

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Departement
Bau und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Arlette Schläpfer
a. Kantonsrätin
Rietli 1
9411 Schachen b. Reute
Tel. 071 891 57 62
arlette.schlaepfer@bluewin.ch

9411 Schachen bei Reute, 3. Mai 2022

**Stellungnahme der Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) zur Vernehmlassung zum
4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026**

Geschätzter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 laden Sie uns ein, zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm Stellung zu nehmen, wofür wir uns bedanken. Gerne äussern sich die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) fristgerecht zu dieser Vernehmlassung wie folgt:

Grundsätzliche Bemerkungen

- Das vorliegende Programm ist übersichtlich und verständlich. Wir danken dem Departement Bau und Volkswirtschaft dafür. Den derzeitigen Ausbaustandard erachten wir als in Ordnung, ebenso die Tatsache, dass sich die Minimalbreiten der Ausserrhoder Strassen- aufgrund der appenzellischen Gegebenheiten am unteren Ende der Normvorgaben bewegen.
- Anregen möchte die PU AR erneut ein Gesamtverkehrskonzept, dies mit dem Ziel einer ganzheitlichen Sicht auf die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit einem Gesamtverkehrskonzept könnten öV-Konzept und Strassenbau- und Investitionsprogramm sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, was Übersicht schafft und eine Gesamtschau ermöglichen würde. Eine solche ist für unseren ländlichen Kanton unerlässlich, da für das Fortkommen oft Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV gewählt werden. Darin könnten auch die Energie- und Umweltgesetzgebungen inkl. Strategien definiert werden. Da alle Themen im selben Departement angesiedelt sind, wäre dies möglich und sinnvoll.
- Punkto Velowegnetz wünschen sich die Parteiunabhängigen für Ausserrhoden mehr Visionen und Mut, auch wenn im Moment ein Verzicht auf weitere Velowege aufgrund fehlenden gesetzlichen Zwangs erklärbar ist. Wir regen an, sowohl im Sinne der Energie- und Klimadebatte wie auch im Hinblick darauf, dass der Kanton stolz auf seine lebenswerten Streusiedlungen ist, den Ausbau des Velowegnetzes voranzutreiben, allenfalls mit einem Kostenverteiler 50 % Kanton / 50 % Gemeinden. Ziel müsste ein flächendeckendes Velowegnetz sein, das den Ausserrhoderinnen und Ausserrhodern erlaubt, sicher mit dem Velo zur nächsten öV-Haltestelle zu gelangen oder auch einen sicheren Familienausflug mit dem Velo unternehmen zu können. In Betracht zu ziehen wäre hier allenfalls auch eine Mitfinanzierung der Velofahrenden beispielsweise mittels einer Vignette.

- Als sinnvoll erachtet es die PU AR, wenn grundsätzlich mehr Reserveprojekte geplant würden, verzögern sich die einzelnen Projekte doch oftmals, beispielsweise durch Einsprachen. Dadurch würde sich ein optimaleres Ausnutzen der finanziellen Mittel zugunsten der Strassenbenutzenden in Appenzell Ausserrhoden ergeben.
- Die Finanzierung des Strassenbau- und Investitionsprogramms ist mit Gebühren und Abgaben gesichert. Die Mittel fliessen aber nicht vollständig in den Strassenunterhalt und den Ausbau, sondern 35% werden der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Dies ist nur vertretbar, wenn es für alle Strassenbenutzenden wesentliche Verbesserungen gibt. Falls aber auch in Zukunft die wichtigen Verkehrsachsen nicht mit Grossprojekten oder innovativen Lösungen angegangen werden, müssen die hohen Strassenverkehrsabgaben zwingend reduziert werden. Das gleiche gilt für die bereits erwähnten Verbesserungen im Velowegnetz. Wir fordern deshalb, dass mindestens 15% der Motorfahrzeugsteuer zusätzlich für Innovation und nachhaltige Verkehrslösungen inkl. Velowege verwendet werden (Siehe auch 5.4).

Detaillierte Anmerkungen zum vorliegenden Strassenbau- und Investitionsprogramm

Nachfolgend erlauben wir uns auf einige Punkte näher einzugehen.

