

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Netzplanung
netzplanung@astra.admin.ch

Arlette Schläpfer, a.KR
Präsidentin PU AR
Rietli 1
9411 Schachen b. Reute
Tel. 071 891 57 62
arlette.schlaepfer@bluewin.ch

9411 Schachen bei Reute, 23. April 2022

Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zum Strategischen Entwicklungskonzept (STEP) Nationalstrassen

Stellungnahme Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (PU AR)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 laden Sie uns ein, zum STEP Nationalstrassen und Ausbauschnitt 2023 Stellung zu nehmen, wofür wir uns bedanken. Gerne äussern sich die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) fristgerecht zu dieser Vernehmlassung wie folgt:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die PU AR sehen die Schwierigkeiten in den Handlungsfeldern des ASTRA und dem Bundesrat zwischen regionalpolitischen, finanzpolitischen, verkehrssicherheitspolitischen und umweltpolitischen Aspekten sowie den Interessen der verschiedenen Politiker*innen und Behörden. Wir möchten aber ausdrücklich betonen, dass die vorhandene Komplexität die Direktbetroffenen von Lärm, Emissionen, verstopften Strassen und Sorge um die Sicherheit nicht interessiert.

Als zweitgrösste politische Gruppierung/Fraktion im Kantonsrat AR anerkennen wir aber selbstverständlich die Arbeit und sind mit den Grundzügen der Vorlage mehrheitlich einverstanden. Auf die Ausnahmen werden wir noch ausführlich eingehen.

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergstunnel mit der Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 zur Verbesserung der Situation der Stadtautobahn St. Gallen begrüssen wir ausdrücklich. Diese ist wichtig für die ganze Region St. Gallen und damit auch für einen Teil des Appenzellerlandes bestehend aus Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden. Dass der Bundesrat den Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Zubringer Appenzellerland sieht, haben wir erfreut zur Kenntnis genommen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Für die Volkswirtschaft ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von grosser Bedeutung. In ländlichen Gebieten wie Herisau und den beiden Appenzell nehmen dabei die Strassen eine zentrale Rolle ein. Vor allem auch in Bezug auf die Streusiedlungen die man nicht oder nur teilweise direkt an den ÖV-Verkehr anschliessen kann. In den ländlichen Kantonen ist das Fortkommen nur mit Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und ÖV möglich.

Eine Vernetzung mit den raumplanerischen Strategien und weiteren Aspekten des Bundes ist bei solchen Investitionsprogrammen sinnvoll und nötig. Die Ostschweiz und speziell das Appenzellerland ist ein gutes Beispiel für den haushälterischen Umgang mit Kulturland. Die direkte Verbesserung der Lebensqualität durch den Zubringer

Appenzellerland ist auch eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt dieser Streusiedlungen und der angestrebten Innenverdichtung durch Bund, Kantone und Gemeinden.

Ebenfalls sind bei einem Strassenprogramm auch der ÖV und der Langsamverkehr einzubeziehen. In einem Gesamtmobilitätskonzept, bestehend aus diesen unterschiedlichen Verkehrsformen, würden nämlich die Herausforderungen des Appenzellerlandes noch deutlicher aufgezeigt. Früher wurden noch Güter via Appenzeller Bahnen und Südostbahnen transportiert. Diese Transporte wurden bereits vor Jahren auf die Strasse verlagert. Die Hälfte der 20 Gemeinden in Appenzell Ausserrhoden verfügt über keinen Schienenanschluss und die ÖV-Erschliessung erfolgt via Regiobus AG, Publicar und Postauto AG. Das gleiche gilt für die Feinerschliessung in Herisau, Gossau SG und den restlichen Gemeinden im Appenzellerland. Ein Grossteil des öffentlichen Verkehrs passiert also ebenfalls auf den Strassen. Das Appenzellerland, die Gemeinde Herisau sowie die Stadt Gossau müssen vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die Lärm- und Abgasemissionen verringert, die Verkehrssicherheit erhöht, ein sicherer Fuss- und Veloverkehr gefördert und ein stabilerer Fahrplan für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse ermöglicht werden.

