

Am Nachmittag anwesend: 116 Mitglieder.

Entschuldigt: Blum-Mörschwil, Bollhalder-St.Gallen, Nietlispach Jaeger-St.Gallen, Rüesch-Wittenbach.

Dauer der Sitzung: 08.30 bis 16.25 Uhr.

Nr. 263

Inhaltsverzeichnis

Der Staatssekretär:

Canisius Braun

Sessionseröffnung

Schnider-Vilters-Wangs: Die Präsidentin des Kantonsrates eröffnet die Frühjahrs-session 2010.

Gewissen Vertretungen im Kantonsrat hat die Reduktion des Bestandes der Ratsmitglieder bis heute nicht zugesetzt, so z.B. der Vertretung der altbestandenen Gilde der früheren Gemeindeammänner, der heutigen Gemeindepräsidenten. Da setzt unser Ratsmitglied Stadler-Bazenheid gerade ein doppeltes Zeichen:

1. eine neue Gemeindevertretung im Kantonsrat;
2. eine neue Frau Gemeindepräsidentin im Kantonsrat.

Die Lütisburgerinnen und Lütisburger wählten Stadler-Bazenheid bekanntlich am dritten Wochenende des März 2010 zu ihrer Gemeindepräsidentin. Auf 1. April 2010 übernahm Stadler-Bazenheid Funktion und Aufgaben der Gemeindepräsidentin, übernahm sie «die strategische Führung» der Gemeinde Lütisburg, wie die einen Medien titelten, «das Ruder», wie andere Medien titelten. «Ich will Lütisburg in die Zukunft führen», war eine Äusserung der Gewählten selbst, die sie aber auch als Herausforderung verstand.

Wer unserer Ratskollegin Stadler-Bazenheid zur Wahl gratulieren wollte und gratulierte, tat dies, unmittelbar nachdem die Wahl bekannt geworden war. Wir unsererseits wünschen Frau Gemeindepräsidentin Stadler-Bazenheid heute Freude und Erfüllung in ihren neuen Aufgaben als Gemeindepräsidentin, aber auch das Geschick, die «Frau Gemeindepräsidentin» mit der «Frau Kantonsrätin» zu vereinbaren und allenfalls sogar zu versöhnen, wenn diese beiden Personen dereinst einander «face à face» gegenüberstehen sollten – ein Szenario, das die Zukunft nicht ausschliesst. Herzliche Gratulation!

Am 4. Mai 2010 wird Andrea Betschart als Nachfolgerin von Nadja Stricker, der heutigen Leiterin des Sekretariates der Staatskanzlei, ihre Arbeit in der Staatskanzlei aufnehmen und nach einer Phase der Einführung ab Ende Junisession 2010 die Leitung des Sekretariates der Staatskanzlei definitiv übernehmen. Eine erste Einführungssequenz wird Andrea Betschart während der bevorstehenden Frühjahrs-session durchlaufen. Die Fraktionen hatten bereits heute Vormittag Gelegenheit, Andrea Betschart fürs Erste kennenzulernen, nachdem der Staatssekretär sie vorgestellt hatte. In die Leitung des Sekretariates der Staatskanzlei ist u.a. die Leitung des Backoffice des Kantonsrates eingebunden. Dieses Backoffice übernimmt aber auch mannigfaltige Koordination für das Präsidium des Kantonsrates, für die beratenden Kommissionen und für die Fraktionen wahr. Sosehr wir Nadja Stricker als aufgeschlossene und hilfsbereite Leiterin unseres Backoffice schätzen gelernt haben, so zuversichtlich sind unsere Erwartungen gegenüber Andrea Betschart. Nadja Stricker zu danken, die übrigens seit letztem Samstag Schlauri-Stricker heisst, wird die Junisession Gelegenheit geben.

Auf zwei Begebenheiten seit der Februarsession blicke ich sehr gerne zurück: Und schon wieder hat Wittenwiler-Nesslau-Krummenau keinem Mitkonkurrenten eine Chance gelassen und sich mit 5,15 Sekunden vom zweiten Parlamentarier, immerhin This Jenny, Glarus, abgesetzt! Nämlich im Rahmen des Riesentorlaufs des 46. Parlamentarier-Skirennens Region Ost vom 12. März 2010 am Pizol. Um Ausgewogenheit zwischen Herren und Damen herzustellen, will ich auch unsere Hasler-Widnau erwähnen, die sich unter den Damen auf dem 4. Rang platziert hat,

lediglich 10,42 «Sekündeli» hinter der Dame auf dem 1. Rang. Werfe ich einen Blick auf das Mannschaftsklassament des Wettkampfes, erreichten unsere Kantonsrätinnen und Kantonsräte den ruhmreichen 4. Platz, dies nach den Mannschaften der Kantone Schwyz, Graubünden und Appenzell Innerrhoden, aber immerhin vor den Mannschaften der Kantone Glarus, Thurgau, Aargau, Zürich und Appenzell Ausserrhoden. Ist es da nicht langsam Zeit, dass der Frühling und Sommer Einzug halten? Nämlich damit sich andere Kantonsrätinnen und Kantonsräte, sicher in anderen Disziplinen, auch einmal auf erste oder wenigstens vordere Ränge bringen können ... Im Parlamentarier-Fussball? ... Im Parlamentarier-Golf?

Konzert und Theater St.Gallen haben uns, die Mitglieder des Kantonsrates, am 18. März 2010 in die Tonhalle St.Gallen zum Konzert eingeladen: Unter der Leitung von Chefdirigent David Stern machte eine Sinfonie aus Haydns «Pariser Sinfonien» den Anfang. Anschliessend hörten wir die Orchester-Suite «Der Bürger als Edelmann» von Richard Strauss. Als Drittes folgte mit Beethovens fünftem Klavierkonzert ein Werk, das die ideale Freiheit besingt und sich kraftvoll gegen die Tyrannenherrschaft der Monarchen wehrt. Solist war der Pianist Oliver Schnyder, einer der herausragenden Schweizer Instrumentalisten unserer Zeit. Leider war es mir nicht möglich, an diesem, wie ich hörte, so richtig in den dannzumaligen Vorfrühling hineinplatzierten Konzert teilzunehmen. Ich habe aber der Direktion der Konzert und Theater St.Gallen meinen und den Dank des Kantonsrates für ein wunderschönes Konzert schriftlich überbracht.

Ratsbetrieb

Erwähnenswerte Geschäfte sind namentlich das St.Galler Bürgerrechtsgesetz, das Paket zum öffentlichen Verkehr, einschliesslich der S-Bahn St.Gallen 2013, die Finanzierung der Durchgangsplätze für Fahrende, das Provisorium für die Dreifachsporthalle Demutstrasse, der Bericht über Umwelt, Bildung und Umwelterziehung. Dazu kommen verschiedene, die Politik interessierende parlamentarische Vorstösse. Das Präsidium und mit ihm der Kantonsrat haben bisher gute Erfahrungen gemacht, wenn sie die Behandlung parlamentarischer Vorstösse im Zuständigkeitsbereich eines Departementes an die Behandlung einer Vorlage im Zuständigkeitsbereich des gleichen Departementes anhängen. So lässt sich ein Stau und Überhang parlamentarischer Vorstösse auf Ende einer Session vermeiden. Aufgrund dieses Konzepts hat das Präsidium wiederum die Tagesordnungen für die bevorstehende Frühjahrssession entworfen und dabei den Mittwoch, 21. April 2010, in die Planung miteinbezogen. Ich bitte Sie, den Mittwoch ebenso einzuplanen. Wenn wir dann nicht den ganzen Mittwoch brauchen, um alle beratungsfähigen Vorlagen und parlamentarischen Vorstösse abzutragen, stört dies nicht, sondern erfreut uns alle.

Wie Sie bestimmt festgestellt haben, wird der Kantonsrat die das Sicherheits- und Justizdepartement betreffenden Geschäfte und parlamentarischen Vorstösse erst ab Dienstag, 20. April 2010, behandeln können, weil die Vorsteherin des Sicherheits- und Justizdepartementes heute Montag, 19. April 2010, nicht anwesend ist und demzufolge die Regierung in den betroffenen Geschäften nicht vertreten kann. Dies hat zur Folge, dass der Kantonsrat die 1. Lesung einzelner Bestimmungen des Einführungsgesetzes zur Schweizerischen Straf- und Jugendstrafprozessordnung erst am Dienstag, 20. April 2010, durchführen kann. Die 2. Lesung dieser

Vorlage und die Schlussabstimmung folgen sodann am Mittwoch, 21. April 2010, sofern der Kantonsrat den dritten Sessionstag braucht, sonst in der Junisession 2010.

Termine und Anlässe

Der Kantonsrat wird am Montag, 7. Juni 2010, zu Beginn der Junisession 2010 den neuen Kantonsratspräsidenten wählen. Sie haben es gehört: Ich sprach vom neuen Kantonsratspräsidenten. Für diesen – fast sicheren – Fall findet die Feier am Dienstag, 8. Juni 2010, in der Stadt St.Gallen statt: Der Apéro ab 16.15 Uhr im Historischen und Völkerkundemuseum, die Feier ab 18.00 Uhr im Athletik-Zentrum St.Gallen. Die Einladung dazu haben Sie bereits erhalten, und ich ersuche Sie, sich Datum und Zeitpunkt auf jeden Fall bereits jetzt schon zu reservieren.

Die Einladung zur 10. Parlamentarier-Golftrophy 2010 am Freitag, 11. Juni 2010, haben Sie mit dem Kantonsratsversand für die Junisession 2010 bereits erhalten. Angesprochen sind golfspielende aktive und ehemalige Mitglieder der Regierungen und der Parlamente der Kantone Glarus, St.Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Schaffhausen und Zürich, das Golfteam der Bundesversammlung sowie Golfreunde aus benachbarten ausländischen Parlamenten! Wer dazu gehört, wird bestimmt Ehre für den Kanton St.Gallen einlegen!

Nochmals möchte ich Ihnen den Termin des 2. Parlamentariertreffens der Rheintalischen Grenzgemeinschaft mitteilen. Dieses 2. Parlamentariertreffen ist für den 18. November 2010, 18.00 Uhr bis etwa 21.00 Uhr, vorgesehen und findet im Landtagsgebäude des Landtags des Fürstentums Liechtenstein in Vaduz statt. Die Einladung zum Treffen wird Ihnen später zugehen.

Nachruf

Am 4. April 2010 verstarb Hans Schmid in seinem 75. Altersjahr. Er vertrat die Sozialdemokraten und den Wahlbezirk St.Gallen im Grossen Rat des Kantons St.Gallen. Dies allerdings nur während eines Jahres. 1972 wurde Hans Schmid in den Nationalrat gewählt, wo er 1985 demissionierte. In den Grossen Rat des Kantons St.Gallen wurde der Sozialdemokrat Hans Schmid im Jahre 1968 gewählt. Im Sommer 1969 trat er wegen eines Studienaufenthalts in den USA zurück. Während Jahrzehnten war Schmid ausserdem an der HSG (Hochschule St.Gallen) als Dozent für Volkswirtschaftslehre tätig. Hans Schmid ist am Ostersonntag nach kurzer schwerer Krankheit verstorben.

Rücktritt

Edith Oesch-Frischkopf tritt nach 29 Jahren als ordentliches Mitglied des Verwaltungsgerichts des Kantons St.Gallen zurück. Davon amtierte Sie 10 Jahre als Vizepräsidentin. Edith Oesch wurde 1981 vom Grossen Rat auf Vorschlag der CVP-Fraktion als ordentliches Mitglied des Verwaltungsgerichtes gewählt. Zuvor war sie seit 1973 Mitglied des kantonalen Versicherungsgerichts gewesen. Seit dem Jahr

2000 bekleidete sie das Amt der Vizepräsidentin des Verwaltungsgerichtes. Hauptberuflich war Edith Oesch als Rechtsanwältin in einem Anwaltsbüro tätig, dem auch ihr Ehemann und weitere Kollegen angehörten. Sie hat in ihrer langjährigen Tätigkeit die Rechtsprechung des st.gallischen Verwaltungsgerichts wesentlich mitgeprägt.

Seinen Rücktritt als Ersatzrichter am Verwaltungsgericht erklärt hat Niklaus Sutter aus Wil. Niklaus Sutter war 1999 vom Kantonsrat ins Verwaltungsgericht gewählt worden und tritt auf den 30. Juni 2010 vorzeitig aus diesem Amt zurück.

Herzlichen Dank an die beiden Zurücktretenden für ihren Einsatz zum Wohle unseres Kantons.

Ersatzwahlen in vorberatende Kommissionen

Die Ratspräsidentin traf seit der letzten und während dieser Session folgende Ersatzwahlen in vorberatende Kommissionen:

- 22.09.09 Einführungsgesetz zur Schweizerischen Zivilprozessordnung
- 22.09.10 III. Nachtrag zum Anwaltsgesetz
- 22.09.11 Einführungsgesetz zur Schweizerischen Straf- und Jugendstrafprozessordnung

Boppart-Andwil anstelle von Heim-Gossau
Frick-Sennwald anstelle von Gächter-Berneck
Wild-Neckertal anstelle von Spiess-Rapperswil-Jona

- 22.09.12 Gesetz über das St.Galler Bürgerrecht
- 40.07.08 Stand und Entwicklung des Feuerwehrwesens im Kanton

Hoare-St.Gallen anstelle von Denoth-St.Gallen

- 35.10.01 Kantonsratsbeschluss über das Provisorium Dreifachsporthalle Demutstrasse des Gewerblichen Berufs- und Weiterbildungszentrums St.Gallen

Altenburger-Buchs anstelle von Gadiant-Walenstadt
Gschwend-Altstätten anstelle von Ilg-St.Gallen

- 36.10.01 Kantonsratsbeschluss über das Mehrjahresprogramm der Standortförderung für die Jahre 2011 bis 2014
- 22.10.02 Nachtrag zum Standortförderungsgesetz
- 22.10.03 Gesetz über den Vollzug der wirtschaftlichen Landesversorgung

Gubser-Oberhelfenschwil anstelle von Trunz-Oberuzwil

19. April 2010

Nr. 243 / 5

40.10.01 Zukunft Technologie- und Bildungsstandort St.Gallen

Jud-Schmerikon anstelle von Eberhard-St.Gallen
Mächler-Wil anstelle von Spiess-Rapperswil-Jona*Dienstag, 20. April 2010***Mitteilungen**

Schnider-Vilters-Wangs, Präsidentin des Kantonsrates: Ich begrüsse Sie zum zweiten Sessionstag und darf heute gleich drei Mitgliedern des Kantonsrates zum runden Geburtstag gratulieren. Wie heisst es so schön: «Alter vor Schönheit» – heute bevorzuge ich aber «Ladies first».

Gerne mache ich den Anfang mit Ilg-St.Gallen, ein neues Gesicht in unserer Runde und damit frischer Wind. Allerdings ist Ilg-St.Gallen kein unbeschriebenes Blatt: Sie ist bereits seit dem Jahr 2000 im Stadtparlament St.Gallen politisch aktiv. Liebe Karin, wenn du heute Morgen in deine Klasse gekommen wärst, hätte man dich sicherlich mit einem Ständchen empfangen. Damit kann ich leider nicht dienen, aber ich möchte dir im Namen des gesamten Kantonsrates zu deinem 30. Geburtstag herzlich gratulieren. Nun komme ich zu gleich zwei 50. Geburtstagen: Ich freue mich, Widmer-Mosnang zum 50. Geburtstag gratulieren zu dürfen. Seit dem Jahr 1999 hast du Einsitz in unserem Rat, wo du dein Fachwissen als Landwirt verschiedentlich einbringst. Ob für die Entwicklung der ländlichen Region, als Mitglied der Finanzkommission oder den FC Kantonsrat, überall bist du mit Herzblut dabei. Lieber Andreas, für dein grosses Engagement im Rat sowie die zahlreichen anderen Aktivitäten wünsche ich dir zu deinem runden Geburtstag alles Gute, viel Kraft und Freude. Ebenfalls seinen 50. Geburtstag feiert heute Habegger-Nesslau-Krummenau. Seit 13 Jahren gehörst du zu unserem Kreis und setzt dich immer mit grossem Elan ein. Ob privat, als Käsermeister oder in der Politik, wo wir dich v.a. in unserer Fraktion als Präsident der Fachkommission Bildung nicht mehr missen möchten. Lieber Heinz, auch dir ganz herzlichen Glückwunsch und alles Gute zu deinem 50. Geburtstag. Wir hoffen, dass du weiterhin viel Freude an der Ratstätigkeit haben wirst.

Dann habe ich noch eine Bemerkung zum Geschäft 22.09.11 «Einführungsgesetz zur Schweizerischen Straf- und Jugendstrafprozessordnung»: Ich teile Ihnen mit, dass das Präsidium gestern Abend im Interesse der raschen Klärung der noch offenen Frage über die Zuständigkeit bei der Wahl der Staatsanwaltschaft einhellig folgendes Vorgehen beschlossen hat: Heute wird gemäss Tagesordnung die 1. Lesung von Art. 30, Art. 78bis und Art. 79 durchgeführt, die in der Februarsession 2010 zurückgestellt worden sind. Traktandiert ist grundsätzlich für den Mittwoch dieser Session auch die 2. Lesung der Vorlage, die in der Februarsession 2010 behandelt wurde, also Bestimmungen exklusive Art. 30, Art. 78bis und Art. 79. Nachdem gestern aber ein Rückkommensantrag zu Art. 14 Abs. 1 betreffend die Zuständigkeit der Wahl der Staatsanwälte und Jugendanwälte eingereicht worden ist, hat das Präsidium beschlossen, über diesen Rückkommensantrag gleich zu Beginn der heutigen 1. Lesung der verbleibenden Artikel abzustimmen, weil dies ja direkte Auswirkungen auf die in der 1. Lesung zu behandelnden Art. 78bis und Art. 79 hat.

19. April 2010

Nr. 243 / 6

Wird der Rückkommensantrag nämlich gutgeheissen, erübrigt sich eine Anpassung von Art. 78bis und Art. 79. Wird der Rückkommensantrag hingegen abgelehnt, können die beiden Artikel in der verabschiedeten Fassung gemäss Anträgen der vorberatenden Kommission vom 10. März 2010 für die 1. Lesung behandelt werden. Würde man anders vorgehen und den Rückkommensantrag erst in der 2. Lesung behandeln, müsste der Rat dannzumal allenfalls auch wieder auf Art. 78bis und Art. 79 zurückkommen. Mit diesem praktischen Vorgehen des Präsidiums haben wir bereits nach vollständig abgeschlossener 1. Lesung in dieser Session Klarheit über das vom Rat definitiv bevorzugte Wahlverfahren, und es bleibt genügend Zeit, die Wahlen für die Staatsanwaltschaft seriös vorzubereiten, um damit rechtzeitig per 1. Januar 2011 bereit zu sein. Morgen, evtl. auch erst in der Junisession 2010, wird dann die 2. Lesung der gesamten Vorlage durchgeführt. Ob wir den morgigen Mittwoch beanspruchen, werde ich Ihnen am Nachmittag definitiv mitteilen.

Kommissionsbestellungen

Unterlage: Anträge des Präsidiums vom 15./25. März 2010

Geschäft		Kommissionsbestellung		
Art/Nr.	Titel	Dep.	Mitgliederzahl	Kommissionspräsidium
22.10.01	Einführungsgesetz zur eidgenössischen Stromversorgungsgesetzgebung	BD	15	SP
36.10.01	Kantonsratsbeschluss über das Mehrjahresprogramm der Standortförderung für die Jahre 2011 bis 2014	} VD	15	SVP
22.10.02	Nachtrag zum Standortförderungsgesetz			
22.10.03	Gesetz über den Vollzug der wirtschaftlichen Landesversorgung			
40.10.02	Umweltbildung und -erziehung	BLD	15	CVP
40.10.03	Gewaltfreie Schule	} SJD	15	CVP
40.10.04	Gewalt und Kriminalität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Kanton St.Gallen			

Der Kantonsrat stimmt den Anträgen des Präsidiums einstimmig zu.

