



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

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

Appenzell, 22. April 2022

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023, Verpflichtungskredit und Anpassung Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und nimmt dazu Stellung:

Der Kanton Appenzell I.Rh. lehnt die Vorlage in dieser Form mit aller Vehemenz ab. Er verlangt zusammen mit den anderen Ostschweizer Kantonen, dass das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP Nationalstrassen) vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Vorhaben wie der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau oder die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) müssen in das STEP aufgenommen und einem zeitnahen Realisierungshorizont (2030) zugeteilt werden.

In Kapitel 1.1.1 halten Sie fest, dass die Nationalstrassen gewährleisten sollen, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Dieses hehre Ziel, auf dessen Erreichung die beiden Kantone Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. seit Jahrzehnten warten, verfehlen Sie mit Ihrer Vorlage erneut deutlich, weil ein sicherer, direkter Anschluss St.Gallen-West-Gossau Ost mit der NEB-Strecke N25 an die Nationalstrasse N1 nicht Aufnahme in das STEP gefunden hat. Der Hauptort des Kantons Appenzell I.Rh. ist nach wie vor ungenügend an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Die Lösung der vorhandenen Verkehrs- und Sicherheitsprobleme entlang der Nationalstrasse N25 zwischen St.Gallen-Winkeln und Appenzell wird auf unbestimmte Zeit verschoben, und die gravierenden verkehrstechnischen Engpässe in den beiden Kantonen Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. bleiben bestehen. Die nicht mehr tragbare Verkehrsbelastung in Herisau verlangt zwingend eine rasche Umsetzung des Autobahnzubringers Appenzellerland.

Auch eine von den Kantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen in Auftrag gegebene Studie belegt, dass die volkswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Zubrin-

gers Appenzellerland ausgewiesen sind. Für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Appenzell I.Rh. sowie für den Kanton Appenzell A.Rh. ist dieser Anschluss von essentieller Bedeutung.

Der Kanton Appenzell I.Rh. stellt fest, dass die bisher getätigten Anstrengungen für den Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) vom Bund nicht gemäss den berechtigten Erwartungen gewürdigt wurden.

Ohne den Zubringer Appenzellerland entstehen für den Kanton St.Gallen, insbesondere im Raum der Industrie Gossau, grosse Herausforderungen. Ohne den zusätzlichen Anschluss kann in Gossau keine Entlastung vom Zentrumsverkehr erreicht werden. Auch der bestehende Anschluss Winkeln verbleibt an der Kapazitätsgrenze und behindert eine weitere Entwicklung im Industriegebiet St.Gallen-West/Gossau-Ost. Ohne einen zusätzlichen Zubringer von der A1 in das Industriegebiet Gossau wird auch ein Güterverkehrsterminal in diesem Raum nicht erstellt werden können.

Die Kantone St.Gallen und Appenzell A.Rh. haben ihre Hausaufgaben gemacht. Es liegt ein Projekt vor, und der dafür erforderliche Korridor ist in den kantonalen Richtplänen und im Gelände gesichert.

In den Siedlungszentren im Einzugsbereich des Zubringers Appenzellerland kann das Verkehrsaufkommen schon heute nicht mehr ordentlich abgewickelt werden. Die Verkehrsmengen sind schon länger deutlich zu hoch. Innenentwicklungsprojekte von St.Gallen-Winkeln und Gossau können kaum mehr realisiert werden. Die Verkehrsbelastungen auf der NEB-Strecke N25 sind nicht mehr siedlungsverträglich. Dies führt zu einem erhöhten Unfallgeschehen mit einem entsprechend grossen volkswirtschaftlichen Schaden. Die Lärm- und Luftemissionen werden in den Siedlungsgebieten weiterhin zunehmen. Eine siedlungsverträgliche Abwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens wird auf Jahrzehnte verunmöglicht. Diese Situation kann und darf nicht länger hingenommen werden und ist zwingend zu lösen.

Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität des Kantons Appenzell I.Rh. von zentraler Bedeutung. Die verkehrstechnischen Probleme und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in der Region werden durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz ohnehin schon akzentuiert. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten noch eine adäquate Teilhabe unseres Kantons an der wirtschaftlichen Entwicklung gewährleistet werden.

Verschiedene Teilabschnitte der N25 sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand, insbesondere die Kurvenbereiche. Mehrere talseitige Stützkonstruktionen haben zudem das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die betroffenen Kantone befürchten, dass die dringend erforderlichen Sanierungsmassnahmen auf unbestimmte Zeit verschoben werden, weil die NEB-Strecke N25 im STEP gänzlich fehlt.

Das Landesbauamt ist bereits seit 2019 an der Planung eines bergseitigen Geh- und Radwegs entlang des gesamten Abschnitts der N25 auf dem Gebiet des Kantons Appenzell I.Rh. Eine Aufnahme des Zubringers Appenzellerland in das STEP erscheint uns auch aus dieser Sicht wichtig, da der Bund gestützt auf das neue Veloweggesetz voraussichtlich ab dem 1. Januar 2023 für die Projektierung und Realisierung des Geh- und Radwegs zuständig wird. Gleichzeitig mit dem Bau des Geh- und Radwegs sollte auch die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr optimiert und in Teilbereichen erneuert werden. Mit einer abschnittweisen Sanierung der NEB-Strecke N25 unter gleichzeitigem Bau eines Geh- und Radwegs könnten zudem viele der bestehenden gravierenden Sicherheitsprobleme gelöst werden.

Die Kernregion Ostschweiz ist in den letzten Jahrzehnten bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassen-Verkehrsinfrastruktur unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade Fr. 960 Mio. von insgesamt Fr. 36 Mia. in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Das sind lediglich 2.7%. Gemessen am Volumen pro Kopf nimmt die Ostschweiz damit klar den letzten Platz unter den Regionen ein.

Der Kanton Appenzell I.Rh. erwartet, gleich wie die Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK), dass die Vorlage vor der Überweisung an das Parlament gründlich überarbeitet wird. Die Ostschweizer Vorhaben und insbesondere der Zubringer Appenzellerland sind zwingend einem konkreten Realisierungshorizont zuzuteilen.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)