damit Zulieferantin ist für die Strassenbauunternehmungen.

Dem Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist zuzustimmen.

Der Trend für die Jahre 2012 und 2013 im Finanzplan zeigt gemäss Botschaft der Regierung auf S. 3 in der Botschaft über das 15. Strassenbauprogramm deutlich, dass bei Inangriffnahme von zwei Grossvorhaben aus dem Strassenfonds massiv Mittel bezogen werden und dass die Ausgangslage für die nächsten, d.h. für das 16. und weitere Strassenbauprogramme, aus finanzieller Sicht kritisch sein wird. Weiter schreibt die Regierung selber, dass alles daranzusetzen sei, den Strassenfonds im Hinblick auf die folgenden Strassenbauprogramme zu äufnen. Das schreibt die Regierung. Kurz- bis mittelfristig stehen jedoch einige dringende Grossvorhaben an, und zwar in fast allen Kantonsregionen, z.B. Verkehrsentslastung Rapperswil, regionale Entlastungsstrasse Kaltbrunn-Uznach-Schmerikon, Brücke Pfäfers-Valens, Industrieanbindung in Mels, Autobahnanschluss Rorschach, Verkehrsentslastung Zentrum Wil, Umfahrung Bütschwil, Umfahrung Wattwil dritte Etappe. Diese Grossvorhaben sind mit dem heutigen Finanzierungsmodell innert nützlicher Frist nicht realisierbar. Dazu kommt, dass mit dem neuen Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen weitere Kostenübernahmen zulasten der Kantone vorgesehen werden und dass damit dem Kanton für notwendige Vorhaben noch weniger Finanzen zur Verfügung stehen werden. Nun schreibt aber die Regierung auf die Kommissionsmotion, die inhaltlich dasselbe ist, wie der vorliegende Antrag, dass der Antrag nicht unterstützt wird, obwohl sie in der Botschaft noch geschrieben hat, dass die Finanzierung kritisch sein wird. Wenn jetzt Überlegungen kursieren, dass der Kantonsrat die Möglichkeit habe, für spezielle Grossvorhaben aus den Mitteln des allgemeinen Staatshaushalts zum gegebenen Zeitpunkt zu beschliessen und bereitzustellen, dann muss ich Ihnen sagen, dann klingt dies heute ein wenig blauäugig. Denken Sie mal daran, wenn zum dannzumaligen Zeitpunkt zum Beispiel eine Etappe der Verkehrsentslastung Rapperswil mehr als 300 Mio. Franken Investitionen aus dem Staatshaushalt beschlossen werden sollten. Ich denke nicht, dass das schlankweg durchgeht, weil ich könnte mir dann schon vorstellen, dass die Vertreterinnen und Vertreter aus der Region Toggenburg, die Vertreterinnen und Vertreter aus der Region See-Gaster oder auch wir aus der Region Rorschach uns dagegen wehren würden, und ein Konflikt zwischen den Kantonsregierungen ist mit dieser Überlegung vorprogrammiert.

Zu Mächler-Zuzwil: Es geht hier auch nicht, dass jetzt mehr gebaut wird. Der Antrag geht davon aus, dass das eine Vorinvestition für das 16. Strassenbauprogramm sein soll. Das ist auch in der Wirtschaft ein durchaus bekannter Weg, wenn Investitionen in mehreren Jahren bekannt sind, dann fängt man heute an Rückstel-

lungen zu bilden, dass das Geld dannzumal, wenn man es braucht, auch zur Verfügung steht. Genau dies bezweckt unser Antrag. Dieser Antrag will während den nächsten fünf Jahren Mittel zurückstellen, dass dann für das 16. Strassenbauprogramm und weitere Strassenbauprogramme eben die notwendigen Mittel zur Verfügung stehen. Es ist auch lobenswert, wenn in ihrem Antrag zur Kommissionsmotion auf die dafür notwendigen drei Steuerprozente hinweist. Es kommt vom Sicherheits- und Justizdepartement. Ich habe da allerdings den Verdacht, dass Angst besteht, dass wenn die Gelder aus dem allgemeinen Staatshaushalt kommen, nicht mehr dann so einfach darauf zurückgegriffen werden kann wie jetzt aus dem Strassenbaufonds. Denken Sie daran, dass die Aufwendungen für die Verkehrspolizei in den letzten vier Jahren jedes Jahr um 1 Mio. Franken angewachsen sind. Zu den Kolleginnen und Kollegen aus den Regionen See-Gaster, St.Galler Oberland, Rheintal, Kreis Rorschach, Wil und Toggenburg: Falls dieser Antrag nicht angenommen wird, können dringende Strassenbauprojekte in all diesen Regionen weder kurz- noch mittelfristig finanziert werden. Ich persönlich weiss, und dies belegen Studien von Bundesämtern, wie wichtig eine gute Infrastruktur Strasse für eine Region ist. Ich meine, eine gut ausgebaute Infrastruktur Strasse ist ein mindestens so wichtiger Standortfaktor für unseren Kanton und für die Kantonsregionen wie die geplanten rund 100 Mio. Franken Ausgaben für diverse Kulturprojekte. Aus allen diesen Gründen ist eine Entlastung der Strassenrechnung dringend notwendig für einen sinn- und massvollen Ausbau unserer Infrastruktur Strasse.

Blumer-Gossau: Wird der Antrag zusammen mit dem Antrag der vorberatenden Kommission zur Abstimmung gebracht? Wir hatten vor kurzem einen ähnlichen Fall.

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Nein, ich habe klar gesagt, dass es sich um Ziff. 5 gemäss dem Antrag auf dem grauen Blatt handelt. Wir sprechen nun über diesen. Ich lasse über diesen auch separat abstimmen, und wir behandeln nachher die Motion der vorberatenden Kommission und nachher dann allenfalls Ziff. 8.

Blumer-Gossau: Der Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Zu Blum-Mörschwil: Ich möchte festhalten, dass es aus Sicht der SP-Fraktion verständlich ist, wenn er sich einsetzt für mehr Gelder zum Strassenbau. Wir meinen aber, es sei nicht sehr lobenswert, dass er das als Geschäftsführer der Moagtut – immerhin einer der wichtigen Zulieferer für den Strassenbau in unserem Kanton. Es ist ein bisschen sehr nahe an den persönlichen wirtschaftlichen Interessen, was er hier im Rat vertritt. Diesen Antrag der drei Herren bezeichnen wir als eigentlichen Handstreich. Das kann es nicht sein, dass man jetzt da Geld scheffelt für zusätzliche Strassenbaugelüste. Ich muss Mächler-Zuzwil absolut zustimmen, er hat gesagt, in einen Topf verlegen, den wir nicht brauchen. Das macht tatsächlich keinen Sinn. Hingegen brauchen wir diese 32 Mio. Franken, um die es hier geht, für die Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit. Das ist nötig und richtig und dafür soll dieses Geld auch weiterhin eingesetzt werden. Dieses Geldscheffeln, das hier im Hintergrund steht für zukünftige Grossprojekte: Ich wiederhole mich: Es reicht ohnehin nirgends hin. Vergessen Sie es doch, hier jetzt noch irgendwelche Streiche zu spielen, um dieses Unmögliche ein bisschen weniger unmöglich zu machen. Ich erinnere beispielsweise an die gähnende Leere auf dem Blatt auf der A1-Spange,

wie sie Locher-St.Gallen erwähnt hat. Ich habe versucht, diese gähnende Leere der A1-Spange mit einer Zahl zu füllen. Wer zugehört hat, hat gehört, dass ich von 1 Mrd. Franken gesprochen habe. Da reichen diese 30 Mio. Franken je Jahr, die jetzt da geschafft werden sollen, ohnehin nirgends hin. Das ist falsche Politik, die Sie da im Schilde führen. Ich bitte Sie dringend, hier nicht der Verkehrserziehung und der Verkehrssicherheit zu schaden, sondern die Sache so zu überlassen im Strassenbaufonds, wie sie ist und wie es sich bewährt hat. Wenn schon der Unsinn solcher Grossprojekte weiterverfolgt werden soll, dann muss ich auch sagen, dann probieren Sie es über den Weg des ordentlichen Budgets.