01.10.03 Gültigkeit der Wahl eines Ersatzmitglieds

Unterlage: Botschaft der Regierung vom 13. April 2010

Bürgi-St.Gallen, Präsident der Rechtspflegekommission: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Wie den beiden Botschaften der Regierung vom 13. April 2010 entnommen werden kann, sind im Kantonsrat nach den Rücktritten von Colombo-Rapperswil-Jona und Denoth-St.Gallen zwei Vakanzen eingetreten. Die Prüfung der Gültigkeit der Wahl von Ersatzmitgliedern hat nach Art. 14bis Abs. 2 des Geschäftsreglementes der Präsident der Rechtspflegekommission vorzunehmen. Ich habe diese Prüfung anhand der mir vorgelegten Unterlagen durchgeführt. Colombo-Rapperswil-Jona wurde als Vertreterin der Liste Nr. 5, «Sozialdemokratische Partei und Gewerkschaften» des Wahlkreises See-Gaster, in den Kantonsrat gewählt. Das erste Ersatzmitglied Josef Kofler, Uznach, erklärte sich mit Schreiben vom 4. April 2010 bereit, die Wahl anzunehmen. Denoth-St.Gallen wurde als Vertreter der Liste Nr. 9, «Evangelische Volkspartei, Hauptliste» des Wahlkreises St.Gallen, in den Kantonsrat gewählt. Das erste Ersatzmitglied, Walo Möri-Sommer, St.Gallen, sowie auch das zweite Ersatzmitglied, Michaela Hänggi, St.Gallen, verzichteten unwiderruflich auf das Kantonsratsmandat. Das dritte Ersatzmitglied, Jascha Müller, St.Gallen, erklärte sich mit Schreiben vom 22. März 2010 bereit, die Wahl anzunehmen. Ich kann somit die Rechtmässigkeit der Wahl von Josef Kofler, Uznach, und Jascha Müller, St.Gallen, bestätigen und ersuche den Rat, die Gültigkeit festzustellen.

Der Kantonsrat stellt die Gültigkeit der Wahl von Jascha Müller, St.Gallen, mit 95:0 Stimmen fest.

Der Kantonsrat stellt die Gültigkeit der Wahl von Josef Kofler, Uznach, mit 98:0 Stimmen fest.

Den Pflichtenid als Mitglied des Kantonsrates legen ab:

- Jascha Müller, St.Gallen;
- Josef Kofler, Uznach.

19. April 2010

Nr. 246 / 1

13.10.01 Wahl des Regierungspräsidenten 2010/2011

Unterlage: Wahlvorschlag der FDP-Fraktion vom 19. April 2010

Der Kantonsrat wählt als Regierungspräsidenten:
Willi Haag.

Wahlprotokoll:

– Zahl der ausgeteilten Stimmzettel:	112
– Zahl der eingegangenen Stimmzettel:	112
davon leer:	18
davon ungültig:	0
– gültige Stimmzettel:	94
– absolutes Mehr:	48

Gültige Stimmen haben erhalten:

– Willi Haag:	83
– Vereinzelte:	11

19. April 2010

Nr. 247 / 1

15.09.02 Ersatzwahl in das Kantonsgericht

Unterlage: Wahlvorschläge der Fraktionen vom 19. April 2010

Der Kantonsrat wählt als Mitglied in das Kantonsgericht:
Patrik Guidon.

Wahlprotokoll Kantonsgericht:

– Zahl der ausgeteilten Stimmzettel:	115
– Zahl der eingegangenen Stimmzettel:	114
davon leer:	1
davon ungültig:	0
– gültige Stimmzettel:	113
– absolutes Mehr:	57

Gültige Stimmen haben erhalten:

– Patrik Guidon:	79
– Marco Levante:	34

Den Pflichteid als Mitglied des Kantonsgerichtes legt ab:
Patrik Guidon.

19. April 2010

Nr. 248 / 1

15.09.03 Ersatzwahl in das Handelsgericht

Unterlage: Wahlvorschlag der FDP-Fraktion vom 19. April 2010

Der Kantonsrat wählt als Mitglied in das Handelsgericht:
Urs Aegerter.

Wahlprotokoll:

– Zahl der ausgeteilten Stimmzettel:	104
– Zahl der eingegangenen Stimmzettel:	104
davon leer:	9
davon ungültig:	0
– gültige Stimmzettel:	95
– absolutes Mehr:	48

Gültige Stimmen haben erhalten:

– Urs Aegerter:	92
– Vereinzelte:	3

Den Pflichteid als Mitglied des Handelsgerichtes legt ab:
Urs Aegerter.

19. April 2010

Nr. 249 / 1

15.09.06 Ersatzwahl in die Verwaltungsrekurskommission

Unterlage: Wahlvorschläge der Fraktionen

Der Kantonsrat wählt als Mitglied in die Verwaltungsrekurskommission:
Monika Räth.

Wahlprotokoll:

– Zahl der ausgeteilten Stimmzettel:	82
– Zahl der eingegangenen Stimmzettel:	79
davon leer:	8
davon ungültig:	1
– gültige Stimmzettel:	70
– absolutes Mehr:	36

Gültige Stimmen haben erhalten:

– Monika Räth:	69
– Vereinzelte:	1

Den Pflichteid als Mitglied der Verwaltungsrekurskommission legt ab:
Monika Räth.

37.09.01 Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010

Unterlage: Ergebnis der 1. Lesung des Kantonsrates vom 24. Februar 2010
(unveränderter Entwurf der Botschaft der Regierung vom 6. Oktober 2009)

Straub-St.Gallen, Präsident der Finanzkommission: Die vorberatende Kommission verzichtete auf eine Sitzung zur Beratung des Ergebnisses der 1. Lesung des Kantonsrates. Sie beantragt, auf die Vorlage in 2. Lesung einzutreten.

Der Kantonsrat tritt auf den Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010 in 2. Lesung ein.

Schnider-Vilters-Wangs, Ratspräsidentin: Die Vorlage ist in 2. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der Schlussabstimmung an die Redaktionskommission.

29.09.04 **Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» (Titel des Berichts bzw. der Botschaft: Vorfinanzierung von Massnahmen für den Schienenverkehr)**

Unterlage: Bericht und Antrag der Regierung vom 15. Dezember 2009

22.09.14 **IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Titel des Berichts bzw. der Botschaft: Vorfinanzierung von Massnahmen für den Schienenverkehr)**

Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 15. Dezember 2009
– Antrag der vorberatenden Kommission vom 15. März 2010
– Anträge vom 19. April 2010

37.10.01 **Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013**

Unterlagen: Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010

Schnider-Vilters-Wangs, Ratspräsidentin: Das Präsidium sieht eine gemeinsame Eintretensdebatte vor.

Tinner-Wartau, Präsident der vorberatenden Kommission: Auf die Vorlagen ist einzutreten.

Die vorberatende Kommission beriet die drei Geschäfte:

- Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013;
- Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten»;
- IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Vor der Beratung des Kantonsratsbeschlusses über die S-Bahn St.Gallen 2013 hielten Herr Roland Menzi, Projektleiter HGV vom Bundesamt für Verkehr, sowie Herr R. Walter, Projektleiter S-Bahn 2013, ein Referat. Die Kommission stellte in der Beratung fest, dass die S-Bahn-Vorlage ausgewogen ist und das Zugangebot im ganzen Kanton über 30 Prozent erhöht und im südlichen wie auch im nördlichen Kantonsteil einen Halbstundentakt und in der Stadt St.Gallen sogar den Viertelstundentakt ermöglicht. Die Mehrkosten belaufen sich auf brutto 11,6 Mio. Franken. Die Gemeindebeiträge von 35 Prozent, d.h. 4,1 Mio. Franken, sowie die zusätzlichen Beiträge des Bundes sind bei diesen Gesamtkosten von brutto 11,6 Mio. Franken noch nicht berücksichtigt oder abgezogen worden. Die Kosten für die Infrastrukturbauten belaufen sich auf rund 200 Mio. Franken. An diese leistet der Kanton St.Gallen 50 Mio. Franken einschliesslich MWSt in Form eines Baukredites und 30 Mio. Franken in Form einer Vorfinanzierung. Die detaillierte Kostenzusammenstellung der einzelnen Bauvorhaben ist auf Seite 28 ff. von Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010 ersichtlich. Zudem wird neues Rollmaterial auf der Rheintallinie eingesetzt.

Die Eintretensdebatte zeigte, dass die Vorlage als ausgewogen beurteilt wird. Zugleich bietet sie die Voraussetzung, zu einem späteren Zeitpunkt weitere Ver-

besserungen vorzunehmen. Es ist der vorberatenden Kommission sehr wohl bewusst, dass einzelne Wünsche von Gemeinden bzw. Regionen nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. So wird der gestrichene Schnellzugshalt in Rheineck aufgrund von Erfahrungen mit dem neuen Konzept wieder eingeführt, wenn es der Betrieb der S-Bahn zulässt. Die Kommission stellte auch fest, dass aufgrund knapper Bundesfinanzen Kantone Schieneninfrastrukturprojekte vorfinanzieren. Es ist aber nicht zielführend, im Rahmen dieser Vorlage die Bundespolitik zu kritisieren. Eintreten war unbestritten, und in der Schlussabstimmung überwies die vorberatende Kommission die Vorlage mit 16:1 Stimmen an den Kantonsrat.

Das gleiche Stimmenverhältnis gab es für den Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative zur Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten und für den IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Bei der Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten stellte der zuständige Regierungsvertreter nachstehende Überlegungen an:

- Die Zulässigkeit müsse auf kantonaler Ebene bestehen. Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung wäre diese gegeben.
- Die Zulässigkeit müsse auch auf Bundesebene gegeben sein. Der Bund müsse den Vorfinanzierungen zustimmen. Die Kantone seien darauf angewiesen zu wissen, zu welchen Bedingungen die Vorfinanzierungen erfolgen würden und zu welchem Zeitpunkt der Bund zurückzahle.
- Vorfinanzierungen seien unumgänglich, hätten aber verantwortungsbewusst zu erfolgen.
- Wenn der Kanton keine Vorfinanzierungen tätige, würden es andere unabhängig davon machen.

Der Initiative wird entsprochen, indem Art. 16bis (neu) im IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingefügt wird. Bei einer Vorfinanzierung bis zu 6 Mio. Franken ist die Regierung zuständig, bei mehr als 6 Mio. Franken der Kantonsrat. Zum IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stellt die vorberatende Kommission dem Kantonsrat mit 13:3 Stimmen bei 1 Enthaltung einen Antrag für einen Auftrag an die Regierung, der Ihnen schriftlich vorliegt. Mit diesem Antrag bringt die vorberatende Kommission zum Ausdruck, dass sie die Vorlage der S-Bahn 2013 nicht gefährden will, jedoch erwartet, dass auf dieser Grundlage eine Weiterentwicklung in Angriff genommen wird. Es scheint auch angebracht zu sein, dass mit Blick auf die Priorisierung des Bundes bei der Bahnvorlage 2030 der notwendige Druck aufgebaut wird, damit die Anliegen des Kantons St.Gallen in der Bundesvorlage zur 1. Priorität erklärt werden. Der Kantonsrat könnte die St.Galler Bundesparlamentarier darin unterstützen.

Blumer-Gossau (im Namen der SP-Fraktion): legt seine Interessen als Co-Präsident des VCS St.Gallen-Appenzell und Mitglied des Initiativkomitees zur Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» offen. Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Volksinitiative ist in der Bevölkerung breit abgestützt. Der Investitionsbedarf bei der Bahninfrastruktur ist ausgewiesen. Nun muss der Kanton St.Gallen tatkräftig mithelfen, dazu gehört auch die Vorfinanzierung. Nur in Bern jammern, dass die Ostschweiz immer wieder vergessen gehe oder zu kurz komme, genügt nicht. Der Kanton muss auch selber mit namhaften finanziellen Beiträgen dafür sorgen, dass die Verbesserungen des Bahnangebotes zügig vorankommen. Monieren auf Bun-

19. April 2010

Nr. 251 / 3

desebene ist nur dann glaubwürdig und wirkungsvoll, wenn der Kanton auch selber bei der Finanzierung bzw. Vorfinanzierung mithilft. So trägt er ebenfalls zur schnelleren Realisierung notwendiger Verbesserungen bei. Der IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist die logische Folge der Initiative, deshalb braucht es für beide Vorlagen ein Ja.

Beim IV. Nachtrag gibt es zwei Zusatzanträge. Es gibt einerseits ein gelbes Blatt der vorberatenden Kommission. Dabei geht es um Nachbesserungen, die an verschiedenen Orten nötig sind. Dieser Antrag ist aus Sicht der SP-Fraktion sehr wichtig und unbedingt zu unterstützen. Andererseits ist ein zweites, ein graues Blatt unterwegs. Hier geht es um das Anliegen der Bahn 2030. Diese ist keine S-Bahn-, sondern eine nationale Geschichte, bei welcher der Kanton St.Gallen tatkräftig mit-helfen muss, damit die wichtigen Ausbauten im Rahmen der Bahn 2030 auch im Kanton St.Gallen in erster Priorität angegangen werden.

Zum Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013: Es handelt sich um eine gute und wichtige Vorlage, die für die S-Bahn dringend nötige Verbesserungen bringt. Ein gutes Netz im öffentlichen Verkehr (öV) ist ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität und ist weit nachhaltiger als die populistische Forderung nach Steuerfussenkungen. Ein Vergleich mit Zürich zeigt, dass sich die Wirtschaftsmetropole sehr bewusst und mit grossem finanziellem Aufwand erfolgreich für den öV einsetzt. Nur dank dieser Investitionen funktioniert die Wirtschaftsmetropole so gut, denn für die riesigen Pendlerströme wäre auf den Strassen gar kein Platz mehr. Basis für die S-Bahn 2013 sind die Vernetzungen mit dem internationalen und nationalen Fernverkehr sowie die Stundenknoten St.Gallen, Sargans und Zürich. Fahrzeiten von weniger als einer Stunde zwischen diesen drei Knoten müssen endlich realisiert werden. Es geht dabei sowohl um den Fernverkehr als auch um die S-Bahn, die es zu verbessern gilt. Über die unbestrittenen Verbesserungen hinaus, welche die S-Bahn-Vorlage bringt, gibt es aber immer noch einige verbesserungswürdige Punkte. Trotz des Ausbaus des S-Bahn-Angebots um 30 Prozent gibt es Bahnhöfe, die schlechter oder gar nicht mehr erschlossen werden. Für diese Ortschaften ist der Abbau schmerzhaft. Deshalb braucht es Mittel, um wenigstens die heutige Angebotsqualität zu erhalten. Dann bringt die S-Bahn-Vorlage für einige kleinere Ortschaften nicht den flächendeckend angestrebten Halbstundentakt, sondern, z.B. in St.Gallen-Bruggen, gar Verschlechterungen gegenüber heute. Die Vorlage verspricht für die Agglomeration St.Gallen den Viertelstundentakt. Der Stadtbahnhof St.Gallen-Bruggen jedoch, der heute von zwei bis vier Zügen pro Stunde bedient wird, erfährt einen Abbau auf nur noch einen Halt je Stunde. Gegen diese massive Verschlechterung regt sich zu Recht auch in der Bevölkerung Widerstand. Dann das Beispiel Fürstenland: Zwischen St.Gallen und Wil hält die S1 (abgesehen von St.Gallen-Winkeln) nur in den Bahnhöfen, die auch durch den Fernverkehr bedient werden. Die meisten öV-Nutzerinnen und -Nutzer erwarten aber von einer S-Bahn nicht einen weiteren Schnellzug, sondern einen Zug, der an jedem Bahnhof hält. So sollen neben St.Gallen-Bruggen auch in Algetshausen-Henau und Schwarzenbach keine Züge mehr halten. Für Schwarzenbach ist das inakzeptabel, da unmittelbar beim Bahnhof das neue Verteilzentrum von Aldi Schweiz mit etwa 300 Arbeitsplätzen entsteht. Dort, wo Verschlechterungen der Bahnanschlüsse unvermeidbar sind, z.B. Bruggen, Arnegg, Henau und Schwarzenbach, muss zwingend ein gutes Buskonzept zur Anbindung an die nächsten Knotenbahnhöfe umgesetzt werden. Auch im Linthgebiet braucht es dort, wo die nötigen Verbesserun-

gen nicht erreicht werden können, ebenfalls verbesserte Busanbindungen, z.B. in Weesen, Benken, Schänis. Dann zur Strecke Buchs–Sargans: Hier ist ein Doppelspurausbau dringend nötig, damit genug Kapazität für den nationalen und internationalen Fernverkehr, die S-Bahn und den Güterverkehr vorhanden ist. In Bezug auf die S-Bahn geht es darum, dass z.B. Näfels, Weite und Trübbach nicht abgeschnitten werden.

Es braucht Nachbesserungen und ein klares Bekenntnis zu den Verbesserungen zwischen Buchs und Sargans, im Fürstenland sowie zwischen Walensee und Zürichsee. Deshalb ist der Antrag der vorberatenden Kommission so wichtig. Die Höhe der Investitionen des Kantons für die S-Bahn ist vergleichsweise bescheiden. Vor 10 Jahren ist die S-Bahn ohne neue Infrastruktur in Betrieb genommen worden. Die bevorstehenden Investitionen von rund 200 Mio. Franken müssen nur zu 80 Mio. Franken vom Kanton übernommen werden, davon 50 Mio. Franken direkt und 30 Mio. Franken über eine Vorfinanzierung. Diese 80 Mio. Franken kommen flächendeckend dem ganzen Kanton zugute. Ein kleiner Zahlenvergleich: In der letzten Session hat der Kantonsrat im Bereich Strassenbau das Vierfache, nämlich über 320 Mio. Franken, für die Umfahrung von zwei Dörfern im Toggenburg, die nur einen kleinen Teil des Kantons ausmachen, gesprochen. Die 80 Mio. Franken jedoch werden nicht ausreichen. Es braucht weitere Investitionen, um die nötigen Verbesserungen zu erreichen. Um die Bedürfnisse der nächsten Jahre abdecken zu können, muss etwas mehr investiert werden.

Chandiramani-Rapperswil-Jona (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die Vorlage ist nach grossmehrheitlicher Meinung der Fraktion grundsätzlich ausgewogen. Für alle Regionen gibt es einige Anschlussverbesserungen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) ist auch aus Sicht der SVP-Fraktion ein Schritt in die richtige Richtung. Zu diesem grundsätzlichen Ja zum Ausbau des Schienenverkehrs seien dennoch einige kritische Hinweise erlaubt: die Kosten, das heisst das Preis-Leistungs-Verhältnis, weiters die teuren, zinslosen Vorfinanzierungen an die SBB, dann der beim Ausbau des öV nicht berücksichtigte Individualverkehr, ebenso der Agglomerationsverkehr, der die Städte zum Ersticken bringt. Dann ist die SVP-Fraktion auch nicht glücklich – ich spreche da als Regionalvertreter – über die Anbindung des Linthgebiets an Zürich in Bezug auf den Halbstundentakt, das Haltestellenkonzept usw.