Der Föderalismus wird in der Schweiz sehr hoch gehalten. Trotzdem hat das Appenzellerland keinen Meter SBB und keinen Meter Autobahn und es scheint, dass Bern vergessen hat, dass wir seit 509 Jahren Teil der Eidgenossenschaft sind. Investitionen ausschliesslich in den grossen Städten und Agglomerationen lehnen wir entschieden ab, weil dies genau dem Föderalismus widerspricht. Die Bedürfnisse in den Regionen abseits der grossen Städte werden dadurch nicht mehr berücksichtigt und der Zusammenhalt in der Schweiz wird gefährdet. Herisau, Gossau SG und das Appenzellerland im Allgemeinen und die Bevölkerung in den direktbetroffenen Gebieten im Speziellen leiden sehr an der momentanen Situation. Wir laden die zuständige Departementsvorsteherin gerne ein, sich ein Bild vor Ort zu machen und den Menschen zu erklären, dass es hier lediglich einen „eher geringen Problemdruck“ gibt. Sorge um die Gesundheit und die Kinder auf dem Schulweg sind ernst zu nehmen. Auch wenn für den Bund die Probleme des Appenzellerlandes weit weg sind, so dürfen wir doch erwarten, dass auch diese gelöst werden. Ansonsten wäre die Überführung der Strasse N25 vom Kanton an den Bund ein Fehler mit falschen Versprechen gewesen und würde uns weiterer Entwicklungsmöglichkeiten berauben.

Durch diese Überlegung sind die PU AR sehr enttäuscht, dass der Zubringer Appenzellerland nicht im aktualisierten STEP Nationalstrassen erscheint, nicht einmal im Realisierungshorizont 2040! Das ist ein Affront und für uns nicht akzeptabel. Aus Sicht von Herisau, Gossau SG, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und deren Bevölkerung ist die Notwendigkeit einer Projektentwicklung klar gegeben und eine Aufnahme in den STEP des Ausbaus schritt 2023 gerechtfertigt. Dass wir auch bei dieser Entwicklungschance nicht berücksichtigt werden, macht uns traurig und lässt die Vermutung zu, dass die Appenzeller*innen für Bern nicht wichtig sind.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nein, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau genügt nicht. Mit den begrenzten Mitteln können 7 Projekte, bei welchen ein Handlungsbedarf erkannt wird, vor allem aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden. Weitere Projekte wie z.B. die Umfahrung Bivio werden gar nicht mehr verfolgt. Dies kann nicht der Anspruch des Bundes sein, zahlreiche Regionen mit ihren Problemen allein zu lassen. Auch darum nicht, weil durch den Übertritt der Strassen an den Bund auch keine eigenen Verbesserungen resp. diese nur noch erschwert möglich sind. Wir fordern deshalb eine Aufstockung der Mittel um mehr Projekte realisieren zu können.

4. Ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, das Gesamtprojekt des Zubringer Appenzellerland inkl. den Verbesserungen für Gossau SG muss in den STEP im Ausbaus schritt 2023 aufgenommen werden. Die PU AR sind sehr enttäuscht über die Absicht des Bundes, das Projekt „grundsätzlich zu überprüfen“. Die nun negativ ausgelegten Punkte wurden in den letzten Jahrzehnten immer wieder durch Untersuchungen, Studien und Prüfungen widerlegt. Der Bedarf ist ausgewiesen und die heute vorgeschlagene Linienführung ist sinnvoll. Eine nochmalige „grundsätzliche Überprüfung“ ist angesichts der Paletten an Dokumentationen, Unterlagen und Berichten und durch die aktuelle, ausgewiesene, emissionstechnisch und sicherheitstechnisch problembehaftete Verkehrssituation bei der Durchfahrt Herisau und Gossau SG nicht verständlich.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Ostschweiz ist zwar mit den Verbesserungen rund um den Anschluss St. Gallen vertreten. Andere, für die Ostschweiz ebenso wichtige Projekte wie die Thurtalstrasse (BTS/OLS) und der Zubringer Appenzellerland wurden aber nicht berücksichtigt. Die PU AR wiederholt an dieser Stelle, dass ein Verzicht auf den Zubringer Appenzellerland ein Affront für unsere Bevölkerung ist.