Spiess-Rapperswil-Jona: Offenbar sind alle unangenehmen Vorstösse bei Blumer-Gossau handstreichartig. Ich hatte letzte Session einen, der wurde auch von Blumer-Gossau als handstreichartig bezeichnet. Ich möchte einfach klarstellen: Erstens geht es weder um irgendwelche Reduktion von Mitteln für die Verkehrspolizei oder die Verkehrserziehung. Die bleiben absolut gleich. Diese Aussage von Blumer-Gossau ist schlichtweg falsch. Es geht nämlich um eine Verschiebung der Herkunft der Mittel und um eine Klarheit in der Budgetierung und auch in der Rechnung. Es geht auch um die Bussengelder, und die sind heute bereits irgendwo im zweistelligen Millionenbereich, ich gehe davon aus, und in den nächsten Jahren stark steigend, wenn ich die zusätzlichen Automaten, z.B. in Rapperswil-Jona, betrachte. Es geht um die Klarheit, und ich meine, polizeiliche Aufgaben, Verkehrserziehung sind allgemeine Staatsaufgaben und sollen auch aus allgemeinen Staatsmitteln beglichen werden. Daher ist diese Verschiebung nicht irgendwelche Beeinträchtigung der Verkehrserziehung. Es geht aber noch um etwas Zweites. Es geht nämlich auch darum, dass nicht nur Grossprojekte finanziert werden können oder sollen. Es geht auch darum, dass in Gemeinden, vor allem in flächengrossen Gemeinden, bei denen der Sonderausgleich eben nicht die wirklichen Kosten der Strassen deckt, dass diese im nächsten Strassenbauprogramm allenfalls berücksichtigt werden können und dass diese Gemeinden – ich denke Goldingen, Valens, Gemeinden im Toggenburg –, dass die gewisse Strassen für Bau und Unterhalt wieder ins Strassenbauprogramm einbringen können. Das ist die fernere Absicht, und daher ist dieser Vorstoss eben auch etwas langfristig ausgelegt, nicht nur sehr kurzfristig. Im Übrigen zur Argumentation von Mächler-Zuzwil: Der Hinweis auf den Antrag von Würth-Rapperswil-Jona, der mir durchaus sympathisch ist, zeigt gerade, dass es eben steuerlich gar nicht darauf ankommt, wo wir diese Gelder jetzt platzieren, sondern dass hier in steuerlicher Hinsicht im Hinblick auf eine Reduktion des Steuerfusses diese Ausgabe nicht von Bedeutung ist. Es heisst auch, Sie können das auf S. 35 der Botschaft nachlesen, dass eben der Reinertrag, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen, auch andere Mittel verwendet werden können.

Jud-Schmerikon legt seine Interessen als Präsident des Baumeisterverbandes des Kantons St.Gallen offen.

Ich möchte einfach noch betonen, auch wenn man hier Interessenvertreter ist, auf der bürgerlichen Seite, hinter uns stehen auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in beträchtlicher Zahl, für die wir uns auch verantwortlich fühlen. Die St.Galler Bauwirtschaft unterstützt das Anliegen der Motionäre. Wir sind der Auffassung, dass ein Rückstand in unserer Infrastruktur über längere Zeit ein Vorwärtsschritt im Standortwettbewerb und auch im Wettbewerb um Arbeitsplätze

und Einwohner nicht förderlich ist. In Jahren mit positivem Wirtschaftswachstum sind reduzierte Investitionen durch den Staat in den Strassenbau für unsere Bauwirtschaft einfach zu verkraften. Leider müssen auch wir in den kommenden Monaten davon ausgehen, dass die Abschwächung der Konjunktur auch diesen Sektor nicht verschonen wird. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass die geplanten Investitionen auch in den Strassenbau in den kommenden Jahren getätigt werden können bzw. dass wir die zur Realisierung erforderlichen finanziellen Mittel auch zur Verfügung stellen. Hier zeigt die Motion einen möglichen Lösungsansatz auf. Ich habe es ähnlich wie Mächler-Zuzwil: Sollte diese Motion die Mehrheit des Kantonsrates nicht finden, dann wäre die Bauwirtschaft mit dem Rettungsanker aus dem Antrag Würth-Rapperswil-Jona nicht glücklich, aber zufrieden. In diesem Sinn hoffe ich, dass Sie die Motion unterstützen; wenn das nicht möglich ist, dass wir wenigstens mit dem Antrag Würth-Rapperswil-Jona einen Schritt weiter kommen.

Sturzenegger-Flums, Kommissionspräsident: Dem Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist zuzustimmen.

Tatsächlich wurde diese Lösung in der vorberatenden Kommission gar nicht erkannt und demzufolge nicht besprochen. Meiner persönlichen Meinung nach aber deckt sich eigentlich der Inhalt mit dem Inhalt der Motion. Es sind eigentlich alle Argumente, die wir in der vorberatenden Kommission dafür oder dagegen gesprochen haben, jetzt erwähnt worden. Ich denke, wir wären abstimmungsreif.

Blum-Mörschwil: Zu Blumer-Gossau: Ich bin wirklich als Interessenvertreter für die Bauwirtschaft, und ich stehe dazu. Wie es Jud-Schmerikon gesagt hat, ich habe vor wenigen Monaten kein Votum abgegeben, als sich die Lehrer für die Klassenlehrerzulage gewehrt haben. Ich habe auch nie ein Votum abgegeben, wenn sich Ärzte für Gesundheitsvorlagen einsetzten. Nehmen Sie bitte das zur Kenntnis und wahren Sie die Fairness in diesem Saal.

Mächler-Zuzwil: Dem Antrag Würth-Rapperswil-Jona ist zuzustimmen.

Wenn Spiess-Rapperswil-Jona – der leider in dieser Sache sogar noch Banknachbar ist, das hat man nicht so gern, dass man so nah miteinander streitet in dieser Sache – uns jetzt kundtut, 30 Mio. Franken ist ein Betrag, den man mit einem Klacks im Budget wegwischen kann, dann gibt es schon gute Leute, die das machen können. Ich muss Ihnen einfach sagen, das ist nicht so. Ich bin schon einige Jahre in der Finanzkommission. Es gelang uns in einem Jahr –, ich mag mich nicht erinnern, in welchem – 10 Mio. Franken einzusparen. Sie wollen uns jetzt sagen, 30 Mio. Franken jährlich einzusparen sei ein Klacks. Das können wir dann noch im Budget machen, das uns in zwei Monaten beschäftigen wird. Er sagt sogar, dass das nichts zu tun habe mit dem Steuerfuss. Das ist einfach nicht gerecht. Dann soll man doch sagen, es ist uns wichtiger, drei Steuerprozent weniger zu reduzieren, um dafür mehr für Strassen zu haben. Das kann man. Dann soll man aber das ehrlich auch sagen. Ich finde es nicht ehrlich, wenn man jetzt so tut, als wäre beides möglich.

Zur Bauindustrie. Ich bin in der Tat kein Gegner der Bauindustrie. Aber ich denke, die Bauindustrie hat nichts davon, wenn wir jetzt vier Jahre auf einen Fonds äufnen. Wenn mir jemand gesagt hätte, mit diesem Geld bauen wir das Projekt XY schneller oder etwas Ähnliches, dann hätte man vielleicht noch Verständnis. Ja, das

schaft Arbeitsplätze. Aber das können Sie selber nicht einmal vorbringen. Sie schaffen etwas, das nützt Ihren Arbeitern in den nächsten vier Jahren nichts. Aber Sie zahlen vielleicht drei Prozent mehr Steuern. Ob Sie das wollen, dann sagen Sie das dann auch offen. Deshalb finde ich den Antrag, Sie haben es auch gesagt, dass der Antrag Würth-Rapperswil-Jona nicht so schlecht ist, der kommt aus eurer Region bzw. aus dieser Partei. Stimmen wir doch besser diesem zu, dann können wir eben beides machen.

Friedl-St.Gallen: Strassenbau schafft Stellen, da haben Sie recht, und er frisst Kurland.