1.5 Kantonaler Richtplan

Aufgeführt ist hier (aus dem 3. Programm übertragen) der Ausbau mit Rad- und Gehweg der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Zürchersmühle, Teilstück Murchbachrank-Saien. Zu diesem Punkt verweisen wir Sie auf unsere Anmerkungen unter 4.6.1.

1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Erstaunt stellt die PU AR fest, dass der Kanton und die Gemeinden es nicht schaffen werden, innerhalb der gesetzlichen Frist von 20 Jahren (!) das Behindertengleichstellungsgesetz bezüglich Haltekanten umzusetzen. Für 25 von 96 Haltekanten der 1. Priorität soll bis Ende 2023 erst das Bauprojekt erstellt sein!

Zudem stellt sich die Frage, ob ein Abwägen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses legal ist, respektive wie gross der gesetzliche Spielraum ist und wem es obliegt, zu entscheiden, ob eine der noch nicht behindertengerechten 190 Haltekanten saniert wird oder nicht. Kann es im Sinne des Kantons sein, erst dann zu reagieren, wenn eine Einsprache, respektive ein rechtliches Begehren vorliegt? Unser Anspruch an den Kanton Appenzell Ausserrhoden ist es, dass die Integration von Menschen mit Beeinträchtigung eine Selbstverständlichkeit ist.

1.11 Bundesgesetz über Velowege

Für frühestens 2023 wird mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Velowege gerechnet. Danach müssen innert fünf Jahren das Velowegnetz für den Alltag und jenes für die Freizeit in verbindlichen Richtplänen verankert werden, ebenso müssen unter anderem Aufgabenteilung und Kostenteiler festgelegt werden. Gemäss vorliegenden Unterlagen wird dafür mit mindestens drei Jahren gerechnet. Dieser Umstand veranlasst den Kanton dazu, keine zusätzlichen Projekte/Finanzmittel in das vorliegende Programm aufzunehmen.

Tatsache ist, dass das Ausserrhoder Velonetz erhebliche Lücken aufweist. Mit Blick auf die Klimaziele gilt es den Fahrrad- und Langsamverkehr zu fördern. Dies mit dem Ziel für Velobenutzende sichere Möglichkeiten zu schaffen, etwa die Strecke vom Wohnort bis zu einer öV-Haltstelle mit dem Fahrrad zurücklegen oder von Ort zu Ort gelangen zu können. Auch wenn nicht geplant, so wäre es doch weitsichtig, die nötigen Ausbauten bereits jetzt anzugehen und damit nicht nochmals vier bis fünf Jahre zuzuwarten. Ein neue Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden für Velowege ist deshalb zu prüfen, damit die Gemeinden nicht aus finanzpolitischen Überlegungen Velowege nicht realisieren, obwohl Strassen zu diesem Zeitpunkt saniert werden.

1.13.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Auch hier stellt die PU AR erstaunt fest, dass die Vorgaben der Eisenbahnverordnung, welche eine Sanierung bis 2014 festlegt, 2022 noch immer nicht umgesetzt sind. Wäre hier der Kanton als Oberaufsicht und Besteller nicht in der Pflicht?

2.2 Nationalstrasse N25 / Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Enttäuscht stellen die Parteionabhängigen fest, dass auf dem Streckenabschnitt Hundwilertobelbrücke – Friedhof Hundwil in den kommenden vier Jahren nichts geschehen wird, und für den Abschnitt Hundwil–Sonderau–

Kantonsgrenze AR/AI noch nicht einmal ein Projekt existiert. Wie bereits erwähnt sind wir der Meinung, dass in Sachen Ausbau Velonetz nicht weiter zugewartet werden dürfte.

In Bezug auf die Schwänlikreuzung bedauern wir, dass dieses Sanierungsprojekt aus Ressourcengründen innerhalb der Periode 2023-2026 nicht umsetzbar ist, obwohl diese Kreuzung für zahlreiche Unfälle bekannt ist. Auch stellen wir die Frage, ob die Brücke betreffend Zustand, Statik und Sicherung die Grenzwerte inkl. Sicherheitsmarge noch einhält? Wir verlangen, dass die Umsetzung dieses Projektes möglichst schnell angegangen und zwingend an die Umfahrung ausgerichtet wird.