Der Bundesrat möchte den Zubringer Appenzellerland noch einmal umfassend prüfen und dem vorliegenden Lösungsansatz Alternativen gegenüberstellen. Er sieht zwar, dass in Herisau und Gossau SG Handlungsbedarf besteht, der Problemdruck scheint ihm im nationalen Vergleich aber eher gering. Der Planungsstand sei nicht mehr in allen Belangen aktuell. Nötige Anpassungen dürften zu Mehrkosten führen und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens negativ beeinflussen. Zudem beständen Zweifel an der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen des Bundes.

Aufgrund der mittlerweile jahrzehntelangen Vorgeschichte erachten wir diese Beurteilung als Ausrede, um aus politischen Gründen andere Engpässe prioritär zu behandeln. Dies ist für uns nicht akzeptabel und wir erlauben uns, ausführlich auf die ausgeführten Scheinargumente einzugehen, um ein Signal ans Bundeshaus zu senden, dass der Kanton Appenzell Ausserrhodens diese ungerechte Behandlung nicht akzeptiert.

Handlungsbedarf – eher geringer Problemdruck

Seit Jahrzehnten müssen Quartiere in Herisau und Gossau SG die entsprechenden Abgas- und Lärmimmissionen erdulden. Durch den Mehrverkehr ist diese Situation heute Alltag. Dies belastet die Lebensqualität sehr schwer. Die entsprechenden Liegenschaften werden nicht mehr ausreichend in Stand gehalten. Familien und junge Leute ziehen weg und fehlen als Fachkräfte für die lokale Wirtschaft. Der Umgehungsverkehr belastet auch die angrenzenden Gebiete.

Es wurden immer wieder verschiedenste Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagements erarbeitet und umgesetzt. Die Erfolge aus diesen Massnahmen wurden durch die Zunahme des Verkehrs wieder neutralisiert. Die aktuelle Problemstellung mit der planerischen und finanziellen Komplexität ist nur mit dem Wissen und der Power des ASTRA lösbar. Wir vertrauen darauf, dass das Departement, der Bundesrat und das eidgenössische Parlament uns nicht vergisst und uns unterstützt.

Planungsstand – technische Anpassungen, Mehrkosten, Wirtschaftlichkeit

Die PU AR sind überzeugt, dass das vorliegende Projekt eine gute Grundlage zur Aktualisierung bildet und durch das ASTRA, mit Hilfe der Kantone SG, AR und AI sowie den umfassenden Dokumentationen, Studien usw. relativ einfach auf einen Umsetzungsstand gebracht werden kann. Der Kanton Appenzell Ausserrhodens hat seine Hausaufgaben auch mit den erfolgten Landkäufen und Planungen gemacht.

Bei der wirtschaftlichen Beurteilung des Zubringers Appenzellerland sind bedeutende Mehrwerte miteinzubeziehen. In den betroffenen Wohnquartieren in Herisau und Gossau SG können Entwicklungen erfolgen. Eine Studie und eine Umfrage bei Gewerbe und Industrie hatte 2020 ergeben, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung sehr hoch ist. Die Entwicklung beider Appenzeller Kantone und der Region muss vom Bundesrat im gesamtschweizerischen Kontext gewürdigt und unterstützt werden. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen dürfen und die Randgebiete vergessen werden. Das würde dem Föderalismus diametral widersprechen. Wenn das Mittelland und die Städte inkl. Agglomerationen weiter gefördert und zubetoniert werden, erhöht das den Druck an den Wochenenden und den Feiertagen auf die intakte Natur des Appenzellerlandes mit den Alpstein zusätzlich. Wir werden so zum Ballenberg, müssen den Abfall, den Lärm und die Abgase der Stadtbevölkerung erdulden, können uns aber nicht weiterentwickeln. Dies ist für Land und Leute nicht akzeptabel.

Bei den Mehrkosten hat auch der Bund einen massgeblichen Einfluss mit Anpassungen an Normen und Ausbaustandards sowie auf die Teuerung. Diese Begründung trifft also auf alle Projekte zu und ist kein Argument gegen den Zubringer Appenzellerland.