Regierungsrätin Keller-Sutter: Der Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Er ist formell deckungsgleich mit der entsprechenden Motion, weil die Motion an und für sich gesetzlich unnötig ist. Sie haben die Möglichkeit. Sie sind zuständig. Es reicht, wenn man diese Frage über einen Antrag erledigt. Die Regierung legt Ihnen dieses 15. Strassenbauprogramm vor. Wir haben den ganzen Nachmittag darüber diskutiert. Regierungsrat Haag hat im Namen der Regierung ein klares Bekenntnis zu gewichtigen und auch zu kleineren Infrastrukturvorhaben in diesem Kanton abgegeben. Ich meine, er hat ganz deutlich und unzweideutig auch gesagt, wie wichtig der Regierung auch die grossen Projekte sind, zudem hier erwähnt wurden diejenigen im Toggenburg, in Rapperswil-Jona, aber auch andere, weil wir wissen, dass das für den Standort St.Gallen entscheidend ist und weil wir wissen, dass das für diese auch geplagten Regionen wichtig ist. Von daher ist verständlich, dass gewisse jetzt unter Ihnen auch beantragen, dass diese Projekte tatsächlich auch realisiert werden können, dass Sie die Mittel dafür wollen. Ich möchte aber darauf hinweisen, wenn Sie in der Botschaft die Tabelle sehen, die Finanzierung des 15. Strassenbauprogrammes, Sie den Finanzplan 2009-2013 anschauen, dann steigt der Betrag. Die Höhe des Fonds im Strassenfonds steigt an. Es ist also nicht so, dass die Mittel dort zurückgehen. Sie steigen an, und Finanzplanzahlen sind immer pessimistischer. Ich kann Ihnen sagen, wir haben den Strassenfonds noch einmal durchgerechnet bei uns, was wir mutmasslich nächstes Jahr erwarten, und da werden noch einige Millionen dazukommen, weil es auch immer mehr Inverkehrsetzungen gibt usw. Sie haben richtig erkannt, dass Sie, wenn Sie mehr Mittel wollen für den Strassenbau, zwei Möglichkeiten haben. Sie haben diese Möglichkeit, eben nach Art. 7 Abs. 1 Strassenverkehrsabgabegesetz, d.h. also Sie sehen zusätzliche Mittel vor, Sie entziehen der Kantonspolizei und bei allen verkehrspolizeilichen Anteilen, die dort geleistet werden, 32 Mio. Franken. D.h. wir haben ein Loch in der Kasse insgesamt im Staatshaushalt von etwa 32 Mio. Franken, das wir anders irgendwie stopfen müssten. Ich bitte Sie, das jetzt nicht emotional zu sehen. Ich würde jetzt meinen, dass diejenigen unter Ihnen, die das befürworten, nicht der Meinung sind, ich hoffe das, dass man der Kantonspolizei 32 Mio. Franken wegnimmt. Es ist auch nicht so, wie Blum-Mörschwil gesagt hat, dass da die Verkehrspolizei immer teurer wird. Ich glaube, die Mitglieder der Finanzkommission wissen, dass auch die Amortisationen der Stützpunkte, gerade auch der Stützpunkt Schmerikon, über diesen Strassenfonds laufen. Wenn es eine Erhöhung des Beitrages gibt, also wenn der Beitrag, der an die Kantonspolizei geht, höher ist, dann hat das auch damit zu tun. Das ist die Finanzkontrolle, die vor Jahren einmal gesagt hat, wir hätten die Stütz-

punkte teilweise über den Strassenfonds und die Amortisation ohnehin über den Strassenfonds zu finanzieren. Ich bitte Sie, das zu berücksichtigen. Sie haben diese Variante.

Sie haben aber auch die andere Variante. Art. 7 Abs. 4 Satz 2 des Strassenverkehrsabgabegesetzes sieht nämlich vor, dass verzinsliche Vorschüsse aus dem allgemeinen Staatshaushalt bezogen werden können. Das ist der Antrag Würth-Rapperswil-Jona. Die Regierung ist der Meinung, wenn von beiden Anträgen, dann sei der Antrag Würth-Rapperswil-Jona zu unterstützen, und die Regierung unterstützt den Antrag Würth-Rapperswil-Jona, und zwar aus dem Grund, weil Sie dann die Möglichkeit haben, falls es Projekte gibt, die zur Baureife kommen, hier diese «Verschuldung» zu erhöhen und diese zu verzinsen. Das ist die bessere Lösung, weil Sie damit dem Staatshaushalt jetzt nicht 32 Mio. Franken entziehen. 32 Mio. Franken, die wir wie gesagt anderswo brauchen. Die wir auch brauchen, um die Standortqualität anderswo zu verbessern nämlich in Bezug auf die Steuersituation. Es macht keinen Sinn. Es wurde gesagt, dass Sie diese 32 Mio. Franken aus dem allgemeinen Haushalt entnehmen, sozusagen eine Vorinvestition oder eine Rückstellung machen und diese vielleicht gar nicht brauchen und diese den Menschen in diesem Kanton vorenthalten. Bärlocher-Bütschwil schaut mich treuherzig an, aber es ist so, die Regierung sieht vor, den Steuerfuss zu senken, was allen Menschen zugute kommt in diesem Kanton, aber das ist keine Drohkulisse, sondern das ist eine Sorge um den Standort. Auch, dass wir drei Steuerprozente parkieren für Projekte, die berechtigt sind, aber nicht zur Baureife kommen in diesem Zeitraum. Das macht aus Sicht der Regierung keinen Sinn. Auch der Vorsteher des Baudepartementes hat klar darauf hingewiesen, dass Auflageverfahren und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen sind. Die Regierung hat auch in der Beantwortung dieser Motion in Aussicht gestellt, dass wenn es erforderlich wäre, ein Grossprojekt in einer separaten Vorlage einmal behandelt werden könnte. Wir sind uns bewusst, dass Rapperswil-Jona ein grosses Projekt ist, das dieses Projekt wichtig ist für diesen Lebensraum, den wir auch aufwerten möchten. Man könnte das auch, wenn die Mittel hier nicht reichen, über eine separate Vorlage machen.

Eine kurze Richtigstellung: Spiess-Rapperswil-Jona hat von Ordnungsbussen in zweistelliger Höhe gesprochen. Ich möchte Sie bitten, zum einen Ordnungsbussen und Strassenfonds auseinanderzuhalten. Die Ordnungsbussen fliessen in den allgemeinen Haushalt. Wir haben im Moment etwa 8,5 Mio. Franken und keine zweistelligen Beträge. Ich möchte Ihnen auch sagen, dass Ordnungsbussen nicht nur Verkehrsbussen sind, sondern auch Vergehen gegen Betäubungsmittelgesetz, Widerhandlung gegen das Ausländergesetz, Fischereigesetz usw. Einfach dass Sie wissen, wovon wir sprechen. Das ist dann dort nicht so, dass man einfach die Auto fahrende Bevölkerung schröpft. Der Antrag Würth-Rapperswil-Jona ist gutzuheissen. Den kann die Regierung unterstützen. Er ist auch sachgerecht und dient Ihrem Anliegen gleichermassen.

Regierungsrat Gehrler: Der Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang ist abzulehnen.

Auch auf die Chance hin, dass mich Bärlocher-Bütschwil auch noch treuherzig ansehen wird, möchte ich doch noch etwas konkretisieren, was es genau bedeutet, wenn Sie diesem Antrag zustimmen sollten, was ich natürlich nicht hoffe. Ich möchte mich auch nicht darüber streiten, ob es nun ein Antrag ist, der kurzfristig oder

langfristig angelegt ist. Richtig ist, dass Sie mit diesem Antrag kurzfristig die Spielregeln ändern und dem allgemeinen Haushalt 30 Mio. Franken entziehen. Zu Blumer-Gossau: 30 Mio. Franken sind keine «Milliönchen». 30 Mio. Franken sind sehr schwierig einzusparen. Mächler-Zuzwil hat zu Recht darauf hingewiesen, weil wir eben auch eine hohe Ausgabendisziplin haben und den Voranschlag auch entsprechend aufbereiten, ist es eben nicht so einfach, hier einfach diese 30 «Milliönchen» irgendwo einzusparen. Ich möchte Sie darauf hinweisen, es bedeutet konkret, dass wir im Voranschlag 2009 die eigentlich angedachte Steuerfussssenkung um 3 Prozent weniger ausgestalten können. Dessen müssen Sie sich bewusst sein. Sie haben alle Ihre Erwartungen an die Steuerfussssenkung im Zusammenhang mit dem NFA-Ressourcenausgleich bereits geäussert. Ich verstehe auch diese Erwartung. Ich kann es vorwegnehmen, wir werden auch etwas bringen. Aber wir werden 3 Prozent weniger bringen können, als wir es eigentlich angedacht haben.