2.4. Zubringer Appenzellerland im STEP?

Die PU AR bedauert, dass der Kanton dieses Projekt nicht aktualisiert hat. Es gilt den Zubringer Appenzellerland anzupassen und weiterzutreiben. Zudem gilt es zusätzliche Massnahmen zur sofortigen Minderung von Sicherheitsproblemen in Angriff zu nehmen (Unter- und/oder Überführungen, Schulwege). In künftigen Gesprächen mit dem Eigentümer Bund, erwarten wir ein bestimmtes und zielgerichtetes Auftreten, um die Situation endlich zu verbessern und eine nachhaltige Entlastung zu erreichen. Zudem sind bei einer Nichtaufnahme des Projektes Sofortmassnahmen zur Verbesserung zu treffen. Unter anderem muss auch die Umfahrung Toggenburg für den Freizeitverkehr Richtung Schwägalp einbezogen werden (siehe auch 4.13).

3. Rückblick

Erst ein Teil der im 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 aufgeführten Objekte konnte bis dato realisiert werden. Bei mehreren Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen. Daher sei an dieser Stelle unsere Empfehlung zu mehr Reserveprojekten wiederholt.

Zu den ausgeführten Objekten äussern wir uns im speziellen zum Landsgemeindeplatz Trogen. Die Ausführung ist unbestritten schön. Die Kreuzung aber ist unseres Erachtens weiterhin verwirrt und birgt trotz geringer Geschwindigkeiten ein grosses Unfallpotential und Probleme bei der Beschilderung für ortsunkundige Automobilisten.

4.6.1 Urnäsch

Das Projekt Veloweg/Ausbau Murbach-Sulzbrunnen ist dringend. Es stellt sich die Frage, ob eine langfristige Planung gemeinsam mit den Appenzeller Bahnen bezüglich einer Brücke Murbach sinnvoll und zweckdienlich wäre. Dies könnte diverse Besserungen mit sich bringen: Keine Kosten durch Rutschungen in diesem Bereich, einige Bahnübergänge könnten eliminiert werden, die Appenzeller Bahnen profitierten mit kürzeren Fahrzeiten etc.

4.6.13 Rehetobel

Das Projekt Brücke Zweibrücken ist uralte und dringend auszuführen. Mit Blick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und im Sinne der Gleichbehandlung der Bezirke ist das Kreditbegehren schnellstmöglich vor Volk zu bringen.

4.6.17 Wolfhalden

Die Dreispurstrasse zwischen Wolfhalden und Heiden wird durch einen modernen Strassenquerschnitt ersetzt. Begründet wird dies mit Verkehrssicherheitsgründen, weil sich auf dieser Strecke am obersten Teil ein Abzweiger befindet. Strassenbenutzer haben unter anderem bereits beim Departementsvorsteher eine Begründung für dieses Projekt verlangt und darauf hingewiesen, dass auf der Strecke von 5 km zwischen der Gemeindegrenze von Wolfhalden bis nach den Dorfgrenzen von Heiden durch überbautes Gebiet somit keine Überholmöglichkeiten mehr bestehen würden. Das Risiko von unkontrollierten Überholmanövern, speziell das Überholen von langsameren Verkehrsteilnehmern, sei deshalb erheblich. Zudem seien zum Glück nicht wirklich viele Unfälle auf diesem Abschnitt bekannt. Leider kam bis anhin keine Antwort auf diese, aus Sicht der PU AR, berechtigten Fragen.

Deshalb möchten wir gerne wissen, ob dieses Projekt wirklich nötig ist, der Strassenzustand am Ende der Lebensdauer ist und ob angesichts dringenderer Projekte eine Zurückstellung zugunsten echter Verkehrsunfallschwerpunkte (Bsp. Schwänli, Herisau) nicht sinnvoller wäre?

4.13 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee

In den Bereich des besseren Verkehrsmanagement gehört für die PU AR auch der Einbezug der durchgehenden Umfahrung Toggenburg. Diese ermöglicht eine schnellere Erreichbarkeit des Appenzeller Hinterlandes im Allgemeinen und der Schwägalp im Speziellen über diese Achse. Eine entsprechende Ausschilderung der Ausfahrt Wil würde die Stadt Gossau und Herisau entlasten. Via Google Maps wird diese Route ab Winterthur nach Schwägalp bereits ausgewählt und durch die Eröffnung der Umfahrung Wattwil Ende August 2022 wird diese Variante nochmals attraktiver.

