

Die Mitte AI
Präsident
Stefan Ledergerber
Böhl 7
9054 Haslen

stefan.ledergerber@ai.die-mitte.ch
<https://ai.die-mitte.ch/>

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 27. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Mitte Appenzell Innerrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Mitte Appenzell Innerrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden:

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland

würde die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz erheblich verbessern. Die Haltung des Bundes ist deshalb nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird mit einem solchen Vorgehen gefährdet, was nach Auffassung der Mitte Appenzell Innerrhoden nicht hingenommen werden darf.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes schreibt vor, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zu dieser Zielerreichung zu leisten. Die Mitte Appenzell Innerrhoden hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Mitte Appenzell Innerrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

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

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime und dringende Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

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

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Nein. Für Die Mitte Appenzell Innerrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer

Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern nicht verstanden.

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

Die Mitte Appenzell Innerrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Die Mitte Appenzell Innerrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert Die Mitte Appenzell Innerrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Mitte Appenzell Innerrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt

Die Mitte AI
Präsident
Stefan Ledergerber
Böhl 7
9054 Haslen

stefan.ledergerber@ai.die-mitte.ch
<https://ai.die-mitte.ch/>

Die Mitte
Appenzell Innerrhoden

Freiheit. Solidarität.
Verantwortung.

die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.



Stefan Ledergerber,
Präsident Die Mitte Appenzell Innerrhoden



Dr. Nicola Moser,
Aktuar Die Mitte Appenzell Innerrhoden