Ich weise Sie einfach darauf hin: Wir haben aufgrund unserer Belastung an der Standortattraktivität an Terrain eingebüsst in den letzten Jahren. Wir werden jetzt etwas aufholen, wenn die Bevölkerung dem III. Nachtrag zum Steuergesetz zustimmen wird. Aber wir haben noch längst nicht jenen Stand erreicht, den wir eigentlich erreicht haben sollten. Jetzt rede ich nicht davon, dass die Steuerbelastung das einzige Mittel ist, um die Standortattraktivität zu fördern. Mir ist völlig klar, dass die Standortattraktivität auch von anderen Massnahmen abhängt, insbesondere natürlich von den öffentlichen Gütern. Mir ist bewusst, dass sich Unternehmen ansiedeln, nicht nur nach Überlegungen steuerlicher Art. Sie wollen auch wissen, wie das Schulangebot ist. Sie sind interessiert an einer guten Gesundheitsförderung. Sie sind interessiert an einem breiten Kulturangebot und auch, da hat Blum-Mörschwil schon recht, auch an einer guten Infrastruktur. Wenn ich aber die Wertung machen muss, dann muss ich sagen, im Interesse des ganzen Kantons, der gesamten Bevölkerung liegt mir eben mehr daran, wenn wir jetzt nicht diese Mittel noch zusätzlich in eine Zweckbindung legen und entsprechend erhöhen. Ich erinnere Sie daran, Sie haben erst kürzlich mit überwiegender Mehrheit sich in der Vernehmlassung dafür ausgesprochen, dass wir Zweckbindungen im Zusammenhang mit dem Gesetz über die Finanzierung von Infrastrukturen und Standortfaktoren nicht wollten. Das haben Sie klar zum Ausdruck gebracht. Hier machen Sie eigentlich etwas Widersprüchliches.

Bärlocher-Bütschwil: Ich möchte zu einem Punkt noch Stellung nehmen. Ich freue mich, dass sich meine sprichwörtliche Regierungstreue in den letzten acht Jahren langsam herumgesprochen hat. Das ist das eine. Ich bin auch sehr treuherzig, nicht aber gutgläubig. 32 Mio. Franken den Stimmbürgern vorenthalten, wie es Regierungsrätin Keller gesagt hat, das ist meines Erachtens eine sehr dramatische Darstellung. Weil ich das Gefühl habe, da müssten wir auch über die 25 Mio. Franken, die im NFA verschlampt worden sind, auch noch reden. Oder über die 1 Mrd. Franken Eigenkapital. Ich glaube, es gibt auch bei Annahme dieser Motion oder dieses Antrages für Sie in der Regierung fürs nächste Budget zumindest genügend Spielraum.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Blum-Mörschwil / Spiess-Rapperswil-Jona / Widmer-Mosnang mit 57:46 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Steiner-Kaltbrunn beantragt in Ziff. 6 einen neuen Bst. f mit folgendem Wortlaut: «die Bussengelder aus dem Strassenverkehr».

Ich möchte mich nicht mehr wiederholen, was das Strassenbauprogramm betrifft, da es kritisch ist, in den nächsten Jahren die Bauprojekte zu finanzieren. Aus diesem Grund ist alles daran zu setzen, den Strassenfonds zu äufnen. Nachdem der Kantonsrat beschlossen hat, weitere Pauschalbeiträge aus dem Strassenfonds an die Verkehrspolizei für die Verkehrserziehung zu finanzieren, stelle ich den Antrag, dass die Bussengelder aus dem Strassenverkehr zweckgebunden wie der Ertrag der Motorfahrzeugsteuer sowie die einzelnen Projekte, die hier aufgelistet sind, zufließen sollen. Ich bitte Sie, zumindest diese Gelder, die von den Bussen aus dem Strassenverkehr zufließen, diesem Fonds gutzuschreiben.

Regierungsrätin Keller-Sutter: Der Antrag Steiner-Kaltbrunn ist abzulehnen.

Ich habe vorher die Frage der Bussengelder aus dem Strassenverkehr schon angesprochen. Ich glaube nicht, dass ich hier noch einen grossen Exkurs über die inhaltliche Richtigkeit einer solchen Massnahme machen muss. Ich kann Ihnen einfach sagen, dass dieser Antrag rechtswidrig ist. Das ergibt sich aus dem Staatsverwaltungsgesetz Art. 51. Dort heisst es nämlich: «Eine Spezialfinanzierung durch Bindung staatlicher Mittel an einem bestimmten Zweck erfordert eine gesetzliche Grundlage.» Diese gesetzliche Grundlage ist hier nicht vorhanden, weil wir hier von Mitteln sprechen, die jetzt in den ordentlichen Haushalt fliessen, und wenn Sie die einer Zweckbindung zuführen möchten, müssen Sie zuerst ein Gesetz hierfür erlassen. Dieser Antrag ist aus meiner Sicht von daher schon rechtlich nicht zulässig.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Steiner Kaltbrunn mit 73:14 Stimmen bei 4 Enthaltungen ab.

Ammann-Rüthi: Ich käme jetzt eigentlich zur Behandlung zur Motion der vorbereitenden Kommission. Doch bevor ich diese Motion behandle, möchte ich Würth-Rapperswil-Jona anfragen, ob er seinen Eventualantrag – er wurde mehrmals erwähnt im Rahmen der Diskussion, ob er seinen Eventualantrag nun zu einem Hauptantrag macht oder nicht.

Würth-Rapperswil-Jona: Ich habe meinen Antrag eigentlich klar formuliert, Eventualantrag für den Fall, dass der Kantonsrat der Motion der vorbereitenden Kommission nicht zustimmt. Ich meine, Sie müssen jetzt die Motion zur Abstimmung bringen. Vermutlich wird das Mehrheitsverhältnis ähnlich sein wie bei Ziff. 5, aber die Motion ist auf dem Tisch und so müssen wir sie jetzt behandeln. Wenn die abgelehnt wird, kommt meine Ziff. 8.

Sturzenegger-Flums: Der Kommissionspräsident zieht die Motion zurück.

Ich denke, die Kräfteverhältnisse werden sich für die Motion nicht ändern. Ich denke, ich kann die Motion im Namen der vorbereitenden Kommission zurückziehen.

Ammann-Rüthi: Ein klarer Entscheid, kompetenzmässig geht das aber vermutlich nicht. Ich denke mir, auch aufgrund des Votums von Würth-Rapperswil-Jona, ich behandle die Motion trotzdem formell, damit wir keine Verfahrensfehler haben und das Geschäft nicht nochmals behandeln müssen.

Würth-Rapperswil-Jona beantragt, Ziff. 8 wie folgt zu formulieren: «Die Verschuldung übersteigt während der Dauer des 15. Strassenbauprogramms den Betrag von 140 Mio. Franken und bei dessen Ablauf den Betrag von 100 Mio. Franken nicht.»

Es wurde schon sehr viel gesagt zum ganzen Themenkomplex. Ich glaube, das ist nun wirklich das Mindeste, das nötig ist. Dass wir eben dieses Korsett etwas ausweiten, um im investiven Bereich auch mehr Spielraum zu erhalten. Ich bin froh, dass die Regierung auch signalisiert hat, dass sie diesen Weg für tauglich anschaut.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Würth-Rapperswil-Jona mit 73:20 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Blumer-Gossau: Ich möchte vor der Abstimmung noch bekannt geben, dass die SP-Fraktion dieses 15. Strassenbauprogramm ablehnen wird. Ablehnen wird darum, weil unser Bemühen, Verbesserungen zu erzielen, nicht gefruchtet hat. Wir konnten nichts verbessern. Sie wissen vom Eintreten her, wir wollen anders vorgehen. Wir wollen nicht unfinanzierbare Strassenbauten mittragen. Darum sagen wir zu diesem Programm nein.

