



**Gemeindepräsident**

9102 Herisau

Postfach 1160

Telefon 071 354 54 50

E-Mail  
Max.Eugster@herisau.ar.ch

unser Zeichen eu

Datum 28. April 2022

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Netzplanung  
3003 Bern

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

**Gemeinsame Stellungnahme zur 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 unterzeichnenden Behörden, Wirtschaftsverbände, sowie weiteren Institutionen und Vertretungen aus der Bevölkerung haben die Unterlagen geprüft Sie nehmen auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

G E M E I N D E H E R I S A U



Appenzellerland.  
Vom Bodensee bis zum Säntis.



GEWERBEVERBAND  
APPENZELL AUSSERRHODEN



APPENZELLER  
INDUSTRIE  
OFFEN UND DYNAMISCH



QUARTIERVEREIN  
SÄGE - HERISAU



Appenzell Ausserrhoden



Die Mitte  
Hinterland AR



EVP  
Evangelische Volkspartei

FDP  
Die Liberalen



SVP  
Appenzell Ausserrhoden

## **Beantwortung des Fragenkataloges**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Nein, die Unterzeichnenden sind mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

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 Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden 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. Mit dem Projekt Zubringer Appenzellerland muss die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz verbessert werden. Die reservierte Haltung des Bundes ist 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 gefährdet. Das kann nach Meinung der Unterzeichnenden nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, 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 zur Zielerreichung zu leisten. Die Unterzeichnenden halten 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 Unterzeichnenden fordern 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. Das Projekt Zubringer Appenzellerland ist jetzt anzugehen!

## 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. Sie dürfen deshalb nicht derselben Bewertung unterzogen werden. 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 schon seit langem nötige Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärm- und Abgasimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auch auf viel begangenen Schulwegen beispielsweise an der Alpsteinstrasse oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts sowie aller Gemeinden entlang der Nationalstrasse N 25.

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, also auch beider Appenzeller Kantone 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 Appenzeller Kantone drei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Der örtliche und regionale öffentliche Busverkehr entlang der bestehenden Verkehrsachsen wird heute schon täglich immer wieder durch Staus ausgebremst. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Auch die multimodalen Verkehrsdrehscheiben - der Bahnhof Herisau wird als solche in den nächsten Jahren gestärkt und leistungsfähiger gemacht – sind auf leistungsfähige Strassen angewiesen als Zubringer für die Busse aus den Gemeinden ohne Schienenanschluss und den örtlichen Busverkehr in Herisau. 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.

Und schliesslich gilt es, entsprechend den föderalen Strukturen auch die wirtschaftlichen Strukturen im ländlichen Raum nicht zu vernachlässigen. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen. Sehr erfolgreiche international tätige und bedeutende Unternehmen im Einzugsgebiet des Zubringers Appenzellerland werden durch die heutige Situation wesentlich beeinträchtigt. Die Erhaltung der Industrie sowie der Arbeits-

plätze in Herisau ist auch für die Gemeinden im Einzugsgebiet des Zubringers ein wichtiger Eckpfeiler. Es muss verhindert werden, dass sich Betriebe verlagern oder sich aufgrund der ungünstigen Verkehrserschliessung nicht mehr im Appenzellerland ansiedeln.

Dies gilt auch für den Raum Gossau Ost – St. Gallen West, in denen ein wesentliches Entwicklungspotenzial schlummert, dass im Sinne der Innenverdichtung stärker genutzt und an das Nationalstrassennetz angebunden werden soll. Die bestehenden beiden Anschlüsse um Gossau SG vermögen dies alles nicht aufzunehmen.

Die bestehenden Herausforderungen im Sinne eines sinnvoll koordinierten öffentlichen und privaten Verkehrs auf dem Zubringer Appenzellerland (N25) müssen jetzt angegangen werden!

### **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 Unterzeichnenden bleibt 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 nicht ostwärts von 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 essentielle 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 würde vom Bürger und der Wirtschaft nicht verstanden.

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

Die Unterzeichnenden beurteilen die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern sie sich mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussern sich die Unterzeichnenden nicht, wiederholen 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 so wieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordern die Unterzeichnenden, 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 Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden 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. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Unterzeichnenden unterstützen diese Haltung und damit die beiden Regierungen vollumfänglich. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Die Unterzeichnenden fordern ein zügiges Angehen des vom Bundesrat anerkannten Handlungsbedarfes auf Basis der bekannten Projektentwicklungen und im Hinblick auf die bald zu erwartenden weiteren Gebietsentwicklungen in Gossau SG sowie der Region Herisau – Appenzeller Hinterland und im Kanton Appenzell Innerrhoden. Dieser Handlungsdruck besteht schon seit langem und ist ausgewiesen. Der Zubringer Appenzellerland ist in das STEP aufzunehmen, die verkehrliche Situation JETZT anzugehen.

Freundliche Grüsse

Für die gemeinsame Vernehmlassung STEP-Nationalstrassen 2024 – 2027

### **Gemeinde Herisau**

Max Eugster, Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner, Gemeindeschreiber

Die Mitunterzeichnenden (in alphabetischer Reihenfolge)

**Appenzellerland Tourismus AR**



Pascale Sigg-Bischof,  
Verwaltungsratspräsidentin



Andreas Frey,  
Geschäftsführer

**Die Mitte Hinterland**



Stefan Ries, Parteipräsident

**Evangelische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden**



Mathias Steinhauer, Präsident

**FdP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden**



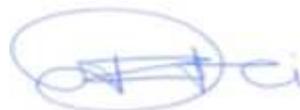
Monika Gessler, Parteipräsidentin

**FdP.Die Liberalen Herisau**



Barbara Rüst-Bohlhalder, Präsidentin

**Gemeinde Hundwil**



Margrit Müller, Gemeindepräsidentin

Regula Frei, Gemeinderschreiberin

**Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden**



René Rohner, Präsident



Bruno Eisenhut, Geschäftsführer

**Industrieverein Appenzell Ausserrhoden**



Urs Alder, Präsident



Bruno Eisenhut, Geschäftsführer

**Quartierverein Säge, Herisau**



Margrit Geel  
Präsidentin a.i.



Fabrina Frischknecht  
Beisitzerin



Hanspeter Kessler  
Projektbearbeiter

**Regiobus AG, Gossau-Herisau**



Bruno Huber, Geschäftsführer

**Schweizerische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden**



Annick Volger, Präsident

**Touring Club Schweiz, Appenzell Ausserrhoden**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Jucker', written in a cursive style.

Heinz Jucker, Präsident