Mächler-Zuzwil (im Namen der FDP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Mit der Vorlage über die S-Bahn St.Gallen 2013 schlägt die Regierung vor, das regionale Zugsangebot im Kanton um rund 30 Prozent zu erhöhen. Dies ist für den öffentlichen Verkehr (öV) in unserer Region, in unserem Kanton ein sehr bedeutender Schritt. Dazu sind denn auch total 200 Mio. Franken für Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Der Kanton muss davon knapp 50 Mio. Franken übernehmen und zudem – um den Start im Jahre 2013 zu ermöglichen – auch noch rund 30 Mio. Franken an Vorfinanzierungen in der Form von rückzahlbaren Darlehen leisten. Selbstverständlich gäbe es weitere Infrastrukturvorhaben, welche auch noch einen gewissen Mehrwert bringen würden. Dem gilt es aber klar Einhalt zu gebieten. Aus der Sicht der FDP-Fraktion hat die Regierung die Vorhaben bestimmt, die mit den geringsten Ausgaben den grössten Nutzen ergeben, d.h. die Regierung und das

Amt für öffentlichen Verkehr haben priorisiert. Das ist sinnvoll und ganz im Sinne der FDP-Fraktion und sollte sogar mit Blick auf die Diskussion des Aufgaben- und Finanzplans in der Februarsession auch im Sinne der Ratsmehrheit sein. Damals hat der Rat der Regierung den Auftrag gegeben, dass sie bei Infrastrukturvorhaben priorisieren soll. Deshalb wäre es jetzt nicht angebracht, die Regierung für ihr konsequentes Vorgehen zu tadeln. Aus Sicht der FDP-Fraktion ist die S-Bahn-Vorlage St.Gallen 2013 ausgewogen und «intelligent». Sie bringt allen Regionen spür- und sichtbare Verbesserungen. Zudem weist die Vorlage eine hohe Effizienz aus, weil mit nur 10 Prozent höheren Betriebsausgaben das Angebot um 30 Prozent gesteigert werden kann. Dabei darf aber nicht vergessen gehen, dass sich die jährlichen Betriebskosten um max. 7,5 Mio. Franken für den Kanton und zusätzlich 4,1 Mio. Franken für die Gemeinden pro Jahr erhöhen. Dies wiederum ist kein Pappenstiel. Es muss deshalb frühzeitig alles darangesetzt werden, damit sich der Bund mit 45 Prozent an diesen ungedeckten Betriebskosten beteiligt. Die FDP-Fraktion hofft, dass die Regierung diese Gespräche in Bern möglichst rasch führt.

Dann ist es der FDP-Fraktion auch wichtig, dass die Vorlage in eine Gesamtverkehrsplanung eingebettet ist. Für die Bewältigung unserer heutigen Mobilitätsansprüche braucht es sowohl Schiene als auch Strasse. So ist zum einen die Bahn darauf angewiesen, dass die Verkehrsflüsse zu den Bahnhöfen mittels Bus oder Individualverkehr zeitgerecht erfolgen können. Zum anderen wird der Strassenverkehr dank eines attraktiven und funktionsfähigen öffentlichen Verkehrs entlastet. Dies ist bestimmt auch im Interesse eines jeden stauerprobten Autofahrers. Es sollte endlich Schluss damit sein, die beiden Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Wer dies immer noch tut, ist aus meiner Sicht – Verzeihung für den Ausdruck – ein «ausrangierter Ideologe».

Gleichzeitig mit der S-Bahn-Vorlage St.Gallen 2013 schlägt die Regierung vor, der Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» zuzustimmen und dafür das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Artikel 16bis (neu) zu ergänzen, der die Details für Vorfinanzierungen regelt. Die FDP-Fraktion hat bereits die Initiative dazu unterstützt – die massgeblich dank FDP-Exponenten zustande gekommen ist – und stimmt deshalb den Vorschlägen der Regierung zu.

Ammann-Rüthi (im Namen der CVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Zum Konzept S-Bahn St.Gallen 2013: Die CVP-Fraktion betrachtet das Gesamtkonzept als gute Vorlage. Damit wird eine wichtige und zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr (öV) sowie für weitere Ausbauschritte geschaffen. Es kostet zwar etwas, ist aber auch etwas wert. Es wurde bereits schon gesagt, dass mit einem geringen Einsatz ein grösstmöglicher Nutzen erzielt werden soll. Schliesslich kann auch gesagt werden, dass das Konzept das Ergebnis jahrelangen Einsatzes verschiedener Akteure des Kantons St.Gallen ist. Es ist die Summe vieler Puzzleteile, die ineinanderpassen müssen. Dazu gehören auch die positiven Kreditbeschlüsse des Bundes, die Ausbauten im Schienenverkehr und damit ein S-Bahn-Netz im Kanton St.Gallen ermöglichen. Aus der Sicht der CVP-Fraktion ist im Weiteren der öffentliche Verkehr auch ein wichtiger Standortfaktor und deshalb für den Lebens- und Wirtschaftsstandort sehr bedeutsam.

Der öV im Kanton St.Gallen weist heute verschiedene Mängel auf. Mit der S-Bahn-Vorlage St.Gallen 2013 wird ein wichtiger Schritt in Richtung Ausbau des

öV gemacht. Wie Mächler-Zuzwil bereits erwähnt hat, trägt das Angebot des öV auch zur Lösung des zunehmenden Individualverkehrs bei. Beides gehört zusammen, nämlich die Bemühungen um den motorisierten Individualverkehr wie auch um den öffentlichen Verkehr. Das Zugangebot wird mit der S-Bahn St.Gallen 2013 um rund 30 Prozent erhöht. Davon profitieren verschiedene Regionen, doch gibt es auch Kantonsgebiete, die wenig oder nichts davon haben. Es muss aber hier darauf hingewiesen werden, dass die Dimension dieser Vorlage eine Gesamtschau erforderlich macht und nicht Einzelinteressen in den Vordergrund rücken dürfen. Angebot und Nachfrage müssen sich irgendwo treffen. Die CVP-Fraktion setzt sich dafür ein, dass die S-Bahn-Vorlage St.Gallen 2013 nicht zusätzlich mit neuen finanziellen Bedürfnissen aufgeladen wird. Sonst könnte nämlich das gegenseitige Ausspielen verschiedener Prioritäten die Gesamtvorlage gefährden. Heute aber hat eine gemeinsame Haltung in der S-Bahn-Frage den Vorrang. Das Geschäft ist zu komplex und das vorliegende Resultat sehr akzeptabel und effizient. Bei der Planung des Infrastrukturbedarfs wurden Angebots-, Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept sorgfältig aufeinander abgestimmt. Die Planungen haben sich am finanziellen Rahmen orientiert, der durch Kosten-Nutzen-Überlegungen und technische Rahmenbedingungen festgelegt wurde. Diese Vorgehensweise hat unweigerlich dazu geführt, dass in einzelnen Fällen Kompromisse eingegangen werden mussten, um das Mögliche vom Wünschbaren zu trennen. Jetzt bleiben noch bekannte regionale Anliegen übrig, die zwar nicht einfach von der Traktandenliste gestrichen werden dürfen, die aber nicht in die Vorlage S-Bahn St.Gallen 2013 gehören. Die CVP-Fraktion sieht eine Möglichkeit, diese berechtigten Forderungen mit der Beratung der beiden anderen Vorlagen zu verknüpfen, denn da werden ja auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Gesamthaft gesehen werden die Mängel, z.B. fehlender Halbstundentakt, unproduktive Abläufe, viele Anschlusszweige, lange Umsteigezeiten und langsames Fernverkehrsangebot weitgehend eliminiert. Das neue S-Bahn-Konzept St.Gallen 2013 beruht auf zahlreichen Anschlussknoten und der Vernetzung der Anschlussknoten mit einem exakten Halbstundentakt. Dass Bus und Bahn zusammengehören, versteht sich auch für die CVP-Fraktion.

Die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» wird von der CVP-Fraktion unterstützt, ebenso die Gesetzesvorlage. Die CVP-Fraktion teilt die finanzpolitische Haltung der Regierung, wonach kein Sonderkredit für Vorfinanzierung geschaffen wird. Der Ausbau des öV soll weiterhin über die mehrjährigen, vom Kantonsrat erlassenen öV-Programme geplant werden. «Kässeli» sind intransparent, und der Finanzierungsweg über Sonderkredite ist im öV atypisch. So soll die gesetzliche resp. rechtliche Voraussetzung für die Vorfinanzierung geschaffen werden, obwohl dies ordnungspolitisch nicht unbedingt schön ist. Doch wenn sie dazu dient, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorwärtszubringen und dadurch die entsprechenden Ausbauanliegen projektbezogen anzugehen, dann begrüsst die CVP-Fraktion auch diese Gesetzesvorlage.

Die CVP-Fraktion hat für die konkreten Projekte der Initianten der Volksinitiative bei der Unterschriftensammlung Verständnis. Die CVP-Fraktion unterstützt einerseits den Antrag der vorberatenden Kommission und ebenso den Zusatzantrag aus dem Linthgebiet. Für sie ist es indes keine Nachbesserung, sie möchte einfach dem Anliegen Nachdruck verleihen, dass die Regierung auf dem Weg bleiben soll und die vier konkreten Aufträge an die Hand nimmt und dem Kantonsrat entsprechende Vorlagen unterbreitet.

19. April 2010

Nr. 251 / 7

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

Mit dem S-Bahn-Konzept und der Unterstützung der Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» geschieht ein grosser Schritt. Das aktuelle Angebot wird stark verbessert. Es wird eine solide Basis für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) geschaffen. Es muss wohl nicht eigens unterstrichen werden, dass die GRÜ-Fraktion sich noch mehr wünschte und dies auch ein bisschen schneller. Aber, ich betone das, sie steht voll und ganz hinter diesen drei Vorlagen. Hier wird ein sinnvoller Weg aufgezeigt. Die GRÜ-Fraktion weiss, dass es verschiedene jetzt nicht erfüllbare Wünsche gibt, die aber später erfüllt werden sollen. Die GRÜ-Fraktion versteht alle drei Vorlagen als Beginn einer starken öV-Offensive im ganzen Kanton.

Regierungspräsident Keller: Ich habe den Eindruck, dass die Vorlage im Grundsatz zu überzeugen vermochte. Die Regierung versuchte bei dieser Vorlage, mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand das Optimum herauszuholen, was nun vom Kantonsrat anerkennend wahrgenommen wird. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass es der Vorlage zum Vorteil gereichte, dass der Bund die Fernverkehrsvorlagen sowie die Fernverkehrsfinanzierungen auf eine sichere Basis gestellt hat. Das ermöglichte uns, mit den Neat-Krediten, insbesondere den HGV-Krediten, ein Paket zu schnüren, das sowohl für den Regionalverkehr als auch für den Fernverkehr optimale Bedingungen schafft. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Kanton den Regionalverkehr zusätzlich finanziert. Hinzu kommt noch der Agglomerationsfonds, der in den letzten Jahren beschlossen worden ist. Die Regierung hat priorisiert und glaubt, mit der Vorlage das Optimum herausgeholt zu haben. Es ist ihr bewusst, dass sie sicher noch mehr hätte machen können. Der SP-Vertreter hat vorhin eine Liste nach der alten Regel ausgebreitet, die das Nichtrealisierte stärker betont als das Realisierte. Ich weise aber darauf hin, dass viel mehr realisiert als nicht realisiert wird.

Es freut mich, dass die Vorlage auf dieser Basis zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet wird. Es ist auch für die Regierung unbestritten, dass es noch zusätzliche zu realisierende Dinge gibt. Zur Vorfinanzierung sage ich nichts, ausser dass die Regierung ihr zustimmt, wenn auch nicht gerne. Es ist eine undankbare Sache, dass die Kantone Sachen vorfinanzieren müssen, weil der Bund nicht in der Lage ist, finanzielle Mittel rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

29.09.04 Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» (Titel des Berichts bzw. der Botschaft: Vorfinanzierung von Massnahmen für den Schienenverkehr)

Der Kantonsrat tritt mit 104:3 Stimmen auf die Vorlage ein. Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Der Kantonsrat stimmt dem Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» mit 98:4 Stimmen in der Gesamtabstimmung zu.

19. April 2010

Nr. 251 / 8

22.09.14 IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
(Titel des Berichts bzw. der Botschaft: Vorfinanzierung von Massnahmen für den Schienenverkehr)

Der Kantonsrat tritt mit 102:4 Stimmen auf die Vorlage ein.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der vorberatenden Kommission (Auftrag an die Regierung) mit 99:0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Hartmann-Flawil beantragt im Namen der SP-Fraktion / FDP-Fraktion / CVP-Fraktion / GRÜ-Fraktion / SVP-Fraktion folgenden Auftrag an die Regierung: «Die Regierung wird eingeladen, die Berücksichtigung der Anliegen des Kantons St.Gallen und der Ostschweiz für eine optimale Erschliessung im Rahmen von Bahn 2030 dezidiert einzubringen, wo notwendig und sinnvoll in Zusammenarbeit mit den Regierungen der Ostschweizer Kantone und des Fürstentums Liechtenstein. Ziel muss sein, dass bis 2030 die Bahninfrastruktur so ausgebaut ist, dass der Halbstundentakt auch auf der Strecke Zürich–Sargans–Chur und im St.Galler Rheintal möglich wird.»

In den letzten Jahren konnte immer wieder festgestellt werden, dass die Ostschweiz in Bern vergessen geht. Das zeigt sich z.B. beim Abbau von Arbeitsplätzen bei den SBB oder bei der Erschliessung der Infrastruktur. Dann geniesst die Ost- oder Südostschweiz 2. oder gar 3. Priorität. Laut den Beratungen der vorberatenden Kommission stellte der Bund die Vision Bahn 2030 vor und eröffnete damit das Vernehmlassungsverfahren. Dieses listet verschiedene Prioritäten für den Ausbau der Infrastruktur in den kommenden Jahren auf.

Es muss erneut festgestellt werden, dass bei der Bahn 2030 die Ostschweiz vergessen geht. Das ist ein typisches Beispiel, dass die Südostschweiz, insbesondere der Kanton St.Gallen, erst in 2. Priorität berücksichtigt wird. Die St.Galler wie auch die anderen Ostschweizer Regierungen haben umgehend darauf reagiert und haben sich deutlich gegen diese Marginalisierung der Südostschweiz ausgesprochen. Sie verlangten in einer Medienmitteilung, dass die Priorisierung beider Achsen im Dreieck Zürich-St.Gallen-Sargans und der Halbstundentakt im Fernverkehr in der ganzen Ostschweiz unabdingbar sind. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es zwei Massnahmen: Lobbying und Beschleunigung durch Vorfinanzierung. Es sollte ein Lobbying analog den Diskussionen rund um die HGV-Anschlüsse, die ja sehr erfolgreich waren, sein. Hier haben die Kantonsregierungen der Ostschweiz mit den nationalen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern zusammengespant. Bei der Vorfinanzierung handelt es sich, wie die Regierung mit Recht betont, zuerst einmal um eine Aufgabe des Bundes. Dieser muss klare Prioritäten setzen. Um die Sache zu beschleunigen, kann sie vom Kanton vorfinanziert werden. Es ist der klare Wille dieses Rates, dass die Regierung diesen Schritt unternimmt. Der Antrag aller Fraktionen setzt beim Lobbying an. Er möchte die St.Galler Regierung ausdrücklich in ihrer deutlich kommunizierten Haltung unterstützen und soll ihr zu einer durch den gesamten Kantonsrat getragenen Legitimation verhelfen. Unterdessen ist ja auch bekannt geworden, dass im Rheintal eine Petition mit ähnlichem Inhalt lanciert wird. Insgesamt geht es darum, dass die Anliegen des Kantons St.Gallen und der Südostschweiz ernst genommen werden.

19. April 2010

Nr. 251 / 9

Blumer-Gossau: Der Antrag der SP-Fraktion / FDP-Fraktion / CVP-Fraktion / GRÜ-Fraktion / SVP-Fraktion ist gutzuheissen.

Als öV-Politiker möchte ich noch eine Bemerkung anbringen: Ich bin von einem Mitglied dieses Rates als «ausrangierter Ideologe» bezeichnet worden. Dabei freut es mich, dass mein Kollege den Begriff «rangieren» verwendet, ein Begriff aus dem Bahnvokabular. Es freut mich auch, dass er sich mit der Bahn auseinandersetzt und sie sicher auch nutzt.

Ich will nicht die Strasse gegen die Schiene ausspielen, sondern einzig und allein Vergleiche anstellen. Grundsätzlich sind wir ja beim zu beratenden Geschäft gleicher Meinung. Beide Parteien, die SP und die FDP, haben die drei Vorlagen gutgeheissen, und ich bin überzeugt, dass das auch bei diesem Antrag nochmals der Fall sein wird.

Das gibt mir auch die Gelegenheit, noch darauf hinzuweisen, dass die Zusammenarbeit mit dem Kommissionspräsidenten gut funktioniert hat und es gute Chancen gibt, diesen Antrag wie auch den Zusatzantrag ins Trockene zu bringen.

Tinner-Wartau, Kommissionspräsident: Dieser Antrag wurde in der vorberatenden Kommission so nicht diskutiert. Das war auch gar nicht möglich, weil die Bundesvorlage für die S-Bahn St.Gallen 2030 erst zwei bis drei Tage nach der Sitzung an die Öffentlichkeit gekommen ist. Persönlich bin ich aber aufgrund der heutigen Diskussion überzeugt, dass Vorlagen im Bereich des öV auf kantonaler Ebene auf einem guten Fundament stehen müssen, um auf eidgenössischer Ebene den Vorstellungen zum Durchbruch zu verhelfen. In diesem Sinne verstehe ich diesen Antrag der SP-Fraktion / FDP-Fraktion / CVP-Fraktion / GRÜ-Fraktion / SVP-Fraktion als Steilpass, um die weiteren Bemühungen – ich gehe davon aus, dass auch der den Antrag der vorberatenden Kommission mit Bst. d erweiternden Zusatzantrag gutgeheissen wird – zu unterstützen.

Regierungspräsident Keller: Dieser Auftrag rennt bei der Regierung eigentlich offene Türen ein. Auf Bundesebene gab es schon immer Lobbying, z.B. für den HGV und für die «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Es ist natürlich erfreulich, wenn der Kantonsrat über alle Fraktionen hinweg der Regierung den Rücken stärkt. Die ZEB ist noch nicht im Vernehmlassungsverfahren, sondern erst in der Vorbereitung dazu. Es geht dabei darum, dass den Strecken Zürich–Sargans–Chur und Zürich–St.Gallen höhere Priorität eingeräumt wird und ebenso im Rheintal dem Anschluss in Sargans zwischen Buchs–Sargans und Zürich–Sargans.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der SP-Fraktion / FDP-Fraktion / CVP-Fraktion / GRÜ-Fraktion / SVP-Fraktion (Auftrag an die Regierung) mit 105:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Göldi-Gommiswald legt seine Interessen als Gemeindepräsident und als Geschäftsleitungsmitglied der Regionalplanung im Linthgebiet offen und beantragt im Namen von Göldi-Gommiswald / Chandiramani-Rapperswil-Jona / Huser-Rapperswil-Jona / Kofler-Uznach / Kündig-Rapperswil-Jona folgenden Auftrag: «Die Regierung wird eingeladen, die Planung:

a) eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans,

19. April 2010

Nr. 251 / 10

-
- b) einer geeigneten Verstärkung der Infrastruktur für die Verbesserung der Fahrlage zwischen Wil und St.Gallen,
 - c) einer Optimierung der S-Bahn zwischen Sargans und Rapperswil gemeinsam mit den beteiligten Bahnunternehmen voranzutreiben, die entsprechenden Planungsstudien auszulösen und dem Kantonsrat die dazu erforderlichen Kredite zu beantragen sowie
 - d) die Verbesserung des öV im Linthgebiet gemeinsam mit den Beteiligten Bahn- und Busunternehmen voranzutreiben mit dem Ziel, weitere Gemeinden des Linthgebietes mit einem Halbstundentakt auszustatten.»

Eigentlich handelt es sich um einen Zusatzantrag zum Antrag der vorberatenden Kommission vom 15. März 2010 zum Auftrag an die Regierung, und zwar um einen zusätzlichen Bst. d. Ich gehe davon aus, dass dieser Antrag in den Fraktionen vorbesprochen werden konnte.