Der Kantonsrat erlässt den Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 mit 79:15 Stimmen in der Gesamtabstimmung.

36.08.02 V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (Titel der Botschaft: 15. Strassenbauprogramm)

Der Kantonsrat tritt auf den V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan mit 82:11 Stimmen ein. Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Der Kantonsrat erlässt den V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan mit 81:12 Stimmen in der Gesamtabstimmung.

42.08.26 Verwendung des Reinertrags der Motorfahrzeugsteuer für Unterhalt und Bau der Infrastruktur «Strasse»

Unterlagen: – Wortlaut der vorberatenden Kommission vom 27. August 2008
 – Antrag der Regierung vom 9. September 2008

Ammann-Rüthi, Ratspräsident: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Der Kantonsrat tritt auf die Motion mit 53:41 Stimmen nicht ein.

Schlussabstimmungen

22.08.03 V. Nachtrag zum Polizeigesetz [Titel der Botschaft: V. Nachtrag zum Polizeigesetz (Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum)]

Unterlage: Ergebnis der 2. Lesung vom 24. September 2008

Der Kantonsrat erlässt den V. Nachtrag zum Polizeigesetz mit 86:10 Stimmen bei 1 Enthaltung.

22.08.04 VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

Unterlagen: – Ergebnis der 2. Lesung vom 24. September 2008
 – Anträge der Redaktionskommission vom 22. September 2008

Büchel-Oberriet (im Namen der SVP-Fraktion): Die SVP-Fraktion lehnt diesen VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben ab.

Ich werde Ihnen sagen warum. Zuerst jedoch zu meiner persönlichen Interessenbindung. Meine Familie führt einen Garagenbetrieb. Einen grossen Teil des Umsatzes erzielen wir mit einem weltweit preisgekröntem, dem umweltfreundlichsten Auto auf dem Markt. Es handelt sich um das Hybridfahrzeug Toyota Prius. Das ist das Mittelklassefahrzeug welches nun bis zu vier Jahre komplett von den Strassenverkehrssteuern befreit würde. Ich hätte also ein grosses persönliches Interesse, dem Gesetzesnachtrag zuzustimmen. Doch wir sitzen nicht in diesem Parlament, um persönliche Interessen zu verfolgen. Ich hoffe, dass jede und jeder in diesem Saal mit diesem Grundsatz einverstanden ist. Was ist das Problem bei der Materie, die auf unserem Tisch liegt? Ganz einfach: Der Lösungsansatz ist zu weit weg von der Wirklichkeit und entspricht einem rationalen Denken nicht. Wenn wir irrational werden, geht sogar bei uns Ostschweizern ein grosser Teil der sprichwörtlichen Vernunft, aber auch der Bescheidenheit verloren. Warum sage ich das? In unserem Kanton leben weit weniger als das Prozent von einem Prozent der Weltbevölkerung. Nun wollen wir bei diesem Zehntelpromille der Menschen eines von sieben Autos, das neu auf die Strasse kommt, von den Steuern befreien. Weil das kostenneutral sein soll, werden einfach die anderen belastet. Weil wir offenbar tatsächlich glauben, dass wir St.Galler mit dieser Massnahme im Nanobereich etwas bewirken können, wollen wir uns entscheiden, diesen Versuchsballon steigen zu lassen. Durchdacht und ausgegoren ist das Ganze nicht. Schnellschüsse machen beim Legiferieren keinen Sinn. Deshalb werden die Mitglieder der SVP-Fraktion zu diesem Gesetzesnachtrag Nein sagen.

Der Kantonsrat erlässt den VI. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben mit 68:37 Stimmen bei 1 Enthaltung.

24. September 2008

Nr. 66 / 2

35.08.01 Kantonsratsbeschluss über Erwerb und Umbau des Kulturzentrums Lokremise in St.Gallen

Unterlage: Ergebnis der zweiten Lesung vom 24. September 2008

Ammann-Rüthi, Ratspräsident, ersucht die Präsidentin der vorberatenden Kommission, zum korrigierten Betrag eine Ausführung zu machen.

Lehmann-Rorschacherberg, Präsidentin der vorberatenden Kommission: Der Vorlage in der korrigierten Fassung ist zuzustimmen.

Nach den Ausführungen von Regierungsrat Haag am Montag mussten wir jetzt die Inkonvenienzkosten nicht bezahlen. Dies sind 220'000 Franken. Die Projektierungskosten der SBB müssen nicht übernommen werden, das sind 738'000 Franken. Das sind zusammen knapp 1 Mio. Franken, also 960'000 Franken, die weniger bezahlt werden müssen. Man hat jetzt die Botschaft bereinigt, und der neue effektive Betrag wird nun auch im erläuternden Bericht bei der Volksabstimmung lauten von 22,64 Mio. Franken.

Der Kantonsrat erlässt den Kantonsratsbeschluss über Erwerb und Umbau des Kulturzentrums Lokremise in St.Gallen mit 66:40 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Parlamentarische Vorstösse

42.08.17 Weniger Bürokratie dank vereinfachter Steuererklärung (EasySwissTax)

Unterlagen: – Wortlaut der Motion vom 14. April 2008
 – Antrag der Regierung vom 6. Mai 2008
 – Antrag des Präsidiums vom 14. Mai 2008

Schnider-Vilters-Wangs, Ratsvizepräsidentin: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Mächler-Zuzwil: Auf die Motion ist einzutreten.

Was ist das Ziel dieser FDP-Petition, die zugrunde liegt dieser Motion? Wir wollen, dass das Steuersystem in der Schweiz massiv vereinfacht wird. Die Vereinfachung des Steuerwesens, so sind wir der Ansicht, ist ein zentrales Anliegen. Es sind nicht nur wir, sondern wie ich angedeutet habe, liegt dem zugrunde eine Petition. Wir haben 5'700 Unterschriften dafür auch gesammelt. Das zeigt, es ist kein Schnellschuss oder etwas, das nur die FDP-Fraktion fordert, sondern es ist ein Anliegen, das den Bürger drückt, und zwar jedes Jahr, wenn er die Steuererklärung ausfüllen und einreichen muss. Deshalb die Idee, das Ziel, diese Steuerklärungen wesentlich zu vereinfachen. Die möglichen Ansatzpunkte, wie wir sie vorstellen, sind, dass man abgestufte Einheitstarife einführt, dass man weniger, aber grosszügigere Abzüge einführt und dass man eine Renditebesteuerung macht, statt die einzelnen Vermögenserträge zu besteuern. Das sind Ansichten der FDP-Fraktion, wie es gehen würde. Wenn man nun eine Standesinitiative einreicht – das ist das Ziel –, dann kann selbstverständlich der Bundesgesetzgeber darüber gehen und unser Ziel der Vereinfachung möglicherweise auch über andere Wege ermöglichen. Die Standesinitiative sagt zwar, das seien die Vorschläge, wie man es machen kann. Aber das Ziel ist die Vereinfachung. Das ist das Wesentliche. Im Kanton Zürich wurde ebenfalls eine gleich lautende Standesinitiative im Kantonsrat eingebracht. Mit 114:14 Stimmen wurde diese Motion überwiesen. Ich kann Ihnen versichern, von diesen 114 Stimmen sind nicht nur FDP-Stimmen dabei. Leider. Es hat noch viel mehr, die dem auch zugestimmt haben, und deshalb würde ich mich sehr freuen – nicht nur ich mich, sondern auch die ganze FDP-Fraktion und auch diejenigen, die unterschrieben haben, nämlich 5'700 Einwohnerinnen und Einwohner dieses Kanton –, wenn wir das überweisen würden, weil es ein Anliegen ist.

Hangartner-Altstätten (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Motion ist einzutreten.