Der Regierungsrat wird ausdrücklich aufgefordert, sich für eine entsprechende Ausschilderung einzusetzen und die neuen Möglichkeiten der Umfahrung Toggenburg für das Appenzellerland zu berücksichtigen.

5. Finanzen

Die PU AR vermisst die Aufführung der vom Bund fließenden Gelder für Kantone ohne Nationalstrasse (5.4 Millionen für AR?), respektive die Aufführung der finanziellen Auswirkungen bezüglich dieser Gelder mit der Übernahme der N25 durch den Bund per 1.1.2022. Wir bitten um Klärung, ob und wie lange diese Gelder noch fließen und ob diese auch umfänglich dem Strassenbau und Investitionsprogramm zufließen?

5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer

Die erwähnte „Dekarbonisierung“ des Verkehrs war und ist ein grosses Ziel der Energiestrategie des Bundes. Dass sich dadurch Auswirkungen auf die Einnahmen der Mineralölsteuer ergeben, ist auch eine Folge der Förderung der E-Mobilität. Die gleiche Auswirkung hat auch die Motorfahrzeugbesteuerung nach Hubraum, Steuer-PS, CO₂ oder eine Kombination in 19 Kantonen. Nach Gesamtgewicht und damit ohne ökologische Aspekte besteuern inkl. Appenzell Ausserrhoden, lediglich 7 Kantone. Für E-Autos ist dadurch unser Kanton aktuell der teuerste in der Schweiz.

Ungeachtet davon, ist es sehr eigenartig und befremdlich, wenn man sich über eine Lenkungsabgabe beschwert, wenn diese funktioniert und durch diese Lenkungsabgabe eine Verlagerung auf sparsamere Fahrzeuge bewirkt wurde.

Die Themen Energie und Strassen sind im selben Departement angesiedelt. Eine Vernetzung von Mobilität und Ökologie wäre deshalb, ähnlich wie die Vernetzung ÖV und Strassen, dringend nötig. Zudem muss auch hier nochmals erwähnt werden, dass der Kanton Appenzell Ausserrhoden 35% der Strassenverkehrssteuer in die allgemeine Staatskasse überträgt. Deshalb sind auch Mindereinnahmen oder Mehrausgaben, mit jeweils einem gleichzeitigen Verzicht auf einen Teil dieser Umschichtung zugunsten der allgemeinen Staatskasse, mühelos möglich.

5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025, Nettoinvestitionen Strassenbau

Die PU AR fordern, dass zusätzlich mindestens 15 % der Motorfahrzeugsteuern in Innovation und nachhaltige Verkehrsweglösungen fließt. Dies gilt ausdrücklich auch für Velowege für den Alltag und/oder die Freizeit. Dadurch erhoffen wir uns neue Impulse und die Schaffung von neuen, sicheren Velowegen, um auch hier einen Beitrag an Umwelt und den Erhalt unserer Streusiedlungen zu leisten.

6 Ausblick

Wir erlauben uns einen Hinweis auf die Bildauswahl. Diese scheint in Anbetracht dessen, dass es im Kanton zahlreiche Strassen gibt, die nicht einmal über ein Trottoir verfügen, unpassend. Im Gegensatz etwa zur Strasse Wald-St. Anton oder Bühler-Trogen verfügt die gezeigte Strasse, wenn auch nicht über eine zeitgemässe Veloinfrastruktur, so doch zumindest über ein Trottoir, welches zumindest teilweise als Veloweg genutzt werden könnte.

7. Anhang

Währenddessen die Anhänge 7.1. bis 7.9 sich auf Ausführungen im Programm beziehen, präsentiert sich Anhang 7.10 ohne Verweis und Erklärung. Die Statistik lässt Fragen offen: Weshalb wird der Sollwert seit sieben Jahren nicht erreicht? Muss er nicht erreicht werden, weil das Kantonsstrassennetz in einem so guten Zustand ist? Sollte er erreicht werden, kann aber nicht, weil es an Ressourcen oder Reserveobjekten fehlt? Fragen, die es zu beantworten gilt.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen

Arbeitsgruppe der PU AR:

Edith Beeler, Ralf Menet, Hans-Peter Ramsauer, Eva Schläpfer, Alfred Wirz, Irene Hagmann.