Schon bei der ersten Vorstellung des Konzeptes der S-Bahn St.Gallen an der Versammlung der Regionalplanung Zürichsee-Linth stellten die Anwesenden fest, dass die S-Bahn St.Gallen auf das Zentrum St.Gallen ausgerichtet zu sein scheint. Die Region Zürichsee-Linth erntet dabei unbediente Bahnhöfe und relativ wenig Vorteile. Das Linthgebiet ist ausgerichtet auf den Wirtschaftsraum Zürich, dessen S-Bahn-Netz nur bis Rapperswil-Jona reicht. Angesichts dieser Tatsache droht sich nun zwischen den beiden S-Bahn-Netzen ein Zwischenraum aufzutun. Das Amt für öffentlichen Verkehr erkannte den Handlungsbedarf und bemühte sich, gute Lösungen anzubieten. Die vorgeschlagene Lösung einer Stadtbahn Obersee scheint derzeit aber nicht umsetzbar zu sein. Sie scheint an den SBB-Vorgaben zu scheitern. Aus der Sicht der Region Zürichsee-Linth stehen deshalb drei Forderungen im Vordergrund:

1. die Verminderung von Anschlussbrüchen zwischen der Schnittstelle der S-Bahn St.Gallen und der S-Bahn Zürich, konkret der morgendlichen Anschlussbrüche zwischen Uznach und der S-5 Richtung Zürich in Rapperswil, die insbesondere in Wintermonaten bis zu 30 Prozent ausmachen können;
2. der eigentliche Auftrag: der Halbstundentakt für weitere Gemeinden des Linthgebietes;
3. langfristig eine Direktverbindung aus dem Linthgebiet Richtung Zürich, um eine prosperierende Entwicklung des Linthgebietes und letztlich des ganzen Kantons zu ermöglichen.

Zusammenfassend geht es darum, den öV im Linthgebiet gemeinsam mit den beteiligten Bahn- und Busunternehmen mit dem Ziel voranzutreiben, weitere Gemeinden des Linthgebietes mit einem Halbstundentakt auszustatten.

Tinner-Wartau, Präsident der vorberatenden Kommission: In der vorberatenden Kommission wurde kein Antrag in der nun vorliegenden Formulierung gestellt. Er kann aber durchaus im Sinne einer Verstärkung zum Bst. c des Antrags der vorberatenden Kommission verstanden werden, welchem der Rat bereits zugestimmt hat. In der vorberatenden Kommission wurde – wie vorhin auch in der Eintretensdebatte – verschiedentlich über die noch ungelösten Ausbauschnitte moniert. Der vorliegende Antrag kann auch in diesem Sinne verstanden werden.

Regierungspräsident Keller: Dieser Antrag ist z.T. schon im Antrag der vorberatenden Kommission unter Bst. c erfasst, verstärkt aber dessen Anliegen. Er räumt ein,

19. April 2010

Nr. 251 / 11

dass das Gebiet u.U. auch mit Bussen erschlossen werden kann, nicht nur mit Bahnen. Die vorberatende Kommission hat bereits vorgespurt, und die Regierung wehrt sich nicht gegen diesen Auftrag.

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag Göldi-Gommiswald / Chandiramani-Rapperswil-Jona / Huser-Rapperswil-Jona / Kofler-Uznach / Kündig-Rapperswil-Jona mit 85:0 Stimmen bei 8 Enthaltungen zu.

37.10.01 Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013

Der Kantonsrat tritt mit 89:3 Stimmen auf die Vorlage ein. Die Spezialdiskussion wird nicht benützt.

Schnider-Vilters-Wangs, Ratspräsidentin: Die Vorlage ist in 1. Lesung durchberaten und geht zur Vorbereitung der 2. Lesung zurück an die vorberatende Kommission.

**35.09.02 Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangs-
plätzen für Fahrende**

- Unterlagen: – Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. März 2009
 – Anträge der vorberatenden Kommission vom 22. März 2010

Locher-St.Gallen, Ratsvizepräsident: Ritter-Altstätten tritt in den Ausstand.

Keller-Rapperswil-Jona, Präsidentin der vorberatenden Kommission: Die Vorlage zum Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangsplätzen für Fahrende ist zwar insgesamt nur gerade 11 Seiten dünn, die Sitzungen dazu waren dafür umso zahlreicher und die zusätzlichen Unterlagen umso umfangreicher. Die vorberatende Kommission traf sich insgesamt zu drei Sitzungen: Am 15. Mai 2009 verschaffte Regierungsrat Willi Haag als Vorsteher des Baudepartements zusammen mit Herrn Ueli Strauss, dem Leiter des Amtes für Raumentwicklung und Geo-information, zunächst einen Überblick über die Vorlage. Als ehemaliger Gemeindepräsident musste er früher selber problematische Situationen mit Fahrenden erleben und plädierte dringend für eine Lösung im Sinne der Vorlage, welche seit Jahren in der Diskussion und vom bisherigen Arbeitsumfang enorm sei. Inhaltlich gilt es zu unterscheiden zwischen verschiedenen Volksgruppen von Fahrenden: Die Roma und Sinti sind im Mittelalter von Indien nach Europa ausgewandert. Die Jenischen haben eine ungeklärte Herkunft, pflegen eine eigenständige Kultur und mit dem «Jenisch» eine eigene Sprache. Zu den Jenischen gehören die schätzungsweise 30'000 Fahrenden in der Schweiz. Davon sei allerdings nur noch ein kleiner Teil, etwa 3'000, aktiv Fahrende, welche die Kultur des «Unterwegsseins» aktiv pflegen. Die ursprüngliche Idee der Vorlage war es, diesen Schweizer Jenischen Plätze zur Verfügung zu stellen. 1998 habe die Schweiz das «Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten» ratifiziert und heute würden die Fahrenden in der Schweiz als nationale Minderheit im Sinne dieses Rahmenübereinkommens gelten. Demnach sei die Schweiz verpflichtet, «Bedingungen zu fördern, die es Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln und die wesentlichen Bestandteile ihrer Identität, nämlich ihre Religion, Sprache, Tradition und ihr kulturelles Erbe zu bewahren». Die fahrende Lebensweise, welche nicht in unsere eigene gewohnte Lebensweise passe, sei ein wesentlicher Bestandteil der Identität der Fahrenden, die es zu bewahren gelte.

Des Weiteren würden nach dem Gleichstellungsartikel der Bundesverfassung für Minderheiten besondere Schutzansprüche gelten. Art. 8 Abs. 2 BV verbiete die Diskriminierung wegen Herkunft, Rasse, Geschlecht, Alter, Sprache, sowie auch der Lebensform. Eine starke Beeinträchtigung ihrer Lebensform würden die Fahrenden heute vor allem durch den Mangel an adäquaten Haltemöglichkeiten erleben. Die Schweiz sei schlicht sehr viel kleiner als ihre Nachbarstaaten, und brachliegende Flächen seien im dichtbesiedelten Mittelland selten geworden. Im Jahr 2001 sei im Auftrag der Bundesstiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» vom St.Galler Büro Eigenmann/Rey/Rietmann das Gutachten «Fahrende und Raumplanung» erstellt worden. Es werde aufgezeigt, dass in der Schweiz ein akuter Mangel an Haltemöglichkeiten für Fahrende bestehe. Allein im Kanton St.Gallen würden gemäss diesem Gutachten sechs Durchgangsplätze und vier Standplätze benötigt. Das Bundesge-

richt hat festgehalten, dass geeignete Zonen und Standorte vorzusehen seien, die den Fahrenden eine ihren Traditionen entsprechende Lebensweise ermöglichen. Sollte sich dafür keine bestehende Zone eignen, sei es Aufgabe der Planungsbehörden, für die Ausscheidung entsprechender Zonen zu sorgen und diese auch rechtlich zu sichern. Bezugnehmend auf das besagte Bundesgerichtsurteil erwarte der Bund seither von den Kantonen, dass diese die benötigten Durchgangs- und Standplätze für Fahrende im Richtplan bezeichnen. Aus der Mitte der vorberaternden Kommission wurde kritisiert:

- dass das Gutachten, welches einen akuten Mangel an Haltemöglichkeiten aufzeige, auf den Aussagen und dem von den Fahrenden selber definierten Bedarf beruhe;
- dass der für die Vorlage herangezogene Bundesgerichtsentscheid sich lediglich auf eine Verpflichtung zur Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung beziehe;
- dass keine rechtliche Grundlage existiere, welche dem Kanton gerade auch zum Bau und zum Betrieb von Durchgangsplätzen verpflichte;
- ausserdem wurden die Kosten von ursprünglich insgesamt rund 8,7 Mio. Franken als viel zu hoch kritisiert.

Inhaltlich gilt es zu unterscheiden zwischen Durchgangsplätzen: d.h. Standorten für den kurzfristigen Aufenthalt während der Reisezeit zwischen Frühling und Herbst, und Standplätzen: d.h. Anlagen, die vor allem während der Wintermonate ständig besetzt würden. Heute hätten gemäss Robert Huber, dem Präsidenten der Radgenossenschaft, jedoch viele für den Winter ohnehin eine Wohnung gemietet. Und Transitplätze, welche von ausländischen Fahrenden, welche meist in sehr grossen Konvois verkehrten, auf der Durchreise benutzt würden. Grundsätzlich hätten die politischen Gemeinden das Problem zu lösen, da nach dem geltenden Bau- und Planungsrecht die alleinige Planungshoheit im Kanton St.Gallen grundsätzlich bei den politischen Gemeinden liege. Dem Kanton komme deshalb bei der Schaffung von Durchgangs- und Standplätzen in erster Linie eine koordinative Rolle zu. Bisher seien jedoch sämtliche Bemühungen ergebnislos geblieben. Beim Kanton sei die Einsicht gereift, dass bei den Durchgangsplätzen nur mit Initiative des Kantons mit direktem Einbezug der eigentlich zuständigen Gemeinden und unter Beteiligung der Betroffenen innert nützlicher Frist eine Lösung zu finden sei. Im Frühling 2004 habe deshalb die Regierung eine Konzeptgruppe eingesetzt, welche bis 2006 ein Standortkonzept für Durchgangsplätze vorlege. Mit dem Standortkonzept wurden:

- der Bedarf an Durchgangsplätzen;
- die Standortanforderungen;
- die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden in Bezug auf die Erstellung der Plätze als auch auf den Betrieb;
- und weitere Kosten eruiert.

Aus der Mitte der Kommission wurde kritisiert, dass bei einem gesamtschweizerisch definierten Bedarf von insgesamt 30 Plätzen im Kanton St.Gallen ganze sechs davon realisiert werden sollten, also ein Fünftel in einem einzigen Kanton. Gemäss Regierung liessen sich die 30 Durchgangsplätze für die ganze Schweiz nicht schön regelmässig verteilen, weil der Bedarf nicht überall gleich gross sei. Die Regierung erläuterte die Aktivitäten in den anderen Kantonen: In sechs Kantonen sind bisher Richtplananpassungen vorgenommen oder Konzepte erstellt worden, in Liestal sei

2004 ein Durchgangsplatz erstellt worden (allerdings offenbar zu Kosten von nur Fr. 210'000.–), wie auch in Bonaduz im Juni 2007. Nach dieser Bilanz kam aus der Mitte der Kommission die Feststellung, der Kanton St.Gallen gehe einmal mehr als Musterschüler mit gutem Beispiel voraus, was von den einen als vorbildlich und von den anderen als unnötig beurteilt wurde.

Befürworter sind der Ansicht, dass ein ausreichendes Angebot an Durchgangsplätzen zu einem entspannteren Zusammenleben zwischen Sesshaften und Fahrenden beitragen würde. Das Konzept baue nun auf einem partnerschaftlichen Modell auf: Der Kanton solle das Land kaufen und die Infrastruktur erstellen, währenddem der Betrieb der Plätze von den Standortgemeinden übernommen würde. Die Fahrenden würden eine «kostendeckende Miete» bezahlen. Auf Nachfrage aus der Mitte der Kommission wurde geklärt, dass die Miete nur ohne Berücksichtigung der Erstellungskosten kostendeckend sein würde und sein könnte. Die Folgekosten im Sozial- und Gesundheitswesen sollten ebenfalls vom Kanton ausgeglichen werden. Die Verweildauer solle auf einen Monat beschränkt werden. Die Plätze haben in erster Linie für Fahrende mit Schweizer Wohnsitz reserviert zu sein. Dieser Punkt insbesondere führte zu Fragen, Abklärungsbedarf und weiteren Sitzungen. Der Präsident der Radgenossenschaft, Robert Huber, und der Regionalvertreter der Radgenossenschaft für St.Gallen, Bruno Huber, berichteten im Rahmen der ersten Kommissionssitzung über die aktuelle Situation der Fahrenden und standen für Fragen zur Verfügung. Diese Gelegenheit wurde rege genutzt. Eine wesentliche Erkenntnis war, dass die Schweizer Jenischen grossen Wert darauf legen, von den ausländischen Fahrenden unterschieden zu werden. Sie, die Jenischen, seien Schweizer Bürger, mit einem Schweizer Pass, sie würden Militärdienst leisten und Steuern bezahlen. Die ausländischen Fahrenden würden eine ganz andere Kultur als die Schweizer pflegen. Robert Huber erklärte, dass Schweizer Jenische nicht mit Sinti oder Roma auf dem gleichen Platz lagern könnten. Und in der Zukunft würden, als Folge der Personenfreizügigkeit, immer mehr Roma in die Schweiz kommen. Wenn diese Roma hierbleiben könnten, so Robert Huber, dann würden sie irgendwie sesshaft werden und sich auf den Plätzen anmelden und dann komme es zu einer Vermischung, die für die Jenischen nicht mehr akzeptabel sei und den Jenischen schade. Ein weiteres Problem wurde damit angesprochen: Mit den offenen Grenzen und der (erweiterten) Personenfreizügigkeit seien vermehrt grosse Konvois von ausländischen Fahrenden zu erwarten. Diese Konvois würden ohne Weiteres bis zu 50 Wohnwagen umfassen. Der Transit müsse gemäss Regierung für diese Gruppen möglich sein, es wäre aber wichtig, diese Konvois entlang der grossen Verkehrsachsen (A1 und A13) zu kanalisieren, um Konflikte möglichst verhindern zu können.

Im Rahmen der vorberatenden Kommission wurden die ausserordentlichen Bemühungen der Regierung erfasst und anerkannt. Es herrschte durchaus auch Verständnis für das Anliegen. Die einen waren der Meinung, dass die Schaffung von Plätzen gemäss Vorlage die Situation verbessern würde, andere, dass zusätzliche gut eingerichtete Plätze auch neue Benutzer anziehen würden. Ein gutes Angebot schaffe auch neue Nachfrage. Des Weiteren blieb nach der 1. Sitzung Folgendes unklar: Grundsätzlich sei in der Vorlage vorgesehen gewesen, dass die Durchgangsplätze in erster Linie für Schweizer Fahrende erstellt werden sollten. Ausländische Fahrende könnten aber letztlich gemäss Regierung nicht von den Plätzen abgehalten werden. Dazu wurde festgehalten, dass die Frage der Transit-

plätze ungelöst sei, irgendwann aber ebenfalls aktuell werde. Damit gebe es jedoch auch wieder unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur: So sei es beispielsweise für ausländische Fahrende teilweise undenkbar, Toilettenanlagen zu benutzen, deren Ausgänge sich gegen den Platz hin öffnen würden. Dies käme für ausländische Fahrende nie in Frage. Insgesamt wurde festgehalten, dass zahlreiche Fragen geklärt werden müssten. Für die Vorbereitung der 2. Sitzung wurden der Kommission auch umfangreiche Unterlagen zugestellt. Es wurde jedoch bereits in der 1. Sitzung über das Eintreten abgestimmt: Die Kommission beschloss mit 10:2 Stimmen und einer Abwesenheit Eintreten auf die Vorlage. Anschliessend wurden zahlreiche Fragen gestellt. Letztlich wurde ein Antrag auf Verschiebung der Schlussabstimmung (um vorgängig Antworten auf die wesentlichen Fragen zu prüfen) mit 7 zu 6 Stimmen angenommen. Am 27. August 2009 fand die 2. Sitzung statt. Hauptdiskussionspunkt der zweiten Sitzung war die Frage, ob es zulässig sei, eine Beschränkung auf Schweizer Fahrende zu beschliessen. Letztlich könne der Kantonsrat nicht einen Beschluss fassen, der rechtlich nicht durchsetzbar ist, es mache auch keinen Sinn, mit einem solchen Beschluss eine Klage zu riskieren, man wolle die Durchgangsplätze nicht der Rechtsprechung aussetzen.

Nach einer ausführlichen Diskussion über rechtliche Grundlagen, Möglichkeiten und Konsequenzen lehnte die Kommission die Errichtung eines Transitplatzes mit 6:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Die Kommission stimmte der Formulierung «nur für Schweizer Fahrende» mit 9:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Die Kommission stimmte einem Kürzungsantrag, dass für 5 Durchgangsplätze ein Kredit von 3'050'000 Mio. Franken gewährt werde, mit 7 Stimmen zu, dem Antrag der Regierung folgten 2 Kommissionsmitglieder, 4 enthielten sich der Stimme. Anschliessend wurde ein Rückkommensantrag mit 4:2 Stimmen bei 7 Enthaltungen abgelehnt, und in der Schlussabstimmung wurde die Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses mit 6:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt. Daraufhin wurde nochmals ein Rückkommensantrag gestellt mit dem Ziel, die Zulässigkeit des Einschränkungsbeschlusses «für Schweizer Fahrende» aufzunehmen, prüfen zu lassen. Diesmal nahm die Kommission den Rückkommensantrag mit 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Anschliessend nahm die Kommission auch den entsprechenden Rückweisungsantrag mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Damit wurde zu dieser entscheidenden Frage ein externes Gutachten in Auftrag gegeben, und die Kommission traf sich am 22. März 2010 zu einer dritten und letzten Sitzung. Das Gutachten der Universität St.Gallen gab Antworten: Einerseits könnten Durchgangsplätze definitiv *nicht* allein für Schweizer Fahrende gebaut bzw. reserviert werden. Es bestehe eine Chance für eine Beschränkung der Benutzung von Durchgangsplätzen auf Schweizer Fahrende, falls ein Transitplatz gebaut werde. Daher wurde ein Rückkommensantrag betreffend Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses gestellt. Dieser wurde mit 7:5 Stimmen bei einer Abwesenheit angenommen. Schlussendlich wurde im Sinne eines Kompromisses der Antrag zu Ziff. 1 Abs. 1 und Abs. 2, wie er heute auf dem gelben Blatt vorliegt, mit 8:5 Stimmen angenommen.

Die Kommission stimmte Ziff. 2 und Ziff. 3 des Kantonsratsbeschlusses ebenfalls mit 8:5 Stimmen zu. In der Schlussabstimmung empfiehlt die Kommission dem Kantonsrat mit 8:5 Stimmen Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Kantonsratsbeschluss. Abschliessend wurde von der Regierung auf eine entsprechende Frage aus der Mitte der Kommission festgehalten, dass die Frage, in welcher Region die vier Durchgangsplätze und der Transitplatz gebaut werden sollen, offen gelassen

19. April 2010

Nr. 252 / 5

würde, der VSGP und die Regionalplanungsgruppen müssten in der Folge entscheiden, gemäss Konzept von 2006 seien Durchgangsplätze im näheren Umkreis der Zentren St.Gallen, St.Margrethen, Buchs, Sargans, Rapperswil-Jona und Wil nötig.

Jud-Schmerikon (im Namen der Mehrheit der CVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist nicht einzutreten.

Wir sind der Auffassung, dass die gesprochenen Finanzen im Ausmass von 2,85 Mio. Franken ausreichen müssen, um für die Fahrenden eine Verbesserung der bisherigen Infrastruktur zu erstellen. Wir sind der Meinung, dass wenn gespart werden muss, auch in diesem Segment ein Beitrag möglich ist. Man muss die Anforderungen an die Standorte nochmals überprüfen, ob es nicht möglich wäre, an günstigeren Standorten diese Plätze unterzubringen, dazu gehört auch, dass man flexibler ist betreffend die Standorte, nach Möglichkeit müssten auch weitere Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden. Wir könnten uns auch vorstellen, dass die Genossenschaft der Fahrenden ihren Beitrag dazu leisten muss. Das können wir nur erreichen, wenn wir auf die Vorlage nicht eintreten und die Regierung gezwungen wird, nochmals über die Bücher zu gehen. Wir sind uns auch bewusst, dass dann vielleicht die Anzahl der Standplätze zurückgeht, vielleicht sind wir dann bei 2 plus 1, aber für uns sind die weiteren geforderten 6 Mio. Franken ganz einfach zu viel.