Es gibt zwar einige Schwachpunkte in dieser Motion. So ist wahrscheinlich anzunehmen, dass es möglich ist, Steuerschlupflöcher zu stopfen. Nur, mit einer einfachen Steuererklärung würde es vermutlich mehr brauchen. Es gibt auch die Problematik der Renditebesteuerung, die vermutlich gesetzeswidrig und sicher systemfremd ist. Trotzdem gibt es einige Substanz an dieser Motion, die rechtfertigt, dass wir ihr zustimmen. Seit mindestens etwa zehn Jahren hat es kaum eine Vereinfachung gegeben bei den Steuerklärungen. Im Gegenteil. Es gab viele Erschwerisse. Ich möchte eines kurz beispielhaft erwähnen. Da sind die Versicherungsprä-

mien, allenfalls noch die Abzüge für die Krankenversicherung. Da hat sich in der letzten Zeit einiges getan, das die ganze Sache schwieriger machte. So fehlen auf dem neuen Lohnausweis Abzüge von Versicherungsprämien, die abziehbar wären, und kein Mensch sieht sie mehr. Da hat es die Möglichkeit gegeben, dass wir die Franchise bei der Krankenkasse auf Fr. 2'000.– erhöhen und weniger Prämien bezahlen und jetzt relativ schnell effektiv abrechnen müssen. Oder niemand versteht es, warum wir bei den Krankenversicherungsabzügen Zinserträge einberechnen müssen. Das Ganze gibt sehr viel Arbeit und nützt so gut wie gar nichts. Bei denen, denen es nützen würde, kommen unter Fr. 2'400.– je Person, und da ist die Steuerprogression in der Regel so tief, dass die ganze Arbeit nicht den Aufwand wert ist. Bei den anderen muss man es nur machen, um zu beweisen, dass die Fr. 2'000.– eingehalten werden. Es gibt wesentliche andere Sachen, die viel zu kompliziert sind. Wir könnten einige Seiten vermutlich sparen bei der Steuererklärung, wenn wir etwas vorwärts machen würden. An verschiedenen Kommissionen wurden schon diesbezüglich Anträge gemacht. Die Regierung und vor allem das Steueramt war immer dagegen. Entweder wollen sie nicht, begründet haben sie es eigentlich immer mit dem Steuerharmonisierungsgesetz, dass sie nicht dürfen, obwohl sie wollten. Jetzt geht es genau um das Steuerharmonisierungsgesetz, wo man über einen Bundesvorstoss etwas machen sollte. Die Regierung ist wieder dagegen. Vor allem die Steuerämter könnten neben den Steuerpflichtigen massiv einsparen. Ich schätze, dass etwa ein Viertel der Zeit bei den Steuerämtern auf den Gemeinden mit Leerlauf verstreicht, der eingespart werden könnte.

Hartmann-Flawil: Auf die Motion ist nicht einzutreten.

Wie Sie sehen, erläutert die Regierung detailliert, dass die Motion zu einem falschen Zeitpunkt kommt und dass sie ins Leere läuft. In ihrer Antwort schildert die Regierung detailliert, welche Bestrebungen bereits eingeleitet wurden und welche Diskussionen auch auf Bundesebene laufen. Diese Standesinitiative läuft also ins Leere.

Die Motion und die Überlegungen der FDP-Fraktion unterlaufen den Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erheblich. Als ich vor den Wahlen bei der FDP-Fraktion des Kantons war, da wurde mir ein solcher Bierdeckel verteilt. Auf diesem Bierdeckel steht – hinten steht noch René Hutter, mit seiner Bierdeckelidee – die Vorstellung der Swiss Easy Tax, die Vorstellung der FDP-Fraktion. Wenn Sie das lesen, dann sind es einige Punkte, die umschreiben, wie später eine solche Steuererklärung aussehen würde. Ich kann Ihnen sagen, mit dieser Vorgehensweise bestrafen Sie die tiefen und mittleren Einkommen. Sie haben hier eine Verschiebung von den hohen Einkommen von der Belastung auf diese Personen mit tiefen und mittleren Einkommen. Sie haben auch mit der sogenannten Sollkapitalrendite eine Vermögensbesteuerung, die tatsächlich diesen Kriterien diesen Punkten zuwiderläuft.

Die FDP- und SVP-Fraktion sind immer wieder in den Diskussionen, wenn es darum geht, Steuerschlupflöcher zu öffnen, wieder einzelne Abzüge zu gewähren, sind sie immer an vorderster Front tätig. Es tönt reichlich unglaublich, wenn hier auf einmal das ganze System so reduziert werden will. Es ist nicht glaubwürdig.

Würth-Rapperswil-Jona (im Namen der CVP-Fraktion): Auf die Motion ist nicht einzutreten.

Natürlich, wer ist nicht für eine Vereinfachung des Steuersystems. Dieser Grundsatz kann vermutlich jede und jeder hier im Saal unterstützen. Doch ich glaube, wir müssen die ganze Angelegenheit doch differenziert betrachten. Zum einen haben wir indirekte Steuern wie die Mehrwertsteuer. Ich wäre sofort bereit, hier Vorstösse, Standesinitiativen zu unterstützen, zumal gerade hier ein Vereinfachungspotenzial liegt. Das kann man unschwer feststellen, wenn man im Gespräch mit der Wirtschaft ist, mit den KMU. Hier ergäben sich zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten. Ich frage mich allerdings, ob bei den direkten Steuern tatsächlich unser System dermassen kompliziert ist, wie dies vorgegeben wird. Es heisst auch etwas reisserisch, es gäbe Hunderte von Abzügen, was objektiv nicht stimmt. Es gibt heute – das ist ein Verdienst der Steuerharmonisierung – eine überschaubare Zahl von Abzügen. Ich höre eigentlich aus der Steuerverwaltung, je länger je mehr, dass die Bürgerinnen und Bürger mit diesem System gut umgehen können. Was die Bürgerinnen und Bürger viel mehr stört ist, wenn Abzüge, die sich bewährt haben, gestrichen werden. Denken wir an den Ausbildungskostenabzug. Dieser Rat hat gerade in dieser Beziehung Vorstösse nach Bern überreicht. Denken wir an die Kinderbetreuungskosten. Hier haben wir auch Vorstösse wieder auf dem Tisch, diese Entlastung zu verstärken, pikanterweise von der FDP-Fraktion. Oder denken wir beispielsweise an die Abzüge Berufsauslagen für die Fahrt zum Arbeitsort. Da bin ich sehr gespannt, wie die Kolleginnen und Kollegen von der SVP-Fraktion in ihren Dörfern den Leuten erklären, wieso sie jetzt eben hier weniger abziehen oder gar nichts mehr abziehen können. Da wird eine grosse Stadt-Land-Diskussion aufgehen. Eine viel grössere als heute Morgen beim Wasserbaugesetz. Das stört die Bürgerinnen und Bürger, wenn die Politik bewährte Abzüge korrigiert oder gar aufhebt. Wir haben darüber mehrere Male in diesem Saal diskutiert.

Hangartner-Altstätten hat eine interessante Aussage gemacht. Er hat – ich weiss nicht, woher er diese Zahl hat – gemeint oder gemutmasst, dass die Steuerämter ein Viertel der Zeit einsparen könnten. Ich weiss nicht, wie er auf diesen Wert gekommen ist. Aber hier ist vorab auf S. 4 des roten Blattes zu verweisen. Ich weiss nicht, ob Sie das gelesen haben. Hier führt die Regierung zutreffend aus, dass die Individualbesteuerung, dass der Ansatz der Minimalkopfsteuer wie auch der Ansatz der Steuerkredite zu einem erheblichen Mehraufwand in der Verwaltung führen werde. Zur Individualbesteuerung kann man hier durchaus geteilter Auffassung sein. Es hat kürzlich gerade eine Vernehmlassung zu diesem Punkt gegeben vom eidgenössischen Finanzdepartement, und die Meinungen waren diesbezüglich geteilt, die Vernehmlassungsteilnehmer haben hier unterschiedliche Positionen eingenommen. Aber was klar ist, die öffentliche Hand, die Kantone haben sich vehement gegen die Einführung der Individualbesteuerung gewehrt, weil sie eben ganz klar zu einem erheblichen Mehraufwand in den Steuerämtern führt, und vor diesem Hintergrund, weil es ein Patt gegeben hat in dieser Vernehmlassung, hat das eidgenössische Finanzdepartement auch darauf verzichtet, diese Thematik weiter zu puchen. Der zweite Punkt bezüglich Minimalkopfsteuer: Auch hier, ich muss nicht wiederholen, was auf dem roten Blatt steht. Da ist effektiv nichts mehr beizufügen. Dies führt ebenfalls zu einem erheblichen Mehraufwand, und ebenfalls die Lösung mit den Steuerkrediten. Insgesamt ist das Urteil aus Sicht der CVP-Fraktion klar. Für den Bürger bringt die Übung nichts. Wir werden es erleben, wenn das umge-

setzt werden sollte, dass wir grosse Diskussionen haben werden. Ich freue mich auf die Vorstösse, die dann kommen werden. Man sollte den Abzug wieder einführen oder den anderen wieder erhöhen. Ich freue mich auf diese Diskussion bzw. auf diese Vorstösse, die dann von links und rechts kommen werden. Der Bürger hat nichts bis wenig von dieser Übung. Die Verwaltung hat aber einen deutlichen Mehraufwand. Für die Verwaltung ist es nicht eine Easy Swiss Tax, sondern ganz klar eine Heavy Swiss Tax. Mehr Bürokratie. Ich frage mich, wer das will. Ich denke, hier sollte man doch das Ganze sehen und eben das bewährte System nicht über den Haufen werfen.

