

Präsident
Jens Weber
Berg 18
9043 Trogen
079 960 35 65
jens.weber@kst.ch



Sozialdemokratische Partei
Kanton Appenzell Ausserrhoden

Kanton Appenzell Ausserrhoden
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Trogen, im Mai 2022

Stellungnahme der Sozialdemokratischen Partei Appenzell Ausserrhoden zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2023-2026

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei (SP) Appenzell Ausserrhoden bedankt sich für die Möglichkeit Stellung zu nehmen zum 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026. Aus Sicht der SP liegt mit dem 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm eine detaillierte und sorgfältig ausgearbeitete Grundlage vor, worin viele Kriterien beachtet und transparent offenlegt worden sind.

Dennoch gilt als Hauptkritik der SP AR, dass das vorliegende Strassenbau- und Investitionsprogramm nach wie vor eine einseitige Gewichtung im Hinblick auf die MI Mobilität und in Bezug auf einigen wenigen Grossprojekte legt. Für den Langsam- bzw. Radverkehr ist zwingend und prioritär eine Gesamtvision zu entwickeln.

Wie auch in der VL 2019 bemerkt, ist die SP AR der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren einige Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden, der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Einzelne Kantonsstrassen wurden in der Spurbreite und Linienführung so geändert, dass eine markante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit spürbar ist. Damit verbunden hat aus Sicht der SP bei einigen ausgebauten Kantonsstrassen die Sicherheit eher ab- als zugenommen.

Der in diesen Jahren gewählte Ausbaustandard fördert einseitig den motorisierten Individualverkehr, der bezüglich Nichterreichung der Energieziele im Bereich Mobilität die Hauptverantwortung trägt. Die SP anerkennt die grosse Herausforderung, welche die bauliche Verdichtung für den Verkehr und die diversen Interessen mit sich bringt. Zielsetzung sollte sein, dass möglichst wenige, aber dafür mit Mitfahrenden ausgelastete Fahrzeuge auf den Strassen fahren. Die SP ist sich bewusst, dass die Realität aktuell anders aussieht. Die SP erwartet vom Kanton, dass er dennoch die Zielsetzungen konsequent umsetzt, um auch im Bereich Mobilität ein Umdenken zu fördern.

Weiter erwartet die SP insbesondere bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsgerechte Umsetzung mit Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung sowie einem aktiven und frühzeitigen Einbezug der Wohnbevölkerung. Die SP begrüsst fließende und weiche Übergänge im Siedlungsgebiet. Vorplätze sollen gestalterisch einbezogen werden. Ebenso erwartet die SP insbesondere im Siedlungsgebiet eine möglichst geringe Lärmbelastung durch den Strassenverkehr. Tempo-30-Zonen innerorts müssen in Ausserrhoden auch auf sehr intensiv befahrenen Strassen wie zum Beispiel der Alpsteinstrasse in Herisau in Betracht gezogen werden. Dabei ist generell auf neue Generationen des Flüsterasphalts umzusteigen. Die Lebensqualität von mehreren tausend Einwohnerinnen und Einwohnern würde damit gesteigert.

Zu 4.10 «Langsamverkehr» [NB. Gemeint sind Schul- und Pendlerverkehr mit dem Fahrrad/E-Bike).

Gemäss Unfallstatistik 2017-2021 der Kapo AR verunfallen jedes Jahr 20-30 Radfahrer (davon 15-18 Fahrradfahrer sowie ca. 8-12 E-Bikes). Diese haben grossmehrheitlich Personenschaden zu Folge. (NB. Hier sind nur die von der Kapo registrierten Fälle vermerkt. Die wirkliche Zahl dürfte somit noch einiges höher liegen). In circa der Hälfte der Fälle war der Fahrradfahrer nicht der Hauptverursacher. Leider macht die Statistik keine Aussagen zum Strassenzustand. Es dürfte allgemein bekannt sein, dass die kantonale Strasseninfrastruktur nicht auf den modernen Radverkehr ausgerichtet ist, sei es als E-Bikes oder als Rennfahrer. Insbesondere enthalten die «Hauptverkehrsachsen» in Richtung St. Gallen und Herisau, auch bspw. nach Meinung von radfahrende Kantonspolizisten, sehr viele gefährliche Schwachstellen für den Radverkehr.

Für die fünf AR-Gemeinden im Perimeter des Agglomerationsprogramm Bodensee liegt seit Jahren eine Schwachstellenanalyse vor. Die hierfür verwendete Methodik ist gemäss Richtplan 2017 auf die übrige 15 Gemeinden im Kanton zu erweitern und auf diese Grundlage ist ein kantonaler Masterplan zu erstellen. **Der Kantonsrat hat am 30. Okt. 2017 im kantonalen Richtplan festgehalten, dass eine solche auf die künftige Siedlungsentwicklung abgestimmte Schwachstellenanalyse bis 2022 vorzulegen ist.** Die Kriterien dafür sind Sicherheit, Attraktivität, Netzdichte und Netzlücken.

Im Strasseninvestitionsprogramm wird auf S. 24 lediglich wiederholt, dass «das Strassenbauprogramm den Fokus primär auf das Velowegnetz für den Alltag und dabei auf die Verbesserung der Schwachstellen bei den ortsverbindenden Velowegnetzen legen» wird. Andernorts (im Rechenschaftsbericht 2021 des RR) wird lapidar festgehalten, dass diese Zielsetzung «aus Ressourcengründen» auf die Sanierung der restlichen Fussgängerübergänge beschränkt wird. Konkret heisst dies, dass Fussgängerstreifen aufgehoben und teilweise durch Fussgängerinseln von ca. CHF 300'000 pro Projekt ersetzt werden.