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

Ich finde es absolut sinnlos, wenn wir das Geschäft wieder an die Regierung zurückgeben, nachdem wir schon drei Mal beraten haben. Mit dieser Vorlage soll endlich ein dringendes gesellschaftliches Problem, das den Kanton seit etwa 30 Jahren beschäftigt, gelöst werden. Es handelt sich um ein heikles Kapitel, da die Geschichte der Fahrenden in der Schweiz ein ziemlich dunkles Kapitel darstellt, und zwar nicht nur das Elend der «Kinder der Landstrasse». Es ist ein Kapitel, das von Diskriminierung und Ausgrenzung geprägt ist. Umso wichtiger ist es, dass in der heutigen Zeit das Recht der Fahrenden auf das Leben ihrer Kultur, und dazu gehört das Herumziehen, anerkannt und ihnen auch die Möglichkeiten dazu geschaffen werden. Die Schweiz hat 1998 ein Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten ratifiziert. Ein Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahre 2003 schreibt zudem das Recht der Fahrenden auf angemessene Halteplätze vor. Der Bund erwartet seitdem von den Kantonen, dass die nötigen Halteplätze, die das Herumreisen ermöglichen, zur Verfügung stehen. Dies ist bis jetzt nicht der Fall. Ein grosser Mangel an geeigneten Haltemöglichkeiten erschwert es den Fahrenden, ihre Lebensweise zu pflegen.

Das Recht der Fahrenden auf das Leben ihrer Tradition wird von niemandem bestritten, aber sobald es konkret wird, will keiner die Fahrenden in der eigenen Gemeinde haben. Tatsache ist aber, dass es die Fahrenden gibt, dass diese ihre Tradition auch pflegen, und wenn es keine legalen Plätze gibt, halt auch illegal das Lager aufgebaut wird. Dies führt meistens zu Konflikten mit der sesshaften Bevölkerung, was wiederum das negative Bild, das viele immer noch von den Fahrenden haben, hartnäckig aufrechterhält. Eigentlich wäre es Aufgabe der Gemeinden, dieses Problem zu lösen. Da aber kein Gemeindepräsident und keine Gemeindepräsidentin bei der Bevölkerung in Ungnade fallen will, ist lange Zeit nichts passiert. Es ist erst Bewegung in die Sache gekommen, nachdem das Baudepartement die Regie übernommen hat.

Nun präsentiert uns die Regierung ein breit abgestütztes Gesamtkonzept. Dieses bietet eine gute Grundlage, um das Problem zu entschärfen, so dass ein entspannteres Zusammenleben von Fahrenden und Sesshaften möglich wird. Es handelt sich bei dieser Bauvorlage weder um eine Luxusvariante noch um ein überraschendes Projekt. Das wurde von den meisten in der Kommission, ausser der SVP-Fraktion, erkannt. Es wurde aber sehr schnell Kritik geäussert an der Zahl der Plätze, dem Kanton wurde voreilender Gehorsam vorgeworfen. So schlecht kann das Konzept aber nicht sein, wurde es doch vom Kanton Aargau übernommen und vom dortigen Kantonsrat gutgeheissen. Nicht so in dieser Kommission. Grundsätzlich waren zwar alle Kommissionsmitglieder der Ansicht, dass das Problem gelöst werden muss, über den Weg konnte man sich aber lange nicht einigen. Erst in der 3. Sitzung fand ein Kompromissvorschlag der CVP-Fraktion eine Mehrheit. Anstelle von sechs Durchgangsplätzen, wie die Regierung in ihrem Entwurf plante, sollen nun vier Durchgangsplätze gebaut werden. Diese Plätze sollen ausschliesslich Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen. Deshalb soll zusätzlich, entsprechend einem Gutachten, das die Regierung von der Uni St.Gallen erstellen liess, ein Transitplatz, der nicht nur den Schweizer Fahrenden offen steht, gebaut werden. Das Freizügigkeitsabkommen gibt ausländischen Fahrenden im EU-Raum das Recht, auf Einreise, Ausreise und Niederlassung in der Schweiz. In diesem rechtlichen Rahmen geniessen sie die gleichen Rechte wie Schweizerinnen und Schweizer, haben also wie die Schweizer Fahrenden das Recht ihre Lebensweise auszuüben. Diskriminierungen sind widerrechtlich. Mit dem Transitplatz konnte ein Ausweg gefunden werden, so dass auch den ausländischen Fahrenden ein Halteplatz zur Verfügung steht. Es wäre auch nicht sinnvoll, wenn nur für Schweizer Fahrende eine Lösung gefunden wird und ausländische Fahrende, sehr zum Ärger der Bevölkerung, weiterhin wild campieren.

Die SP-Fraktion stellte ursprünglich den Antrag auf fünf Durchgangsplätze und einen Transitplatz und war dagegen, dass die Durchgangsplätze ausschliesslich Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen sollen. Wir konnten uns aber im Sinne der Sache entschliessen, auf den Kompromiss einzugehen, denn uns ist es sehr wichtig, dass dieses gesellschaftliche Problem nun endlich gelöst wird. Wenn diese Vorlage abgelehnt werden sollte, wird der illegale Aufenthalt an ungeeigneten Plätzen mit all seinen negativen Konsequenzen weitergehen. Die Unordnung, die oft an wilden Halteplätzen entsteht, wird weiterhin den Ärger der Sesshaften erregen und immer wieder zu Konflikten führen. Das Problem mit den Fahrenden wird uns dann sicher noch jahrelang beschäftigen. Der Kanton wird sich aus der ganzen Geschichte verabschieden, und es ist kaum zu erwarten, dass die Gemeinden alleine eine Lösung finden, wenn sie es nicht mal mit der Hilfe des Kantons geschafft haben. Der SP-Fraktion ist die Lösung des Problems durch den Bau von Durchgangsplätzen sehr wichtig. Wir sind daher für Eintreten und unterstützen die Forderungen auf dem gelben Blatt.

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

- Wo wollen Sie parkieren, wenn keine Parkplätze vorhanden sind?
- Wo wollen Sie Ihren Abfall beim Picknick entsorgen, wenn nirgends Abfalleimer vorhanden sind?
- Wo wollen Sie Ihre Notdurft erledigen, wenn kein WC vorhanden ist?

«Keiner hat etwas gegen die Fahrenden, aber niemand will sie.» Vorab danken wir der Regierung, dass sie offen und ehrlich die seit Jahrzehnten dringend nötige Lösungsfindung an die Hand genommen hat und eine Vorlage erarbeitete, welche für den ganzen Kanton umgesetzt werden kann. Wir alle wissen, die Angelegenheit obliegt grundsätzlich nicht dem Kanton, sondern den Gemeinden. Aber eben, unter dem Motto «keiner hat etwas gegen die Fahrenden, aber niemand will sie» hat sich keine Gemeinde verpflichtet gefühlt, die Angelegenheit in die Hände zu nehmen. Jede Gemeinde, welche nie mit der Situation konfrontiert wurde, in welcher sie sich eines Morgens mit 15 wild auf einem Parkplatz campierenden Wohnwagen befassen musste, verhielt sich sehr still und war froh, dass dies in der Nachbargemeinde passierte. Jede und jeder, welcher in einer Gemeinde wohnt, in welcher die Fahrenden wild campieren, weiss, wovon ich spreche. Uzwil hat einen Platz, wo dies geschieht. Sie sind einfach plötzlich da. Sie weichen nicht, sie wissen ja nicht wohin. Was mache ich als verärgertes Bürger? Ich rufe die Polizei. Und dann? Die Polizei kann nichts unternehmen, denn wohin soll sie die Fahrenden wegweisen? Es ist deshalb zwingend nötig, eine Lösung, die allen hilft, zu finden. Es ist nötig, dass Plätze zur Verfügung gestellt werden, damit Ordnung herrscht, aber auch Ordnung erwartet und verlangt werden kann. Dies kann nur geschehen, wenn die zwingend nötigen Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Die vorberatende Kommission hat sich, obwohl es sich letztendlich um einen nicht sehr grossen Betrag handelt, intensiv mit der Lösungsfindung beschäftigt. Dank einem Gutachten, welches klar aufzeigt, dass es keine Plätze nur für Schweizer Fahrende geben darf, da dies diskriminierend wäre, kam der Kompromiss auf dem gelben Blatt zustande: vier Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende und ein Transitplatz für ausländische Fahrende. Nachdem die Regierung kein rotes Blatt erstellt hat, ist klar, dass auch die Regierung dem Kompromissvorschlag, welcher die Angelegenheit für Schweizer und ausländische Fahrende regelt, zustimmt. Was will die FDP-Fraktion? Vorgegebene Durchgangs- und Transitplätze, welche benützt werden müssen, wobei die Kosten für den Unterhalt wie auch die Reinigung durch die Benützer finanziert werden müssen. Wir wollen geordnete, klare Verhältnisse auch für Fahrende. Wir wollen, dass der Polizei die Möglichkeit geboten wird, wild campierende Fahrende auf die Plätze zu zwingen, ansonsten müssen sie den Kanton verlassen. Wir wollen in unserem Kanton keine Einzellösungen, sondern eine kantonale Lösung, welche für die Gemeinden, für die Bewohner und Bewohnerinnen und für die Fahrenden vernünftig und praktikabel ist. Nicht umsonst begrüsst die VSGP diese Lösung. Ich bitte Sie daher, sachlich und nicht emotional die Vorlage anzugehen, das parteipolitische Denken in den Hintergrund zu stellen und dem lösungsorientierten Vorschlag der vorberatenden Kommission zum Erfolg zu verhelfen.

Huser-Altstätten (im Namen der SVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist nicht einzutreten.

Der Kanton St.Gallen will gemäss dem revidierten Antrag der vorberatenden Kommission für 6,85 Mio. Franken vier Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende und einen Transitplatz für ausländische Fahrende planen und realisieren. Es gibt, will man den vorliegenden Kantonsratsbeschluss beurteilen können, eine Vielzahl von Fragen, die es zu beantworten gilt. Ich werde mich jedoch auf die wichtigsten beschränken.

Besteht für unseren Kanton eine Verpflichtung zum Bau dieser Plätze? Die Diskussion über Durchgangsplätze für Fahrende beschäftigt unseren Kanton schon

seit Mitte der Achtzigerjahre. So richtig Auftrieb erhalten hat dieses Thema vor einigen Jahren durch den «Bericht des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz» und durch den Bericht «Fahrende und Raumplanung» der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende». Vor allem als Begründung für diese Vorlage bemüht wird jedoch das Bundesgerichtsurteil vom 28. März 2003. Dieses hält fest: «Das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität geniesst zwar verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz, doch lässt sich daraus kein Anspruch auf eine Lebensweise ohne raumplanerisch bedingte Einschränkungen ableiten». Mit diesem einstimmig gefällten Entscheid hat das höchste Schweizer Gericht es abgelehnt, für den Standplatz einer Grossfamilie in der Landwirtschaftszone im Kanton Genf eine Ausnahmegewilligung für Anlagen ausserhalb der Bauzonen zu erteilen. Doch was war überhaupt der Grund für dieses Verfahren? Im Jahr 1999 hat ein Fahrender, der bis dahin auf einem offiziellen Standplatz im Kanton Genf lebte, ein 7000 m² grosses Grundstück in der Landwirtschaftszone erworben. Darauf legte er ohne Bewilligung Wege und Abstellplätze für mehrere Wohnwagen an. Zudem erstellte er – ebenfalls widerrechtlich – verschiedene Bauten. Nachdem die zuständigen kantonalen Stellen den Mann insgesamt achtmal abgemahnt und mit Bussen von über 42'000 Franken belegt hatten, gelangte dieser ans Verwaltungs- und letztlich ans Bundesgericht. Wie die Vorinstanzen fällte jedoch auch das Bundesgericht einstimmig einen negativen Entscheid und lehnte das Gesuch um Erteilung einer Ausnahmegewilligung ab, weil das umstrittene Projekt «aufgrund seiner Dimensionen eine spezielle Nutzungszone für Fahrende erfordere» und es sei Sache der zuständigen Stellen, so das Bundesgericht, solche Zonen in der Raumplanung vorzusehen. Weiter anerkannte das Bundesgericht zwar, dass «die Fahrenden in ihrer Identität vom ablehnenden Urteil betroffen sind». Ebenso hielt es jedoch fest, dass «die gesetzlich vorgesehenen raumplanerischen Einschränkungen im Interesse einer geordneten Besiedelung des Landes weder gegen die in der Bundesverfassung verankerte Niederlassungsfreiheit noch gegen die von der Europäischen Menschenrechtskonvention gewährten Garantien zugunsten ethnischer Minderheiten verstossen». Zusammengefasst anerkannte das Bundesgericht also den Anspruch der Fahrenden auf Durchgangsplätze, verwies diese für die Umsetzung jedoch auf die Raumplanung. Das bedeutet, das Bundesgericht macht einzig und allein die Aussage, dass Durchgangsplätze in der Richtplanung zu berücksichtigen seien, wie dies beispielsweise auch für den Bau von Einkaufszentren der Fall ist. Mit keinem einzigen Wort kommt der Bundesgerichtsentscheid hingegen auch nur in die Nähe einer Verpflichtung der Kantone oder der Gemeinden, Durchgangsplätze für Fahrende schaffen oder gleich auch noch die Kosten dafür übernehmen zu müssen. Dies ist ebenso wenig der Fall, wie Kantone und Gemeinden verpflichtet sind, Einkaufszentren selber zu bauen und zu betreiben. Es geht einzig und allein um die Richtplanung, und um nichts anderes. Somit besteht für unseren Kanton keine Verpflichtung zum Bau solcher Plätze!

Gibt es in unserem Kanton Probleme mit Fahrenden? Es ist für niemanden einfach zu beurteilen, ob es in der Realität Probleme mit Fahrenden gibt und welche das konkret sind. Üblicherweise werden Vorfälle, wenn sie denn regelmässig vorkommen und die Behörden wiederkehrend beschäftigen, in Statistiken erfasst. Eine solche gibt es zum Thema «Probleme mit Fahrenden» jedoch nicht. Allein daraus könnte schon der Schluss gezogen werden, dass es sich nicht um ein wirkliches Problem handelt. Was es jedoch gibt, sind Angaben der Kantonspolizei. Demnach

kommt es mit Fahrenden im ganzen Kanton pro Jahr in 40 bis 50 Fällen zu Problemen. Das ist vermutlich weniger, als es bei einem einzigen Heimspiel des FC St.Gallen geben dürfte. Im ganzen Kanton muss sich also gerade mal jede zweite Gemeinde einmal pro Jahr mit einem solchen Problem befassen. Von einem realen oder gar grossen Problem kann also keine Rede sein!

Werden mit dem Bau solcher Plätze Probleme gelöst? Die vorberatende Kommission hat die ursprüngliche Vorlage der Regierung von fünf bis sechs Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende abgeändert. Nun sollen vier Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende und ein zusätzlicher Transitplatz für ausländische Fahrende gebaut werden. Sowohl das Baudepartement als auch Vertreter anderer Parteien haben sich zuerst klar dazu bekannt, dass der Bau eines Transitplatzes zurzeit kein Thema sei. Auch der Präsident der «Schweizer Fahrenden», deren Mehrheit Jenische sind, hat zu Protokoll gegeben, es würden mit der Ausweitung der Personenfreizügigkeit und dem steigenden Angebot an Plätzen für Fahrende immer mehr Roma in die Schweiz kommen. Dies führe dann zu einer «Vermischung», die nicht mehr akzeptabel sei und den Jenischen schade. Doch ungeachtet aller Bekenntnisse und trotz der Warnung eines Betroffenen will der Kanton St.Gallen auch einen Platz für ausländische Fahrende schaffen. Damit werden Probleme nicht gelöst, sondern erst recht geschaffen!

Sind die veranschlagten Kosten angemessen? Nach dem Willen der Mehrheit der vorberatenden Kommission sollen für Schweizer Fahrende vier Durchgangsplätze für je 1,2 Mio. Franken und ein zusätzlicher Transitplatz für ausländische Fahrende gebaut werden. Kostenpunkt: nochmals 2 Mio. Franken. Vergleicht man diese Zahlen mit denjenigen anderer Kantone, fallen vor allem die veranschlagten Kosten für die geplanten Gebäude auf. Auf Durchgangsplätzen anderer Kantone besteht die Infrastruktur, also die WC-Anlagen und Duschen, oft aus handelsüblichen Containern, wie sie heute auch an jedem Fest und jeder Messe anzutreffen sind. Kostenpunkt pro Platz: rund 40'000 Franken. Der Kanton St.Gallen hingegen hat sich nach einem Wettbewerb für eine Luxusvariante mit eingefärbten Betonkuben entschieden. Kostenpunkt hier pro Platz: rund 380'000 Franken, also fast das Zehnfache! Die veranschlagten Kosten sind somit nach Ansicht der SVP-Fraktion alles andere als angemessen.

Entspricht die Vorlage dem Grundsatz der Rechtsgleichheit? Gemäss schweizerischer Bundesverfassung darf «niemand diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform» und so weiter. Das ist gut so. Im Umkehrschluss heisst dies jedoch auch, dass aufgrund dieses Verfassungsartikels niemand bevorzugt werden darf. Exakt dies wäre jedoch der Fall, würde der Kanton St.Gallen auf öffentlichem Grund und mit Steuergeldern Infrastrukturanlagen bauen und betreiben, die ausschliesslich einer Minderheit zur Verfügung stehen und nur von dieser Minderheit genutzt werden dürfen. Damit verstösst die Vorlage klar gegen den verfassungsmässigen Grundsatz der Rechtsgleichheit!

Zusammengefasst kann also festgehalten werden, dass es für die Umsetzung dieses Kantonsratsbeschlusses weder eine Verpflichtung noch eine Notwendigkeit gibt. Ebenso würde die Annahme der Vorlage vermutlich mehr Probleme schaffen als lösen. Ein weiterer Vorbehalt muss in Bezug auf die Kosten angebracht werden, denn die fragwürdige Ausgabe von fast 7 Mio. Franken lässt sich angesichts angespannter Kantonsfinanzen wohl kaum rechtfertigen. Und schliesslich widerspräche

19. April 2010

Nr. 252 / 10

der Bau solcher Plätze durch die öffentliche Hand klar den elementarsten Grundsätzen der Rechtsgleichheit. All das hat die SVP-Fraktion bereits in der vorberatenden Kommission klar und deutlich zum Ausdruck gebracht. Bestärkt wurde die Haltung der SVP-Fraktion auch durch die Ergebnisse weiterer Abklärungen, unter anderem durch ein Rechtsgutachten der Universität St.Gallen, das vom Baudepartement eingeholt wurde.

Doch die SVP-Fraktion hat nicht nur bemängelt, sondern sie hat auch eine denkbare Alternative aufgezeigt: Weil der Kanton verpflichtet ist, den Bau von Durchgangsplätzen in seiner Richtplanung zu ermöglichen, könnte er dies zusammen mit interessierten Grundeigentümern tun, beispielsweise mit Landwirten. Damit liesse sich nicht nur das Problem fehlender Plätze lösen, sondern es könnte einigen Landwirtschaftsbetrieben ein neuer Erwerbszweig eröffnet und damit unter Umständen deren Weiterbestand gesichert werden. Diese direkte und sinnvolle Wirtschaftsförderung in den Regionen wäre politisch wie volkswirtschaftlich allemal die bessere Alternative als die vorgesehene Lösung mit Steuergeldern.