Regierungsrat Gehr: Auf die Motion ist nicht einzutreten.

Sie haben sich vielleicht gefragt, warum die Regierung in aussergewöhnlicher Breite zu dieser Motion Stellung nimmt und sie zur Ablehnung empfiehlt. Ich überlasse es Ihnen zu beurteilen, ob die Regierung damit wohl eher Sie im Auge hatte, um Ihnen die Informationen zu geben, oder ob die damalige Regierung schon den neuen Finanzchef auf eine Meinung verpflichten wollte! Ich kann Ihnen aber sagen, ich teile natürlich die Auffassung auf dem roten Blatt. Die FDP-Fraktion – darauf hat auch Mächler-Zuzwil hingewiesen – sieht in der Easy Swiss Tax eigentlich ein Konzept. Mehr ist es eigentlich auch nicht, als ein Konzept zur Vereinfachung des Steuersystems. In diesem Punkt sind wir uns einig. Es gibt keine eigentlich überzeugenden Argumente, gegen eine Vereinfachung des Steuersystems grundsätzlich einzutreten. Wenn sich die Regierung aber trotzdem dagegen wehrt, dann tut sie dies – wie Sie auf dem roten Blatt gesehen haben – sowohl aus formellen als auch aus materiellen Gründen. Ich möchte nicht alle Einzelheiten wiederholen, aber auf zwei Punkte, die jetzt auch in der Diskussion angesprochen wurden, kurz eingehen.

Zu den formellen Gründen: Mächler-Zuzwil hat klar betont, dass es sich um eine Easy Swiss Tax handelt. Man habe eigentlich eine Vereinfachung des schweizerischen Steuersystems im Auge. In Tat und Wahrheit steht dahinter aber natürlich mehr. Es ist natürlich ausgerichtet letztlich dann auch auf eine Vereinfachung der Staats- und Gemeindesteuern, und damit geht es über das hinaus, was jetzt eigentlich hier als Easy Swiss Tax angepriesen wird. Wichtig scheint mir aber, sie muss harmonisierungskonform sein. Wenn man sie auf kantonaler Ebene einführen wollte, braucht es eben entsprechende Vereinfachungen und Anpassungen auf der Bundesstufe. Diesbezüglich – darauf hat die Regierung hingewiesen – laufen auch Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems. Und zwar Bestrebungen auf dem Tisch des Bundeshauses beim Bundesrat. Die Standesinitiative stösst damit – das wurde gesagt – ins Leere und zeigt nichts Neues auf. Sie – davon bin ich überzeugt – führt dazu, dass wir das Instrument der Standesinitiative eigentlich immer mehr aushöhlen, wenn wir sie eben für solche Dinge brauchen, wo die Sache schon auf dem Tisch liegt. Nun aber die wichtigeren scheinen mir die materiellen Gründe, und erlauben Sie mir, einige anzuführen. Würth-Rapperswil-Jona hat es gesagt. Mit der Easy Swiss Tax soll die Individualbesteuerung eingeführt werden. Wir haben schon an mehreren Orten darauf hingewiesen, dass damit nach unserer Auffassung der Steuergerechtigkeit kein Dienst erwiesen wird. Wir haben schon mehrmals darauf hingewiesen, dass mit dem Splitting-System, wie wir es eben hier kennen im Kanton St.Gallen, schon viel erreicht ist. Ich glaube, diese heutige Systematik schafft eben eine grössere Steuergerechtigkeit und ist demzufolge einer Individualbesteuerung auch vorzuziehen, zumal diese, wie Würth-Rapperswil-Jona gesagt hat – da stimme

ich ihm voll zu –, auch einen Mehraufwand bedingt. Die Easy Swiss Tax lässt aber auch zentrale Fragen offen. Man kann jetzt sagen, es ist nur ein Konzept. Da gebe ich Mächler-Zuzwil recht. Aber sie äussert sich eben trotzdem oder gibt keine klaren Antworten auf wichtige Fragen, wie es steht mit der Entlastung des Mittelstandes und ob wir insgesamt genügend Steuereinnahmen erzielen können.

Zur Kopfsteuer: Da wundert mich einfach etwas, dass ausgerechnet die FDP-Fraktion nunmehr eine Steuer eigentlich einführen möchte für Personen ohne nennenswertes steuerbares Einkommen. Dass diese praktisch einen fixen Minimalbetrag entrichten sollen. Ich verweise auf das Bundesgericht. Das Bundesgericht hat bekanntlich degressive Tarife für verfassungswidrig erklärt, weil sie eben den Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verletzen. Jetzt steigt bei der degressiven Steuer wenigstens noch die absolute Steuerbelastung. So ist dies bei der Kopfsteuer nicht einmal so weit verfallen. Auch da sind wir uns vermutlich schon einig. Das wird Mächler-Zuzwil nicht bestreiten können. Auch die Einführung einer minimalen Kopfsteuer verursacht einen Verwaltungsmehraufwand. Lassen Sie mich ein Fazit ziehen. Ich räume ein, die Easy Swiss Tax bringt zwar gewisse Vereinfachungen. Diese gehen aber nach meiner Beurteilung auf Kosten einer Differenzierung und damit zulasten einer ausgewogenen Verteilung der Steuerlast.

Mächler-Zuzwil: Nur um es kurz zu machen. Es ist nicht so, dass wir eine degressive Steuer einführen wollen. Das wäre nicht richtig. Es ist gerade umgekehrt. Man will abgestufte Einheitstarife. Ich glaube, ich muss das korrigieren, wenn man uns unterstellt, das sei ein degressives Modell. Das ist falsch. Ich glaube, das können Sie uns auch nicht unterstellen, dass das so wäre.

Regierungsrat Gehrer: Das unterstelle ich Ihnen nicht. In keiner Art und Weise. Aber ich habe darauf hingewiesen, dass eben die Folgen einer minimalen Kopfsteuer sich bei den absoluten Beträgen ebenso auswirkt wie ein degressiver Tarif.

Der Kantonsrat tritt auf die Motion mit 52:51 Stimmen bei 3 Enthaltungen nicht ein.

51.08.22 Ja zur Totalrevision der Postgesetzgebung heisst auch ja zu Poststellenschliessung im Kanton St.Gallen (Titel der Antwort: Marktöffnung bei der Post und Folgen für den Kanton St.Gallen)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 14. April 2008
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 10. Juni 2008

Hartmann-Flawil ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Im Namen von Hermann-Rebstein möchte ich Ihnen für die Antwort der Regierung herzlich danken. Die Antwort, das können Sie sich vorstellen, fällt nur teilweise zufriedenstellend aus. Eines ist sehr bedauerlich, dass die St.Galler Regierung immer noch weitere Liberalisierungs- und Privatisierungsschritte von Service-public-Leistungen unterstützt. Was passiert, das können Sie heute auf dem Strommarkt sehen. Da werden jetzt in diesem Kantonsparlament auch verschiedene Vorstösse

eingereicht, die sich mit diesen Folgen der Liberalisierung und Privatisierung beschäftigen. Wir haben Kostensteigerungen für die Benutzerinnen und Benutzer, insbesondere für die normalen Bürgerinnen und Bürger dieses Kantons. Hier, wo es um Postdienstleistungen geht, da stellt sich die Regierung leider weiterhin auf den Standpunkt, dass weitere Schritte eingeleitet werden können und sollen. Dies ist bedauerlich, denn letztendlich wird das Poststellennetz im Kanton St.Gallen weiter reduziert werden, und weiterhin werden Dienstleistungen im Bereich des Service public abgeschafft und abgebaut. Etwas daraus ist positiv zu vermerken, und zwar die Stellungnahme der Regierung zu den Anstellungsbedingungen, die bei solchen Liberalisierungs- und Privatisierungsschritten immer unter Druck geraten. Die Regierung befürwortet, von Gesamtarbeitsverträgen die allgemeine Verbindlichkeitserklärung. Dies ist positiv, führt es doch dazu, dass die gleichen orts- und branchenüblichen Anstellungsbedingungen umgesetzt werden.