Variantenfächer – Kompatibilität mit verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen

Die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhodens und Appenzell Innerrhodens haben mit dem Zubringer Appenzellerland ein Projekt zu den regionalen und lokalen Problemstellen vorgelegt. Es löst die Verkehrsprobleme in Herisau und Gossau SG und verbessert die Verkehrsanbindung eines grossen Teil des Appenzellerlandes. Eine Strassenführung durch Tunnels ist betreffend Lärm- und Abgasemissionen sehr gut und durch Luftfilteranlagen sind diese deutlich geringer, als wenn man die aktuell inakzeptable Situation belassen würde. Die erwähnten verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätze sind deshalb aus unserer Sicht ein schwaches und unbelegtes Argument.

Die heute vorliegende Variante verfügt über eine optimierte Linienführung mit dem kleinsten Flächenbedarf an intakter Natur. Den „Variantenfächer“ nochmals zu öffnen ist für die PU AR angesichts der umfangreichen Vorarbeiten – auch unter Einbezug des ASTRA – unverständlich.

Der öffentliche Verkehr ist durch die ungenügenden Situationen aktuell nur bedingt konkurrenzfähig. Für den Fuss- und vor allem den Veloverkehr gibt es keine angemessenen Platzverhältnisse und die Sicherheit ist dafür auf der gesamten Achse N25 ungenügend. Auch diese Tatsachen müssen berücksichtigt werden.

Allgemeine Überlegungen

Eine gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene und eine angemessene Infrastruktur ermöglicht eine Entwicklung auch für Gebiete, die nicht in unmittelbarer Nähe zu den grossen Zentren liegen. Das Appenzellerland hat ein Recht auf diese Entwicklung und benötigt dafür die Unterstützung des Bundes durch die Aufnahme des Projekts Zubringer Appenzellerland zum STEP Ausbauschnitt 2023. Auch als Halbkantone gehören wir zu der Schweizer Eidgenossenschaft. Wir bitten Sie, dies zu berücksichtigen.

Nationalstrassen sind entscheidend, um die grossen Zentren, die Agglomerationen und die Randregionen miteinander zu verbinden. Dies ermöglicht die Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen in die eine und Freizeiträumen in die andere Richtung. Kantonshauptorte sind entsprechend besonders zu erschliessen. Diese Verbindungen sind auch eine Form des nationalen Zusammenhalts und ein regional ausgewogenes Nationalstrassennetz muss sichergestellt werden. Den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen muss Rechnung getragen werden, damit für das Appenzellerland als Berggebiet und Randregion eine befriedigende Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar, und die regionalpolitischen Aspekte müssen, neben den reinen Nutzungszahlen, ebenfalls berücksichtigt werden.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Dass der Zubringer Appenzellerland nicht im aktualisierten STEP Ausbauschnitt 2023 erscheint, nicht einmal im Realisierungshorizont 2040 ist ein Affront und für uns nicht akzeptabel. Mit dem Entscheid, das Projekt grundsätzlich und ausserhalb des STEP zu überprüfen, ist eine Lösung in den kommenden Jahren oder sogar Jahrzehnte nicht gesichert, ja gar unwahrscheinlich.

Die Folgen sind weiterhin Staus, Sicherheitsprobleme für Fussgänger und Velofahrer, Behinderung des ÖV-Verkehrs sowie eine zu hohe Lärm- und Schadstoffbelastung. Die Lebensqualität an den Durchgangsstrassen bleibt schlecht. Dies hat starke Auswirkungen auf die weitere Entwicklung eines Grossteils des Appenzellerlandes. Der Handlungsdruck besteht aus Sicht der PU AR schon seit langem und ist ausgewiesen. Deshalb fordern wir eindringlich, dass der Zubringer Appenzellerland in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen wird.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhodens

sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen

Arbeitsgruppe der PU AR:

Ralf Menet, Margrit Müller, Alfred Wirz, Marc Wäspi, Hans-Peter Ramsauer, Ernst Messmer, Irene Hagmann