Trunz-Oberuzwil (im Namen einer Minderheit der CVP-Fraktion): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Man kann jetzt schon die Vorlage ablehnen, Nichteintreten beschliessen, die Regierung beauftragen, das Beste mit diesen 2,85 Mio. Franken zu machen, denn der Kantonsrat hat diesen Betrag in den Budgets 2007/08/09 ausdrücklich bewilligt. Aber ich sage Ihnen deutlich, das Problem, das die Regierung und der Kantonsrat schon Jahre vor sich herschieben, ist damit nicht gelöst. Ich bin dezidiert der Meinung, dass die vorberatende Kommission eine pragmatische Lösung mit vier Durchgangsplätzen und einem Transitplatz gefunden hat, denn es ist wichtig, dass die Differenzierung von Standplatz und Transitplatz sich in der Realisation umsetzt. Zeigen wir Mut, ein Problem für eine Minderheit zu lösen. Wie schon gesagt, verhindern wir damit unerwünschtes Sich-Niederlassen auf Plätzen. Eines steht für mich fest: Wenn wir dieses Problem auch nur ansatzweise lösen wollen, dann muss die Anspruchshaltung aller Beteiligten – und damit meine ich auch das Amt für Raumentwicklung – unbedingt zurückgeschraubt werden. Ich sage Ihnen: Bergsicht, Seesicht, Nähe von Agglomerationen, in der Nähe von Durchgangsstrassen, ruhige Lage und sicher keine Lärmimmissionen, das wird es für Durchgangsplätze ganz bestimmt nicht geben. Hier sind Kompromisse gefragt.

Tinner-Wartau legt seine Interessen als Präsident der VSGP offen. Auf die Vorlage ist einzutreten.

Aus Sicht der Gemeinden ist es lobenswert, wie sich der Kanton St.Gallen für ein Angebot von Fahrendens-Standplätzen engagiert. Ich muss ehrlich eingestehen, obwohl ich sonst nicht zu denen gehöre, die behaupten, die Gemeinden würden eine Aufgabe nicht erfüllen, sondern eher das Gegenteil, aber in dieser Angelegenheit erfüllen sie ihre Aufgabe nicht. Ich bin als Gemeindepräsident im 14. Amtsjahr, und als ich 1979 angefangen habe, war dieses Thema schon relevant. Alle Gemeinden sollten eine Lösung suchen. Dies ist bis heute nicht erfolgt. Und somit ist es folgerichtig, dass der Kanton dieses Konzept erarbeitet hat und nun auch in der Richtplanung umsetzen will. Wenn wir diesem Konzept aus den verschiedenen Gründen, die ich hier bis jetzt gehört habe, nicht zustimmen, dann müssen wir uns in diesem Rat bewusst sein, dass es keine Lösung geben wird. Wenn vielleicht

19. April 2010

Nr. 252 / 11

Einzelne glauben, der Präsident der VSGP oder der Vorstand werden dieses Problem noch lösen, dann liegen sie falsch. Es wäre dann das zweite Mal in meiner politischen Karriere, dass ich mich vermutlich weigern würde, ein Problem zu lösen. Entweder löst es nun der Kanton St.Gallen, dieser Rat oder niemand. Ich habe nicht vor, als oberster Hotelier auf Standplätzen für Fahrende aufzutreten, ebenso wenig wie in Durchgangszentren für Asylsuchende. Also, Sie sehen, dieses Anliegen kann nicht delegiert werden und muss nun angegangen und vor allem einer Lösung zugeführt werden. Ich habe das jetzt etwas engagierter getan, als ich das ursprünglich geplant habe, aber ich habe es getan, weil ich im Namen der VSGP der Regierung mehrmals zugesichert habe, dass wir das Vorgehen unterstützen, ich habe dies auch gegenüber Regierungsrat Haag zugesichert, dass die VSGP diese Lösung unterstützt. Ich werde dann die Liste der Gemeindepräsidenten, die Nichteintreten abgestimmt haben, auf die Seite legen, falls es dann trotzdem einmal noch zu einem Auftrag kommen sollte, den werde ich dann aber sehr gerne delegieren.

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

Das ist eine sehr wichtige Frage, die man unterschiedlich anschauen kann, umso weniger macht es Sinn, wenn man in dieser Diskussion, die drei Viertel Jahre oder mehr dauert, wo man völlig unterschiedliche Standpunkte einnimmt, eine Fraktion einfach nicht in die Diskussion miteinbezieht. Ich meine, das ist ein Fehler, ich bin auch überzeugt, dass wir hier im Sinne eines Brückenschlages einen Beitrag hätten leisten sollen. Es war leider nicht möglich. Wir könnten Ihnen jetzt eine Vielzahl von Fragen stellen, es sind ja viele Fragen offen, und wir waren nicht bei der Diskussion dabei. Wir machen das jedoch nicht. Was ich aber sehr deutlich sagen muss: Wir sind für Eintreten auf die Vorlage, wir finden es auch sehr wichtig, dass Sie, Regierungsrat Haag, hier die Federführung übernommen haben, denn vom Präsidenten der VSGP ist schon ausgeführt worden, es geht sonst überhaupt nichts.

Für die Diskussion noch ein weiterer Hinweis: Die Fahrenden waren in den letzten Jahrzehnten und unterschwellig heute in dieser Diskussion immer wieder Sündenböcke, Sündenböcke für sehr vieles, und es steht uns sehr gut an, wenn wir über den Schatten springen, Hand bieten, dass die Fahrenden ihre angestammte Lebensweise weiterhin führen dürfen, wenn sie wollen. Sie wissen ja alle, von diesen 35'000 ursprünglich Fahrenden aus der Schweiz fahren nur noch wenige Leute, und es ist eine Frage des Anstandes, auch vor dem Hintergrund, was alles an diesen Leuten verbrochen worden ist, dass wir jetzt vorwärtsdenken.

Regierungsrat Haag: Auf die Vorlage ist einzutreten.

Ich habe diese Eintretensdebatte sehr aufmerksam verfolgt. Sie entspricht ungefähr den drei Kommissionssitzungen, fast alles ist gesagt und in der Zwischenzeit auch geschrieben worden. Das Problem Durchgangsplätze, das Problem Fahrende, ist ein nichtgelöstes Problem seit Generationen. Und seit Mitte der Achtzigerjahre sind in diesem Rat regelmässig wieder Vorstösse gemacht worden, man hat wieder irgendetwas geschrieben und dann wieder gehofft, wie es Lusti-Uzwil gesagt hat, «Keiner hat etwas gegen die Fahrenden, aber niemand will sie». Wieso will man sie nicht? Die Fahrenden pflegen eine andere Art des Lebens, als wir es uns gewohnt sind. Es ist eine national anerkannte Minderheit, die das Recht hat, ihren Lebensstil zu führen, genauso, wie verschiedene andere Formen des Zusammenlebens heute

in der Gesellschaft akzeptiert oder zumindest toleriert werden. Es sind Schweizer Bürgerinnen und Bürger, die hier leben, die arbeiten, die Steuern zahlen, die auch Militärdienst leisten und stimm- und wahlberechtigt sind. Skepsis bzw. Ablehnung ist auch nicht neu. Schon Ihre Grossväter nach dem Zweiten Weltkrieg haben geglaubt, dass man diese «unsinnige» Art des Lebens unterbinden müsse, und die Schweiz hat deswegen ein trübes Kapitel in der Geschichte noch nicht ganz aufgearbeitet. Das Stichwort «Kinder der Landstrasse» dürfte allen bekannt sein. Hier ging es darum, dass besorgte Bürger den Familien diese Kinder wegnehmen wollten, um ihnen ein «anständiges» Leben zu garantieren. Man hat sie in Heime, in Familien gesteckt. Sie wissen, was daraus geworden ist. Deshalb ist die Situation nach wie vor unverändert: «Keiner hat etwas gegen die Fahrenden, aber niemand will sie». Diese Widersprüche, emotional genährt und gestärkt durch die Tatsache, dass die Fahrenden noch immer fast keine Plätze für ihre kurzfristigen Halte haben und damit gezwungen sind, sich irgendwo und somit illegal aufzuhalten und dadurch laufend mit der Polizei in Konflikt geraten und die Bevölkerung ärgern. Es macht den Anschein, dass Sie diese Widersprüche bewusst weiterpflegen wollen ohne zuweisbare Plätze. Wenn man nicht sagen kann: «Dort habt ihr eine Möglichkeit, euch niederzulassen und dort nicht», werden wir keine Ordnung und keine Lösung erreichen. All das habe ich persönlich als Gemeindepräsident und jetzt als Regierungsrat erlebt und ich bin überzeugt, dass das Problem Fahrende eigentlich mit wenig Aufwand gelöst werden kann. Mit klaren Spielregeln und Zuständigkeiten können wir Ordnung schaffen und damit Emotionen in der Bevölkerung auch abbauen. Gestatten Sie mir jetzt die Frage: Wer hat denn von Ihnen schon persönlich Kontakt mit Fahrenden gehabt? Wer hat schon mit Fahrenden gesprochen? Trotzdem muss ich Ihnen sagen, alle sind informiert, alle wissen ganz genau Bescheid über diese Bevölkerungsgruppe. Ich gestatte mir ein einziges Beispiel meiner vielfältigen Erfahrung: Eines Morgens hatte ich einen Termin beim Schwimmbad, die Angestellte erklärte mir, es seien letzte Nacht wieder Fahrende gekommen. Der ganze Schwimmbadplatz sei belegt. Die nehmen das Schwimmbad in Beschlag, zahlen keine Eintritte, sie duschen nicht nur dort, sie schneiden und färben auch Haare, Unordnung überall. Ich habe das zur Kenntnis genommen, ging nach dem Termin zurück und traf 20 Minuten später auf dem Weg den Bademeister. Ich frage ihn: Haben wir Probleme? Ja, sagt dieser, die Fahrenden sind wieder angekommen, aber ich muss Ihnen sagen, Herr Gemeindepräsident, völlig anständig, korrekt, sie zahlen Eintritte, sie haben Ordnung, wir haben keine Probleme mit diesen Fahrenden. Das innert 20 Minuten am gleichen Ort. Das ist sinnbildlich, wie wir mit dieser Minderheit umgehen. Nun, trotzdem musste der Kanton St.Gallen handeln. Genau dort, wo heute die Kantonsschule Wil steht, wo der Werkhof Schmerikon gebaut wurde, da gab es illegale Standplätze für Fahrende, dort hat man jedoch immer ein Auge zugeedrückt. Das Problem der Standplätze ist mit viel Aufwand gelöst worden. Die Fahrenden haben inzwischen alle feste Mietverträge und zahlen wie alle andern die Wohnungsmiete jeden Monat. Damit bleibt jetzt das Problem der Durchgangsplätze. Das haben wir mit der VSGP und den Vertretern der Radgenossenschaft in einem Konzept erarbeitet, das inzwischen von andern Kantonen übernommen worden ist, und gerade wurde im Kanton Zug von SVP-Regierungsrat Tännler in der gleichen Höhe ein solcher Platz geschaffen, weil er gesagt hat, es muss eine Lösung geben, man kann nicht nur verbieten. Wir wollen eine klare Regelung.

Was heisst das? Der Kanton baut einige Zonen und baurechtskonforme Durchgangsplätze. Einfach, robust und in der Umgebung integriert. Die Region bzw. die Gemeinde betreibt und unterhält die Plätze kostendeckend, und sie sorgen für Ruhe und Ordnung. Die Fahrenden bezahlen bei der Benützung pro Wagen und Tag eine Miete sowie die Nebenkosten für Wasser, Abfall und Strom. Für die Richtung jedes Einzelplatzes sind Zonen, Überbauungsplan, Baubewilligungsverfahren separat durchzuführen. Das ist ganz klar Aufgabe der politischen Gemeinden. Der Kanton bewilligt keine Plätze. Wir haben nur den einmaligen Kredit, dass in den Regionen Lösungen gefunden werden können. Das ist Aufgabe der Gemeinden.

Wenn ich ganz kurz auf die Voten eingehe, so ist es schon interessant, Huser-Altstätten, Sie haben einige Fragen gestellt. Sie haben die Antworten selbst gegeben, das sind all diese Fragen und Antworten, die wir mehrmals in diesen drei Kommissionssitzungen auch gestellt und wieder beantwortet haben. Trotzdem sind wir verpflichtet, Plätze zu bauen? Das sind wir nicht, sondern es ist Sache der Gemeinden, aber wir haben ein Konzept, eine Vereinbarung, eine Aufgabenteilung Gemeinde/Kanton, dass wir die einmal erstellen und die Gemeinden die kostendeckend betreiben. Das ist das Konzept, das wir Ihnen vorgelegt haben. Zweitens haben Sie ausführlich, bis Bundesgerichtsentscheid, erklärt, wieso das Bundesgericht den Landwirt, der ausserhalb der Zone etwas machen wollte, wieder abrechnen musste, und gleichzeitig schlagen Sie als Lösung für ausserhalb der Bauzone vor, man solle etwas mit den Landwirten reden, das gäbe ja etwas Nebenerwerb. Dieses Thema greife ich heute nicht mehr auf. Aber Sie wissen genau, wir können nicht ausserhalb der Bauzone bauen, Bundesrecht anwenden und gleichzeitig den Fahrenden mehr zugestehen. Das wird ja wohl nicht funktionieren. Der Kanton ist verpflichtet, da haben Sie recht, diese Durchgangsplätze in den Richtplanungen aufzunehmen und die Gemeinden haben sie umzusetzen, aber nur aufzunehmen und sonst nichts zu tun, ist ja wohl keine Lösung. Die Fahrenden haben keine Möglichkeiten, diese Plätze zu kaufen und einzurichten. Das sind Durchgangsplätze, die wohnen doch gar nicht hier, das ist diese Art des Lebens, diese Lösung funktioniert nicht.

Sie haben sich auf die Statistik bezogen und gemeint, 40 bis 50 Polizeieinsätze im Jahr stellt doch kein Problem dar. Wenn die Polizei gut einmal in der Woche wegen den Fahrenden ausrücken muss, wenn das der Massstab ist, spüre ich doch irgendwo noch Sparpotenzial.

Ich erinnere Sie daran, dass die Staatswirtschaftliche Kommission seit 2003 fünf Mal in ihren Jahresberichten auf die Problematik, den aktuellen Stand, hingewiesen und die Regierung aufgefordert hat, vorwärtszumachen und Lösungen zu suchen. In der vorberatenden Kommission ist das Problem der Schweizer Fahrenden mit ausländischen Fahrenden kontrovers diskutiert worden. Nach Gutachten, das wir eingeholt haben, ist eine Nutzung nur für Schweizer Fahrende diskriminierend, das gilt für andere Bereiche selbstverständlich auch. Die Kommission hat nun eine Lösung gefunden, indem wir entgegen unserer ursprünglichen Idee, neben vier Durchgangsplätzen nur für Schweizer Fahrende eben den Transitplatz machen, damit wir nicht diskriminierend handeln und die ausländischen Fahrenden von der Polizei auf diesen Platz gewiesen werden können, damit wir auch, was die Verpflichtung ist, Plätze speziell für Schweizer Fahrende erstellen können. Das ist praktikabel, durchsetzbar, weil die Durchgangsplätze betreut und kontrolliert werden. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, auch wenn Sie nicht begeistert sein sollten, es ist

19. April 2010

Nr. 252 / 14

ein gesellschaftliches Problem, das einer Lösung bedarf. Ein Nein löst das lösbare Problem nicht.

Der Kantonsrat lehnt die Vorlage mit 58:51 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Parlamentarische Vorstösse

42.09.39 Obligatorisches Referendum für grosse Strassenbauprojekte

Unterlagen: – Wortlaut der Motion vom 1. Dezember 2009
 – Antrag der Regierung vom 26. Januar 2010

Locher-St.Gallen, Ratsvizepräsident: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Blumer-Gossau: Auf die Motion ist einzutreten.

Grundsätzlich gilt in unserem Kanton, dass Bauvorhaben mit budgetierten Ausgaben von mehr als 15 Mio. Franken vor das Volk kommen. Das gilt bei Spitälern, Kantonsschulen, Kulturzentren – bei Hochbauten ist das unbestritten. Aus heutiger Sicht unverständlich und aus SP-Sicht störend ist, dass diese Regelung für Strassenbauprojekte nicht gilt. Darum haben wir motioniert. Im Tiefbau ist die Meinung der Stimmberechtigten weit weniger gefragt als im Hochbau. Das fakultative Referendum gibt es erst ab einer Bausumme von 6 Mio. Franken – beim Hochbau bereits ab 3 Mio. Franken. Das obligatorische Referendum gibt es, wie gesagt, auf kantonaler Ebene gar nicht. Die Gemeinden hingegen unterscheiden bei den Referendumsvorgaben nicht zwischen Hoch- und Tiefbau. Es gelten dort in der Regel die gleichen Grenzwerte. Ein kantonales Strassenbauprojekt kann also mehrere 100 Mio. Franken kosten, und das Stimmvolk hat dazu rein gar nichts zu sagen. Zu einer Volksabstimmung kommt es nur dann, wenn eine Partei das Referendum ergreift und innerhalb der extrem kurzen Zeit von nur 40 Tagen mindestens 4'000 gültige Unterschriften sammelt. Das ist oft nicht möglich. Für das Sammeln bei einer Initiative hat man beispielsweise viermal länger Zeit. Die GRÜ-Fraktion ist, wie Sie wissen, mit dem Referendum gegen die Umfahrung im Toggenburg an dieser kurzen Sammelfrist gescheitert. Wir werden also nie erfahren, ob es im Sinne des St.Galler Stimmvolkes ist, die riesige Summe von 323 Mio. Franken auszugeben für diese zweifelhaften und umweltbelastenden Strassenprojekte, die lediglich zwei Dörfer, von etwa 85 in unserem Kanton, umfahren. Die Regierung macht auf dem roten Blatt die Spezialfinanzierung geltend, das stimmt zwar. Dennoch handelt es sich um Staatsausgaben, und über solche sollte das Volk ab einer bestimmten Höhe abstimmen können. Für die Bevölkerung ist nicht verständlich, dass für Hoch- und Tiefbauten unterschiedliche demokratische Regeln gelten. Auf dem roten Blatt können wir entnehmen, dass das fakultative Referendum für Strassenbauprojekte im Jahre 1989 eingeführt wurde. Nun, gut 20 Jahre später, könnte man ja durchaus einen weiteren Schritt Richtung Demokratisierung oder Gleichstellung von Hoch- und Tiefbauten vollziehen.

Ich appelliere an Ihren Sachverstand für zeitgemässe und vergleichbare demokratische Regeln, und bitte Sie, die Motion zu unterstützen. Für die Bewilligung von Hoch- und Tiefbauten sollen in Zukunft auch beim Kanton, nicht nur bei den Gemeinden, die gleichen Spielregeln gelten, was die Höhe der Kreditbegehren betrifft. Ich danke Ihnen für die Unterstützung. Wenn die Regierung im letzten Absatz der Begründung dann noch ausführt, dass im Falle einer Überweisung der Motion auch für öV-Infrastrukturprojekte das Gleiche gilt, so ist das konsequent. Und dagegen ist

19. April 2010

Nr. 253 / 2

nichts einzuwenden. Nur nebenbei noch gesagt: Die soeben verabschiedeten Vorlagen zur S-Bahn 2013, die unterstehen übrigens dem Referendum. Wissen Sie, warum? Die Regierung sagt ja auf dem roten Blatt, bei öV-Vorlagen gäbe es auch kein obligatorisches Referendum. Hier gibt es das trotzdem. Weil da noch Vorfinanzierungen mit im Spiel sind, muss das Volk also über die S-Bahn-Vorlage abstimmen. Also Sie sehen, da haben wir eigentlich diesen Schritt bereits vollzogen, dass man auch bei grossen Strassen- oder Bahnprojekten die Meinung des Volkes einholen will.

Regierungsrat Haag: Auf die Motion ist nicht einzutreten.