51.08.27 Mehr Sicherheit für das Bahn- und Buspersonal (Titel der Antwort: Schaffung eines Verkehrsbundes Ostschweiz)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 14. April 2008
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. August 2008

Hartmann-Flawil ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Diesmal habe ich mitunterzeichnet und rede im Namen von Beeler-Ebnat-Kappel und Altenburger-Buchs. Die Regierung geht einher mit der Berichterstattung des Amtes für öffentlichen Verkehr mit einem Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Regionalverkehr, den die vorberatende Kommission zum 4. öV-Programm erhalten hat. Darin werden verschiedene Massnahmen aufgelistet, die in den kommenden Jahren mit dem Transportunternehmen gemeinsam umgesetzt werden. Die Massnahmenliste ist gut. Es sind gute Massnahmen drin, die die Sicherheit des Personals, aber auch der Passagiere erhöhen können. Hier fehlen noch – und das ging bei der Beratung des 4. öV-Programms ein bisschen unter – die konkreten Schritte, die ab dem Jahr 2009 eingeleitet werden, um die Sicherheit des Personals zu erhöhen und natürlich auch der Passagiere. Ich glaube, in einem Bereich besteht Handlungsbedarf. Zwar geht es darum, dass Angriffe auf das Personal neu Offizialdelikte sind, und der Antwort kann man hier entnehmen, dass hier noch ein Sensibilisierungsbedarf bei der Polizei besteht, dass diese Anzeigen richtig gehandhabt und bearbeitet werden. In diesem Sinn hoffe ich, dass die Kantonspolizei St.Gallen hier die richtigen Schritte unternimmt, damit am Schluss die Sicherheit in den Abend- und Nachtstunden für Personal und Passagiere besser gewährleistet wird.

51.08.31 Finanzierung Doppelspurausbau Buchs – Sargans (Titel der Antwort: Finanzierung der Doppelspurausbauten zwischen Buchs und Sargans)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 15. April 2008
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. August 2008

Tinner-Wartau: Die Interpellanten sind mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Die Antwort der Regierung zeigt im Kern, dass sich die Regierung schwertut einen Doppelspurausbau als Notwendigkeit anzuerkennen. Dabei geht vergessen, dass gute Verkehrswege der Baustein für wirtschaftliches Wachstum darstellen. Ich verweise hier auf den Postulatsbericht Wirtschaftsräume. Vielmehr werden finanzielle Überlegungen angestellt, ob nicht der Bund für die hundertprozentige Finanzierung aufkommen könnte, mit der Begründung, der Doppelspurausbau wäre durch den Güterverkehr notwendig. Tatsache ist, dass aufgrund einer Angebotsverbesserung, d.h. Halbstundentakt zwischen Feldkirch, Sargans, Chur mit Halt an allen Stationen zwischen Buchs und Sargans ein Doppelspurausbau notwendig wird. Erfahrungen zur Frequenzsteigerung konnte die Region Werdenberg mit dem Versuchsbetrieb des Turbo-Angebots bereits machen. Gemäss Vernehmlassung zum Angebotskonzept 2013 in der Region vom Amt für öffentlichen Verkehr zeigte, dass diese erfreuliche Frequenzsteigerung allein im Jahr 2000 27 Prozent betrug. Es zeigt sich also, dass ein Taktfahrplan und Halt an allen Stationen zu mehr Frequenz und dementsprechend zu entsprechenden Mehreinnahmen führt. Es ist an der Zeit, dass die Regierung des Kantons St.Gallen ein Zeichen setzt und nebst all den theoretischen Ausführungen auch Taten folgen lässt. Als Wirtschaftsregion will sich die Region Werdenberg wie alle anderen Regionen nicht abhängen lassen. Deshalb ist die Initiative für die Vorfinanzierung von Infrastrukturausbauten notwendig, die gestern zur Vorprüfung eingereicht worden ist.

51.08.32 Mehr Sicherheit für Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs (Titel der Antwort: Sicherheit für Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 15. April 2008
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. August 2008

Blumer-Gossau ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Die Regierung hat das Problem der Sicherheit erkannt. Es ist wichtig zu sehen, dass es auch um die subjektive Sicherheit der einzelnen Fahrgäste geht. Es muss so sein, dass in den Zügen und auf den Bahnhöfen auch nachts die Fahrgäste sich sicher fühlen. Da sei vor allem in der Verantwortlichkeit der Transportunternehmungen dafür zu sorgen, dass das gewährleistet ist, schreibt uns die Regierung. Im Weiteren erfahren wir, dass die Transportunternehmungen auch bereit sind, zusätzliches Begleitpersonal einzusetzen, insbesondere auch im Hinblick auf den Ausbau des Nachtangebotes im Fahrplanwechsel im Dezember 2008. Der Kanton muss aber hier mithelfen, dass diese Sicherheit gewährleistet ist, und auch dazu ist ein erfreulicher Ansatz zu lesen in der Antwort. Nämlich der, dass im vergangenen Juni ein Workshop stattgefunden hat, zu dem der Kanton die Transportunternehmungen eingeladen hat, ebenso die Organe der Sicherheit. Gemeinsam hat man hier erörtert wie man für die Zukunft hier noch besser und zuverlässiger zusammenarbeiten kann. Dieser Weg muss sicher weiter beschritten werden, dass das ein gemeinsames Anliegen von Sicherheitspersonal, Unternehmungen und uns als Kanton sein

muss, dass die Leute sich sicher fühlen, somit auch nachts den öffentlichen Verkehr benutzen und nicht auf das Privatauto ausweichen, wenn sie nachts weggehen und auch wieder zurückkommen wollen. Wir werden dieses Thema aber weiter genau beobachten. Wir haben auch festgestellt, dass im soeben diskutierten öV-Programm für die Sicherheit 325'000 Franken je Jahr vorgesehen sind. Ob dieses Geld reicht, um hier genügend zu tun auf diesem Gebiet, das wagen wir noch etwas in Frage zu stellen. Immerhin aber bewerten wir als positiv, dass das VD der vorberatenden Kommission zu diesem Thema einen sogenannten Sicherheitsbericht zugeleitet hat. Wir werden also das Thema weiterhin verfolgen.

51.08.41 Harmos-Abstimmung quo vadis?

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 22. September 2008
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 23. September 2008

Eberhard-St.Gallen ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Es ist mir klar, dass der Abstimmungskampf, der am Montag nach den Gemeindewahlen beginnen wird, vom Kantonsrat auf der einen Seite, aber auch von den Gemeinden, insbesondere von den Schulgemeinden und weiteren Interessierten geführt werden muss. Sie haben sich auf die Abstimmung vorbereitet, um die Abstimmung gewinnen zu können. Auf der anderen Seite ist es wichtig, dass sich die Regierung engagiert. Die Regierung, die uns über Jahre immer wieder auch neue Inputs von der EDK vorgetragen hat, z.B. dass die EDK gegenüber den Kantonen kein Diktat ausgeübt hat und ausübt. Es ist gut, dass wir die Regierung bei diesem Sachverhalt zitieren können. Es ist wichtig, dass die Regierung auch weiterhin zu HarmoS steht. Ich begrüsse es, dass die Regierung an der Medienkonferenz zur Abstimmungsvorlage teilnehmen wird und an Veranstaltungen zu HarmoS präsent sein wird.