Ich habe die Überlegungen von Blumer-Gossau zur Kenntnis genommen: Er möchte mehr Volksrechte. In anderen Gebieten wollen andere ebenfalls mehr Volksrechte – ich glaube, es sind einige Differenzen aufzuzeigen, denn Hoch- und Tiefbau sind hier nicht gleichzustellen. Ich muss Ihnen sagen, Sie haben es ja versucht, das Referendum zu ergreifen, es geht um Bütschwil und Wattwil, und Sie haben die Unterschriften nicht ganz zusammengebracht. Es ging mir nicht darum, ob das Volk abstimmt, aber genau das, was wir mit dem 15. Strassenbauplan vermeiden wollten, wäre passiert, dass man die Gemeinden und die Regionen gegeneinander ausspielt und nicht mehr objektiv und sachlich planen kann. Und das ist ein klarer Unterschied zu den Hochbauten.

Der zweite Grund, der hier besteht, ist die Finanzierung. Es sind mehrere Objekte im Hochbau möglich, weil die sich in der Menge vom öffentlichen Haushalt finanzieren und dann ausgleichen lassen. Hier spielt es eigentlich, wie ich immer wieder betont habe, nicht so eine grosse Rolle, wie viele Projekte wir miteinander lancieren. Es wird so viel gemacht, wie Mittel vorhanden sind, und nicht mehr. Und selbst wenn dann das Volk zu diesem Projekt Nein sagen würde, dann würde halt das nächste Projekt in Angriff genommen. Ich finde, es wäre falsch, wenn wir das im Strassenbau nun ändern. Dies würde die jetzige Flexibilität in diesem Bereich gewaltig einschränken. Ich denke dabei zum Beispiel an die kleineren Projekte, die wir parallel im Rahmen des 15. Strassenbauprogrammes mit den Gemeinden aushandeln und bei denen wir flexibel sein können. Was ist dringlich, wo kommen selbst Sachen, die nicht im Programm sind, die vorgezogen werden müssen, wo gibt es Verzögerungen, wo können wir andere Projekte machen? Das gibt die Flexibilität, um die Bedürfnisse gerade auch für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr in den Gemeinden zu lösen.

Der Kantonsrat lehnt die Motion mit 23:75 Stimmen ab.

42.10.05 Mehr Handlungsspielraum im Finanzrecht für antizyklisches Verhalten

Unterlagen: – Wortlaut der Motion vom 23. Februar 2010
 – Antrag der Regierung vom 23. März 2010

Locher-St.Gallen, Ratsvizepräsident: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

19. April 2010

Nr. 253 / 3

Gysi-Wil (im Namen der SP-Fraktion): Auf die Motion ist einzutreten.

Die Regierung teilt unsere politische Ansicht nicht und sie macht uns auch eine Unterstellung, aber ich denke, wir haben einfach schlicht unterschiedliche Haltungen in dieser Sache. Die SP-Fraktion ist nach wie vor der Meinung, dass es wichtig ist, dass der Kanton die gesetzliche Grundlage schaffen soll, antizyklisch zu handeln. Dazu müsste das Staatsverwaltungsgesetz geändert werden, weswegen wir diese Motion eingereicht haben. Dass dieses Anliegen nicht völlig von der Hand zu weisen ist, zeigt auch der jüngste Vorstoss der Finanzkommission. Die Regierung verweist darauf, dass es Aufgabe des Kantons sei, lediglich eine stabilisierende Finanzpolitik zu betreiben. Wir sind klar der Meinung, dass das nicht allein die Aufgabe ist, sondern dass es auch antizyklisches Handeln wäre. Wir sind der Ansicht, dass die Regierung nicht nur eine stabilisierende Finanzpolitik in der Vergangenheit angestrebt hat, denn sonst hätte sie nicht so grosszügige Steuersenkungen und Steuergesetzrevisionen unterstützt. Diese führen auch zu riesigen Einnahmeausfällen, die eine stabile Finanzpolitik nicht nur vereinfachen. Es wurde ja hier sehr stark gehandelt.

Die Massnahmen, wie sie im Aufgaben- und Finanzplan aufgezeigt worden sind, bringen Sparmassnahmen in der Grössenordnung von 150 Mio. Franken in den nächsten Jahren mit sich. Das erachten wir als alles andere als stabilisierend. Diese Massnahme könnte sich auch als Konjunkturkiller herausstellen. Sicher, da geben wir der Regierung recht, wenn man Schulden zulässt, muss die Verschuldung auch wieder abgebaut werden, und das belastet dann den Staatshaushalt. Die SP-Fraktion verlangt aber eine Flexibilisierung des Ausgabenrechts und mehr Handlungsspielraum auch für wirtschaftlich schwierigere Zeiten, damit man antizyklisch handeln kann. Wir schlagen gleichzeitig in der Motion auch Massnahmen vor, damit die Schulden abgebaut werden, wenn es der Wirtschaft wieder besser geht. Wir wollen nicht nur eine Verschuldung zulassen, sondern diese dann auch wieder abbauen, dafür ist wichtig, dass nicht sofort die Steuern gesenkt werden, sobald es der Wirtschaft ein wenig besser geht. Es ist wirklich wichtig, dass man auch in den jetzigen Zeiten in Massen investieren kann.

Der Kantonsrat lehnt die Motion mit 16:78 Stimmen ab.

43.09.23 Geothermie im Kanton St.Gallen

Unterlagen: – Wortlaut des Postulats vom 1. Dezember 2009
 – Antrag der Regierung vom 19. Januar 2010

Locher-St.Gallen, Ratsvizepräsident: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Gemperle-Goldach zieht das Postulat zurück.

Die Regierung möchte mein Postulat nicht entgegennehmen mit der Begründung, dass sie zuerst unter anderem die laufenden Projekte der Stadt sowie des Fürstentums Liechtenstein abwarten möchte. Dies, obwohl sie in der Begründung von einer praktisch unerschöpflichen Wärmequelle spricht und im Wissen, dass wir bezüglich der Umsetzung unserer Ziele gemäss Energiekonzept ziemlich unter

Druck stehen. Wie erklärt sie diesen Widerspruch? Ganz einfach, Sie erklärt ihn nicht. Sie bestätigt in der Begründung meine Postulatsausführung, bleibt somit eine wirkliche Erklärung schuldig, obwohl diese in unserer politischen Landschaft schnell gefunden wäre. Dies auch im Wissen, dass die Kantone Thurgau und Schaffhausen bereits eine Geothermie-Potenzialstudie erstellt haben, dies bereits im November letzten Jahres. Es geht doch einmal mehr um das Gleiche, ums Sparen. Unser Kanton spart sich noch zu Tode, das hat die Februarsession gezeigt. Er verpasst es einmal mehr, in zukunftsorientierte Technologien zu investieren. Er verpasst es beim Ranking der Schweizer Kantone, im Energiebereich vorne mit dabei zu sein. Das versucht er lediglich bei den Steuern, aber dort wird er die Zielsetzung nie erreichen, weil es ohne Investitionen auch keinen Return on Invest gibt. Wir sind auf dem besten Weg, mit Leistungen reduzieren, Steuern senken, auf Investitionen verzichten, die Abwärtsspirale zünftig anzukurbeln. Dabei wäre gerade der Energiebereich eine einmalige Chance, Wertschöpfung im Kanton zu generieren. Es wäre die einmalige Chance, Wirtschaftswachstum zu erzielen bei gleichzeitiger Schonung der Ressourcen, die Gelegenheit, bei zukunftsweisenden Technologien vorne mit dabei zu sein, und es wäre eine Top-Chance, die Vorbildfunktion des Kantons hervorzuheben. Der Kanton St.Gallen überlässt die Leaderposition lieber den andern. Ich vermisse das olympische Feuer, welches wir vor zwei Monaten in Vancouver wieder einmal so richtig gespürt haben. Man überlässt die Medaillenplätze freiwillig den andern, so zum Beispiel Basel-Stadt oder dem ebenfalls ländlichen Kanton Thurgau. Die St.Galler haben nicht einmal den Ehrgeiz, ein olympisches Diplom zu erreichen. Im Kanton Thurgau wurde ein ähnlich lautender Vorstoss vor einigen Monaten ohne Gegenstimme angenommen. Dort rennt man mit einem solchen Anliegen offene Türen ein, und bei uns schaut man die nächsten zwei Jahre zu, was andere machen, als Feigenblatt unterstützt und begleitet man das Projekt der Stadt noch ein wenig.

Die Umsetzung bei Projekten bei der Tiefengeothermie ist aus zwei Gründen entscheidend wichtig:

Erstens, um den unsinnig hohen Verbrauch an fossiler Energie, um Gebäude zu heizen, zu reduzieren. Wir brauchen das Erdöl für anderes, z.B. für die Pharmaindustrie oder für die Petrochemie. Gerade auch deshalb drängt die Zeit. Aber nicht weniger wichtig ist die Produktion von umweltfreundlichem Strom. Die meisten erneuerbaren Technologien brauchen nämlich als Substitutionsenergie Strom, und dieser könnte mit Geothermie produziert werden. Dazu braucht es Grundlagenarbeit, Forschung und Pilotprojekte. Da könnte der Kanton St.Gallen eine aktive Rolle einnehmen.

Den Hauptgrund schreibt die Regierung nicht. Es sind die Finanzen und die Stellen, die dieser Rat nicht zur Verfügung stellen will. Investitionen sind nicht erwünscht. Nach der Beratung des Aufgaben- und Finanzplanes in der letzten Session habe ich für die Regierung sogar noch ein bisschen Verständnis. Man belässt die Aufgaben, streicht aber die Ressourcen. Fazit: Es nützt mir nichts, wenn ein zukunftsweisendes Postulat durch diesen bürgerlich dominierten, investitionsfeindlichen Rat abgelehnt wird, deshalb ziehe ich den Vorstoss zurück, auch nach den Meldungen der anderen Fraktionen. Aber diese Regierung und die Mehrheit dieses Rates sind dafür verantwortlich, dass jährlich mehrere 100 Mio. Franken in Form von Ankauf fossiler Energie ins Ausland fließt, statt Wertschöpfung im eigenen Kanton zu ermöglichen. Die richtige Massnahme zu spät ist auch falsch. Schade um die verpasste Chance.

19. April 2010

Nr. 253 / 5

43.10.02 Teilprivatisierung, Publikumsöffnung und Aktienkotierung der
St.Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke (SAK)

- Unterlagen: – Wortlaut des Postulats vom 23. Februar 2010
 – Antrag der Regierung vom 23. März 2010

Locher-St.Gallen: Jud-Schmerikon tritt in den Ausstand. Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Chandiramani-Rapperswil-Jona zieht das Postulat zurück.

Ich komme nach Rücksprache mit meiner Fraktion auch zum Schluss, dass ich dieses Postulat zurückziehe. Begründung dafür ist die schnelle Veränderung des Umfeldes, vor allem in der Elektrizitätsgesetzgebung, sowohl kantonale als auch eidgenössisch. Ich glaube, es macht Sinn, dass man zu einem späteren Zeitpunkt mit einer ähnlichen Vorlage wiederkommt, in einer angepassten und adaptierten Form.

43.10.04 Mobilitätsmanagement für kantonale Einrichtungen

- Unterlagen: – Wortlaut des Postulats vom 23. Februar 2010
 – Antrag der Regierung vom 23. März 2010

Locher-St.Gallen, Ratsvizepräsident: Die Regierung beantragt Nichteintreten.

Blumer-Gossau: Beim Nachlesen der Nichteintretensbegründung der Regierung stelle ich mit Freuden fest, dass im Rahmen des Energiekonzeptes vorgesehen ist, dass bei der kantonalen Verwaltung tatsächlich ein Mobilitätsmanagement erstellt und jenes dann auch überprüft werden soll. Im zweiten Abschnitt auf dem rosaroten Blatt steht, dass innerhalb der kantonalen Verwaltung mehrere Massnahmen erlassen werden, mit denen eine umweltfreundliche Mobilität angestrebt wird. Die Regierung ist auch gewillt, die Wirkung dieser Massnahmen zu überprüfen. Das Ganze soll bis 2012 in einem Mobilitätskonzept für die gesamte Verwaltung verabschiedet sein. So weit, so gut. Renne ich nun tatsächlich offene Türen ein mit dem Postulat? Da bleiben noch ein paar Fragen offen. Was ist denn mit der gesamten Verwaltung gemeint? In der Regel versteht man unter einer Verwaltung jene Leute, die direkt im Bereich der Departemente arbeiten. Wie sieht dies aber beispielsweise bei den öffentlich-rechtlichen Anstalten aus? Ist da auch zwingend vorgegeben, dass sie bis 2012 ein verbindliches Mobilitätskonzept verabschiedet haben müssen, dessen Wirkung dann anschliessend auch überprüft wird? Wie ist das bei den Spitälern? Wie wird das bei den kantonalen Schulen oder der Universität St.Gallen gehandhabt? Gibt es da auch die Pflicht zum Mobilitätskonzept? Des Weiteren nimmt mich wunder, wie es bei der Polizei aussieht. Nebst diesen Fragen interessiert mich auch noch, wie die Einhaltungüberprüfung vonstatten geht, damit das Mobilitätskonzept wirkt, was heisst, dass die Parkplätze bewirtschaftet werden, die Mitarbeitenden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, Dienstfahrten nur wenn nötig mit Dienstfahrzeugen ausgeführt werden und wenn, dann mit Fahrzeugen mit Katalysatoren

19. April 2010

Nr. 253 / 6

oder noch besser mit Hybridmotoren. Werden Fahrgemeinschaften gebildet, werden Mobility-Fahrzeuge eingesetzt usw.? Wenn ich da schlüssige Antworten höre, dann könnte ich allenfalls das Postulat zurückziehen.

Regierungsrat Gehrler: Ich weiss nicht, ob ich Ihnen die gewünschten Antworten geben kann, aber ich versuche wenigstens die schlüssigen Antworten zu geben. Letztlich hängt Ihre Frage, welche Teile der Verwaltung in das Mobilitätskonzept einbezogen werden, davon ab, welche Flughöhe man erlassen wird. Wir wollen uns bei diesem Mobilitätskonzept nicht einfach bloss auf Grundsätze verständigen, sondern wir wollen das möglichst umsetzungsorientiert angehen, und das wiederum bedeutet natürlich, dass man es vor allem für die Zentralverwaltung in Aussicht nehmen wird, direkt bis auf Stufe der Massnahme. Dafür spricht auch, dass wir natürlich unterschiedliche Verhältnisse haben allein bei den öffentlich-rechtlichen Anstalten. Ich berufe mich also nicht nur auf deren rechtlichen Status, aufgrund dessen sie eine Selbstverwaltung haben, sondern ich berufe mich vor allem darauf, dass wir unterschiedliche Verhältnisse haben in den einzelnen öffentlich-rechtlichen Anstalten. Sie können die Mobilitätsanforderungen an die Mitarbeitenden eines Spitals oder der Universität natürlich nicht gänzlich gleichschalten mit denjenigen der Zentralverwaltung. Dennoch glaube ich, dass wir die Stossrichtung festlegen können und dann auch entsprechend die Stossrichtung von den öffentlich-rechtlichen Anstalten, und darauf hat Ihre Frage ja in der Hauptsache gezielt, angewendet wird. Davon gehe ich aus, aber ich muss eingestehen, wir haben mit der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzepts noch nicht begonnen, wir werden versuchen, das in dieser angesetzten Zeit bis Ende 2012 zu machen.

Ein Wort noch zur Polizei: Die Polizei gehört selbstverständlich zur Zentralverwaltung und wird einbezogen werden, wobei wir bei der Polizei eine spezielle Situation haben, da die Polizei natürlich über viele Dienstwagen verfügt, und das müssen wir entsprechend berücksichtigen. Aber ich gehe ohnehin davon aus, dass wir nicht die ganze Zentralverwaltung und alle öffentlich-rechtlichen Anstalten über einen Leisten schlagen können.

Blumer-Gossau zieht das Postulat zurück.

Ich habe in Aussicht gestellt, dass ich das Postulat zurückziehen könnte. Nach den Ausführungen von Regierungsrat Gehrler sehe ich das etwa so: Was die Zentralverwaltung betrifft, gehe ich davon aus, dass mein Anliegen bis Ende 2012 umgesetzt wird. Das nehme ich natürlich gerne so zur Kenntnis. Es bleiben die andern Anstalten, und wenn ich da einen Schritt weiter Druck machen möchte, so müsste ich wohl das Postulat umformulieren. So wie es jetzt vorliegt, ist es teilweise bereits erfüllt, und darum ziehe ich es in der Form zurück. Ich behalte mir jedoch vor, allenfalls später wieder zu postulieren.

51.09.68 Zocken staatliche Stromkonzerne wie die Banken? (Titel der Antwort: Elektrizitätswerk Laufenburg AG: Handel mit Energiederivaten)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 21. September 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. Januar 2010

19. April 2010

Nr. 253 / 7

Dobler-Oberuzwil ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

In der gemeinsamen Antwort meiner und der Interpellation 51.09.73 sind meine Fragen teilweise beantwortet worden. Ich sehe, die Regierung sieht keine Veranlassung, über die SAK Holding AG bei der Axpo Holding AG zu intervenieren. Sie vertraut auf das Risikomanagement der EGL AG und glaubt, dass die Derivatgeschäfte im Stromhandel einfacher und durchschaubarer sind als in der Finanzwelt. Der Handel wird aber weder von der Finma überwacht, noch erhalten die Elcom genügend Daten, um die Risiken einschätzen zu können. Was die Axpo betrifft, so gehe ich mit der Regierung einig, dass die Derivate im vernünftigen Rahmen zur Absicherung des eigenen Handels sinnvoll sind. Sie dienen ja zur Absicherung der Marktrisiken und kosten eine Risikoprämie. Der reine Handel mit Energiederivaten als Selbstzweck, vor allem mit diesem grossen Volumen, wie ihn die EGL betreibt, das ist dann schon eine ganz andere Sache. Hier ist der Hebel um einiges grösser, und man kann sicher schnell viel Geld verdienen, auch zugunsten der Aktionäre bzw. indirekt der Kantone, aber auch schnell Geld im grossen Stile verlieren. Dass die Welt der Energiewirtschaft heiler und durchschaubarer ist als die Bankenwelt, das ist eine Illusion. Einer der grössten Finanzskandale, Enron, war in der Energiewirtschaft angesiedelt. Auch hier in Europa wird in der Energiebranche überall noch getrickst und gemogelt, ähnlich wie in der Finanzwelt. Im Gegensatz zu unserer Regierung äussert sich der Bundesrat doch etwas vorsichtiger. Er will erst noch abklären, ob beim Geschäft mit Energiederivaten ein Systemrisiko besteht. Dass die EGL das Risikomonitoring aufgrund der Finanzkrise vertieft analysiert hatte und das Nettokontraktvolumen deutlich gesenkt hat, zeigt mir, dass man in den vergangenen Jahren doch auch sehr grosse Risiken eingegangen ist, nun aber scheinbar mindestens lernfähig geworden ist. Die Antworten auf meine ersten zwei Fragen kann ich mir aus der Interpellationsantwort der Regierung herauslesen:

1. Der Einsatz von Derivaten im Handelsgeschäft der Axpo Holding abzusichern ist für die Ostschweizer Stromversorgung notwendig und reduziert Handelsrisiken. Der Eigenhandel mit Derivaten der EGL spielt uns indirekt mehr Erträge in die Kasse.
2. Das Risiko eines Eigenhandels beurteilt die Regierung als vertretbar. Sie vertraut auf das Risikomanagement der EGL.
3. Diese Frage wurde nicht beantwortet: Falls die EGL in Schieflage geraten würde, müsste und könnte sie die Axpo aus systemrelevanten Gründen halten, mit was für Konsequenzen für die Nordostschweiz?

Ich glaube, seit der UBS-Übung darf man solche Fragen stellen, in der heutigen Zeit ist nichts mehr unmöglich.

51.09.72 Der Luchs, der Wildverbiss und die Ökonomie

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 22. September 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 16. März 2010

Graf Frei-Diepoldsau ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden und beantragt gemäss Art. 122 des Geschäftsreglementes Diskussion zu dieser Interpellation.

Seitens der Regierung kommt die Wildverbissfrage inhaltlich zusammengefasst in etwa folgendermassen herüber: Die Jäger haben alle Pflichten erfüllt, und trotzdem entsteht Schaden. Das macht schon etwas stutzig, und es drängt sich als Erstes die Frage auf, wo sich die Ursache des Problems befindet. Sind in den Gebieten, in denen es Wildverbiss gibt, die Abschusszahlen zu tief angesetzt? Wenn ja, aus welchem Grund? Nachdem auch der Bund auf Abschüsse setzt und von den technischen Wildverbiss-Massnahmen aus ökologischen und natürlich auch aus finanziellen Gründen gänzlich wegkommen will, bleibt noch der Luchs. Von aussen wurde mir übrigens zugetragen, dass entgegen der Meinung der Regierung der Luchs sehr wohl einen Einfluss auf das Wild hat.

Ist ein Feind wie der Luchs in der Gegend, verteilen sich die Rehe besser im Wald. Sie können es sich nicht leisten, sich gemeinsam auf einer Jungwuchsfläche zu treffen und sich dort an den Tannenschösslingen gütlich zu tun. Sie wären auf diese Weise enorm angreifbar. Natürlich darf angenommen werden, dass die Wildverbiss-Situation in einem topografisch so vielseitigen Kanton wie dem unsrigen sehr unterschiedlich ist und auch von mehreren Faktoren abhängen kann. Dennoch ist es interessant, dass es offenbar Gegenden gibt, in denen man die Situation schon seit mehreren Jahren wildverbissmässig im Griff hat. In anderen Gegenden scheint es jedoch schon seit längerer Zeit ernsthafte Schwierigkeiten zu geben. Unter Kontrolle ist die Lage offenbar dort, wo genügend geschossen wird und sich das Ökosystem Wald deshalb im Gleichgewicht befindet. Was spricht dagegen, dass mehr geschossen wird oder die Luchspopulation sich vergrössert? Beides diene in erster Linie der Sache, nicht zuletzt aber auch der Schonung der Kantonskasse bzw. der Kasse der Jäger. Wie dies jedoch konkret zu bewerkstelligen ist, ist für mich unklar. Es sind dabei mehrere Interessengruppen involviert.

Der Kantonsrat lehnt den Antrag Graf Frei-Diepoldsau mit 28:51 Stimmen ab.

51.09.73 Die Axpo als Holding der Kantone und der Energiederivate-Handel
(Titel der Antwort: Elektrizitätswerk Laufenburg AG: Handel mit Energiederivaten)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 22. September 2009
– Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. Januar 2010

Graf Frei-Diepoldsau ist mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden.

Das Finanzcasino läuft wieder wie geschmiert, beinahe – wollte man sagen – «wie wenn nichts geschehen wäre». Da war aber etwas! Die Nationalstaaten haben letztes Jahr den Zusammenbruch des internationalen Finanzsystems verhindern müssen. Und mittlerweile haben zum Beispiel nur allein die G7-Staaten über 30'000 Mrd. Dollar Schulden am Hals. Auch Bundesbern hat mit gigantischen Summen mitgeholfen, den Dominoeffekt der internationalen Bankenpleiten zu verhindern. Das ist mit vereinten Kräften dann wohl auch einigermassen gelungen. Offensichtlich wurden mit dieser Rettung aber vollkommen falsche und verheerende Signale ausgesendet, z.B. das Signal: «Das war doch alles nur halb so schlimm, machen wir doch weiter mit den alten undurchsichtigen Finanz-Fantasieprodukten.»

19. April 2010

Nr. 253 / 9

Ähnliches sagt sich offenbar auch die St.Galler Regierung. Sie akzeptiert mit anderen politischen Führungseliten Zustände, die auf internationaler Ebene allerdingst reformiert werden müssten. Die Antwort der Regierung ist denn auch völlig verharmlosend. Das zeigt auch eine viel differenziertere Antwort des Bundesrates auf einen ähnlichen Vorstoss im eidgenössischen Parlament. Das ist sehr enttäuschend. Denn ob Immobilien-, Kredit- oder Energiederivate – das kommt aufs Gleiche heraus. Die Risiken sind auch dementsprechend dieselben. Ein Hauptproblem ist die Abhängigkeit unter den Energiehändlern. Wenn sie falsche Wetten machen, rollen sie quasi bald danach einfach weiter mit neuen Verträgen. So ergibt sich das Riesenpotenzial eines neuen Crashes, der dann auftritt, wenn die Nachfrage eines Tages nicht mehr weitergetrieben werden kann und zusammenbricht. Und – ich glaube, das wissen wir alle – dieses Spiel kann ja auch nur betrieben werden, weil für die Energieversorger wie für die Banken eine unausgesprochene implizite Staatsgarantie besteht. Es ist vermutlich der wohlbekannte «Too big to fail»-Mechanismus, der alles am Laufen hält. Es ist nun schwer zu hoffen, dass andere Akteure bzw. Akteurinnen, z.B. die Nationalbanken, endlich etwas unternehmen, denn weitere Riesenschäden sind von den Volkswirtschaften wohl nicht mehr zu verkraften. Ernsthafte Anzeichen für Strukturreformen sind derzeit jedoch weit und breit nicht auszumachen. Das Ganze stimmt nicht sehr hoffnungsfroh!

51.09.75 Flugbetrieb Zürich-Kloten

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 23. September 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. Oktober 2009

Bürgi-St.Gallen ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden; sie entspricht weitgehend den Erwartungen.

Entgegen den Befürchtungen gewisser Ratsmitglieder hatte die parteiübergreifende Interpellation nie das Ausspielen von Regionen zum Ziel. Die Regierung selbst hält in Ihrer Antwort aber fest, dass mit dem Fortgang des SIL-Koordinationsprozesses der Druck auf eine Verlagerung des Flugbetriebs nach Osten zunahm. Konkret hätte die Betriebsvariante «J optimiert» auch für die Region Rapperswil-Jona eine grosse Belastung durch Landeanflüge über Rapperswil-Turbenthal zwischen 10 und 16 Uhr zur Folge. Dies bedeutet, dass beide Regionen gemeinsam gegen die Betriebsvariante «J optimiert» kämpfen müssen. Diese Anstrengungen sind insofern von besonderer Bedeutung, weil die Zürcher Regierung auf Drängen von Regierungsrätin Rita Fuhrer, welche im Verwaltungsrat von Unique sitzt, die Betriebsvariante «J optimiert» dem Bazl eingereicht hat. Die Interpellanten nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, dass sich die Regierung im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Schlussbericht des SIL-Koordinationsprozesses gegen die Variante «J optimiert» ausgesprochen hat. Die St.Galler Regierung muss indessen zusammen mit den Kantonen Aargau, Schaffhausen und Thurgau, welche diesbezüglich gleichlautende Interessen haben, den Druck auf das Bazl gegen die Betriebsvariante «J optimiert» aufrechterhalten. Es muss vermieden werden, dass diese Betriebsvariante in das SIL-Objektblatt aufgenommen wird.

19. April 2010

Nr. 253 / 10

Was die Interpellanten vermissen, ist ein klares Bekenntnis der Regierung, dass sie eine Verlängerung der Piste 28 unwiderruflich ablehnt. In ihrer Antwort führt die Regierung lediglich aus, dass sie sich «im Rahmen der bisherigen Stellungnahmen immer auch gegen Betriebsvarianten ausgesprochen hat, die eine Pistenverlängerung notwendig machen würden». Hier erwarten die Interpellanten auch für die Zukunft eine klare Haltung.

Neuere Untersuchungen zeigen, dass die Lärmgrenzwerte bzw. die Frage der Berechnungsart der gesetzlich zulässigen Lärmbelastung durch den Betrieb von Flughäfen den Vorgaben des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (vgl. Art. 15) immer weniger entsprechen. Die Interpellanten erwarten deshalb, dass die St.Galler Regierung dieses Problem mit der Thurgauer Regierung nicht nur gemeinsam erörtert, sondern auch diesbezüglich die Interessen der St.Galler Bevölkerung wahrnimmt.

51.09.81 Revision der Pauschalbesteuerung?

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 30. November 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. März 2010

Böhi-Wil ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Regierung grundsätzlich das System der Pauschalbesteuerung unterstützt, aber dass Sie auch bereit ist, die Wertungskriterien zu erhöhen. Das scheint uns eine sehr vernünftige Politik zu sein. Wir müssen ja davon ausgehen, dass es in Zukunft weniger ausländische Gelder gibt, die in die Schweiz kommen, vor allem aufgrund von strengeren Gesetzen in den Herkunftsländern. Gleichzeitig kann man davon ausgehen, dass es gerade deshalb mehr vermögende Leute gibt, die gleich selbst in die Schweiz ziehen mit ihrem Vermögen, das heisst mit anderen Worten, es gibt wahrscheinlich noch ein grösseres Potenzial bei diesen Personen Steuern abzuschöpfen. Ich möchte auch betonen, dass es sicher nicht klug wäre, das Huhn zu schlachten, das goldene Eier legt, sondern wir sollten vielmehr dafür sorgen, dass dieses Huhn grössere goldene Eier legt.

51.09.86 Schutz vor Lohndumping: auch im Kanton St.Gallen durchsetzen
(Titel der Antwort: Schutz vor Lohndumping: Praxis im Kanton St.Gallen)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 30. November 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. März 2010

Hartmann-Flawil ist mit der Antwort der Regierung zufrieden.

Das Schweizervolk stimmte über die Einführung und die Erweiterung der Personenfreizügigkeit ab. Integraler und ausdrücklich aufgeführter Bestandteil der Vorlagen waren jeweils die flankierenden Massnahmen. Die Ziele der flankierenden Massnahmen: Die Arbeitnehmenden und die Wirtschaft der Schweiz, dabei insbe-

19. April 2010

Nr. 253 / 11

sondere die der Grenzregionen, sollen vor einem unfairen Wettbewerb, vor Lohn-
druck als Folge von ausländischen Billiganbietern und vor Lohndumping geschützt
werden. Auch die Bevölkerung des Kantons St.Gallen, ein typischer Grenzkanton,
stimmte den Vorlagen zu. Der Auftrag an die Politik, die Regierung, die Arbeitgeber
und die Gewerkschaften ist klar formuliert: Wir wollen keinen Lohn-
druck und kein Lohndumping zulasten der Arbeitnehmenden. Es ist unsere gemeinsame Aufgabe
und Verpflichtung, diesen klaren Auftrag der St.Galler Bevölkerung ohne Abstriche
umzusetzen! Im Kanton St.Gallen sind in den letzten Monaten Zweifel aufgekom-
men, ob Löhne unter dem orts- und branchenüblichen Niveau rigoros bekämpft
werden. Solche Zweifel hätten gravierende Folgen: Einerseits würde es den Stim-
men Auftrieb verleihen, die die Personenfreizügigkeit aus Angst vor den fremden
Nachbarn ablehnen und auch damit Stimmung machen. Andererseits wären die
vom Lohn-
druck betroffenen Menschen und ihre Familien in der Existenz bedroht. In
der Antwort der Regierung muss man zwar zwischen den Zeilen lesen, um eine
klare Antwort zu erhalten. Unsere Feststellung nach dem Studium der Antwort ist
aber eindeutig: Die Grenze von 20 Prozent zum Referenzlohn und somit die Mög-
lichkeit für Lohndumping ist vollständig vom Tisch. Auch im Kanton St.Gallen gelten
damit die orts- und branchenüblichen Löhne ohne jede Einschränkung. Wir danken
der Regierung, dass sie die Vertretung der öffentlichen Hand in der massgeblichen
Tripartiten Kommission zur Vernunft gebracht hat. Das Schiff ist wieder auf dem
richtigen Kurs! Die Revision des Entsendegesetzes bedingt vermehrte Kontrollen
vor Ort. Dazu braucht es mehr Personal. Die Regierung kündigt in der Interpellati-
onsantwort an, dass der Personalbestand leicht erhöht werden soll. Aus Sicht der
Gewerkschaften ist diese Aufstockung noch ungenügend. Wir werden notfalls wie-
der intervenieren. Im Resultat hat die Interpellation der SP-Fraktion das wichtigste
Ziel erreicht: Im Grenzkanton St.Gallen werden die Wirtschaft wieder vor Billigkon-
kurrenz und die Arbeitnehmenden wiederum vor Lohn-
druck und Lohndumping ge-
schützt!

51.09.93 Ausbildungskonzept für Feuerwehren – Fragen zu Bernhardzell (Ti-
tel der Antwort: Feuerwehr-Ausbildungszentrum Bernhardzell)

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 1. Dezember 2009
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. März 2010

Jud-Schmerikon ist mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden.

Die Rückfragen bei den Feuerwehrkadern im Kanton haben leider ergeben,
dass unsere grosse Enttäuschung über die Haltung der Regierung in dieser Sache
geteilt wird. Statt die beteiligten Feuerwehren in den Entscheidungsprozess einzu-
binden, hat man sich entschieden, die Feuerwehren lediglich über die Beschlüsse
bezüglich Bernhardzell zu informieren. Der Planung Bernhardzell gingen offensicht-
lich ausgedehnte Konzeptarbeiten voraus, nur hat man es unterlassen, dem Kan-
tonsrat diese Konzepte in den geforderten Postulaten zu unterbreiten. Die Millio-
neninvestitionen seien alleinige Sache der GVA und das Parlament habe dazu
nichts zu sagen, wird uns ausgeführt. Wie die Regierung zur Auffassung kommt,
dass Bernhardzell für den Kanton St.Gallen zentraler gelegen sei, ist für uns aus

19. April 2010

Nr. 253 / 12

dem Linthgebiet nur schwer nachvollziehbar. Wir im Linthgebiet glauben, dass für solche bedeutende Investitionen, die letztlich entweder der Steuerzahler oder die Hausbesitzer zu bezahlen haben, zuerst saubere, klare, demokratisch abgesegnete Grundlagen geschaffen werden müssten. Wieso die Regierung in diesem Fall diesen klaren Weg nicht geht und bei der für unsere Sicherheit so wichtigen Organisation nicht beschreiten will, ist für uns nicht nachvollziehbar. Damit wird der wichtigen Milizorganisation Feuerwehr ein Bärendienst erwiesen. Wir brauchen auch in Zukunft Angehörige der Feuerwehr mit Herzblut. Auf diese Art und Weise gewinnt man kaum neue Feuerwehrherzen. Wir sind der Auffassung, dass in Zusammenhang mit den Beschlüssen des Kantonsrates anlässlich der Beratungen über den Aufgaben- und Finanzplan der Regierung eine Investition Bernhardzell vorerst nicht angebracht erscheint. Wir fordern daher die Regierung auf, ihre Haltung in Bezug auf diese Investition nochmals zu überprüfen. Die in Aussicht gestellte bessere Zusammenarbeit mit dem Amt für Feuerschutz und der GVA darf zukünftig nicht Wunschdenken bleiben. Ein Diktat aus der Pfalz in diesem Stile darf so nicht weitergehen.

Regierungsrat Gehrer: Zum Inhalt der Interpellation und auch zur Antwort möchte ich nicht weiter Stellung nehmen. Ich denke, wir haben dazu ausführlich Stellung genommen, auch wenn die Antwort offenbar nicht dem Wunsch der Interpellanten entsprechend ausgefallen ist. Aber etwas macht mich natürlich hellhörig, indem uns vorgeworfen wird, dass wir die Feuerwehren in die Überlegungen nicht einbezogen hätten. Meine Abklärungen haben ergeben, dass ein Einbezug zwar erfolgte, aber keine eigentliche Vernehmlassung durchgeführt wurde. Ich werde veranlassen, dass wir jetzt im Nachhinein, bevor wir die weiteren Schritte in die Wege leiten, nunmehr noch offiziell über den kantonalen Feuerwehrverband die verantwortlichen Feuerwehrinstanzen vertraut machen mit diesem Konzept, das dahintersteht. Wir werden auch aufzeigen, wie es insgesamt etwa mit der Ausbildung steht. Wir hatten ursprünglich vor, diesen Bericht als Ergänzung des zurückgestellten Berichts 40.07.08 «Stand und Förderung des Feuerwehrwesens im Kanton St.Gallen» zu erstatten. Der hängt zusammen mit dem Konzept Feuerwehr 2015. Wir sind aufgrund des Zeitplans des Bundes leider noch nicht in der Lage, das jetzt schon zu tun, aber im Bereich der Ausbildung können wir das vorwegnehmen und Ihnen dann eine Auslegeordnung machen. Ich bin dann auch bereit, einen oder zwei Monate zuzuwarten, bis wir die weiteren Schritte unternehmen. Aber in der Sache selber bin ich felsenfest davon überzeugt, dass es eine gute Sache ist, auch für die Feuerwehrleute aus dem Linthgebiet.

51.10.10 Vorgehen zur Überprüfung Abschreibungspraxis nach HRM2

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 23. Februar 2010
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. März 2010

Gysi-Wil (im Namen der SP-Fraktion): Die Interpellantin ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Die Antwort zeigt auf, dass man es mit den Abschreibungen durchaus anders machen könnte, als das der Kanton St.Gallen handhabt. Sei es, wie es eben in den

19. April 2010

Nr. 253 / 13

Gemeinden in unserem Kanton teilweise gehandhabt wird, mit deutlich längeren Abschreibungsdauern, oder sei es, wie in anderen Kantonen, dass insbesondere bei Hoch- und Tiefbauten durchwegs 10 Prozent Abschreibungsquoten gang und gäbe sind – wie die Zusammenstellung zeigt –, um das Ganze viel schneller abzuschreiben. Es wird nicht das erste Mal darauf hingewiesen, dass es eigentlich keine Auswirkungen hätte ausser in der Umstellungszeit. Wenn man gleichmässig investiert, hätten die Abschreibungsdauern keine effektive Wirkung. Dennoch sind wir der Meinung, dass wir uns diesen Spielraum geben sollten. Wir haben als Kantonsrat keinerlei Handhabe, weil es in einer Verordnung geregelt ist, und darum hatten wir auch die Interpellation eingereicht.

51.10.11 Neue Steuerkommissärinnen bzw. Steuerkommissäre gegen Steuerhinterziehung

Unterlagen: – Wortlaut der Interpellation vom 23. Februar 2010
 – Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. März 2010

Friedl-St.Gallen (im Namen der SP-Fraktion): Die Interpellantin ist mit der Antwort der Regierung teilweise zufrieden.

Auch die Regierung anerkennt in der Antwort, dass in der Schweiz eine Entwicklung in der Frage der Unterscheidung zwischen Steuerhinterziehung und Steuerbetrug eingesetzt hat, die vor kurzem noch undenkbar war. Steuerhinterziehung und Steuerbetrug sind Diebstahl an der Bevölkerung. Für die SP-Fraktion ist deshalb nicht verständlich, warum die jetzige Situation, wo eben in der Bevölkerung diese Unterscheidung klar aufkommt, dass dieser Druck, der in der Öffentlichkeit nun hoch ist, nicht genutzt wird, um wirklich entscheidend gegen diese Auswüchse vorzugehen.

Auf der einen Seite haben wir heute die Selbstanzeige einmal im Leben usw. Wir kennen das. Auf der anderen Seite braucht es diese Kontrollen. Diese müssen verstärkt werden, damit überhaupt jemand hingehet und sich auch selbst anzeigt. Wie die Zahlen zeigen, haben wir 120 Fälle, die jetzt da auf dem Tisch liegen. Man muss davon ausgehen, dass es sich dabei eher um die kleinen Fische handelt, weil die grossen sich doch wahrscheinlich nicht unbedingt selbst aufdecken, wenn der Druck nicht erhöht wird. Die Zusage des kantonalen Finanzamtes, das dann bei Vorliegen von verlässlichen Zahlen informiert wird, wertet die SP-Fraktion positiv, und wir warten gespannt auf diese Zahlen. Beim Vorgehen hätten wir mehr Engagement und mehr Druck erwartet.