Aus Sicht der SP AR ist dies aus mehreren Gründen nicht akzeptabel. **Erstens ist dies im Richtplan als richtungweisende Festlegung Nr. 3.3 beschlossen und somit behördenverbindlich.** In der Vergangenheit wurde wiederholt aber vergebens auf diese Deadline hingewiesen. Zudem hat das Tiefbauamt gemäss Stellenspiegel 52 Vollzeitstellen zur Verfügung. Für das 4. Strassenprogramm sind CHF 100 Mio. verfügbar. Das Ressourcenargument kann also nicht zutreffen. **Zweitens wirken die aktuellen Massnahmen für den Radverkehr völlig konzeptlos:** punktuell wird ein Strassenstück mit einem Geh-/Radweg ergänzt. Eine Gesamtstrategie ist nicht zu erkennen. Häufig betrifft es periphere Strassenstücke (Dicken, Urnäsch-Hemberg, usw.). Hiermit werden nicht die seit langen bestehenden neuralgischen Stellen auf den Hauptverkehrsachsen verbessert. Gerade hier liegt dringenden Handlungsbedarf.

Die Förderung des modernen, schnellen Pendler-Radverkehrs wird hier nicht aktiv verfolgt. Es muss somit insgesamt von einem ineffizienten Einsatz von Finanzmitteln gesprochen werden. Die Steuerzahler zahlen und die Strassenbauunternehmen profitieren. Dieser Zustand ist nicht akzeptabel.

Der Richtplan-Auftrag wurde somit klar nicht erfüllt. Für die SP AR ist dies der Grund, das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Tiefbaukommission als Begleitgremium

Die kantonale Tiefbaukommission erfüllt eine wichtige Rolle bei der Vorbereitung des Strassenbau- und Investitionsprogrammes. Leider ist diese Kommission sehr einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Die SP AR hat zur Kenntnis genommen, dass die Vertreterin des Langsamverkehrs aus der Kommission ausgetreten ist. Dies mit der Begründung, dass der Langsamverkehr nicht ernst genommen wird und sie immer wieder mit beschlossenen Tatsachen konfrontiert worden ist. Für die SP AR ist nachvollziehbar, dass es für einen Laien sehr schwierig ist, in ein Gremium von Fachleuten standzuhalten. Dennoch ist es für die Glaubwürdigkeit der Tiefbaukommission als Fachgremium zwingend, dass die Interessensvertretung des «Langsamverkehrs» kompetent und professionell erfolgt. Aus Sicht der SP AR ist dies im Rahmen eines entschädigten Mandates mit einer Fachperson zu besetzen. Die Rechtsgrundlage dafür ist vorhanden (vgl. Art. 25 Abs. 3 StrG.).

Zu 1.6 Geometrisches Normalprofil, Ausbaustandard der Strassen und Landschaftsschutz

Wie eingangs erwähnt, ist die SP AR der Meinung, dass in den vergangenen Jahren einige wenig benützte Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden (Kaliber «Anflugrampen»: Zürchersmühle - Hundwil, Bühler – Trogen, Urnäsch – Hemberg, Schachen (Reute) - Kantonsgrenze), der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Dies widerspricht nicht nur dem Gebot der effizienten Mittelallokation. Es führt zudem zu unverhältnismässigen Eingriffen in die Landschaft (Gebot des Landschaftsschutzes). Die Bemerkungen in §1.6 sind für die SP AR nicht nachvollziehbar. Art. 16 Abs. 2 StrV sieht vor, dass die Minimalbreiten bei bestehenden Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen unterschritten werden können, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt. Aus Sicht der SP AR ist diese Bestimmung vermehrt anzuwenden.

Zu 1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee

Die SP AR beteiligt sich jeweils an die Vernehmlassungen dieser Agglomerationsprogramme. Sie musste feststellen, dass der Kanton AR im Vergleich zum Kanton SG eher wenig und zudem (ausserhalb der zwei Paradeprojekte «Kreisel Herisau» und «Ortsdurchfahrt Teufen») nur rudimentär ausgearbeitete Projektvorschläge eingereicht hat. Dies ist bedauerlich. Angesichts des tiefen Stellenwerts des Veloverkehrs im kantonalen Tiefbauamt (bis 2022: ca. 0.05 Stelle von insgesamt 52 Stellen) ist dies nicht verwunderlich. Aus Effizienzgründen ist dies nicht nachvollziehbar: Mit den Projektvorschlägen werden Bundesmittel generiert. Es macht somit Sinn, wenn im Sinne einer Vorinvestition in überzeugenden Projektvorschlägen investiert wird.

Zu 1.11 Bundesgesetz über Velowege (VWG)

Das Bundesparlament hat in der Frühlingssession 2022 das Veloweggesetz (VWG) verabschiedet. Es enthält folgende wesentlichen Elemente:

- Das Velowegnetz umfasst sowohl die Wege selbst als auch die dazugehörigen Anlagen wie beispielsweise Abstellanlagen.
- Die Kantone sind verpflichtet, innert fünf Jahren ab Inkrafttreten (voraussichtlich ab 1.1.2023) ein Velowegnetz behördenverbindlich zu planen und dieses bis spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten zu realisieren.
- Das VWG definiert verschiedene Grundsätze, wie die Netze und Wege geplant werden müssen: zusammenhängend, durchgehend, angemessen dicht, direkt, getrennt vom motorisierten und Fussverkehr, homogen. Diese Kriterien unterliegen im Einzelfall einer Interessenabwägung.

Nach Auffassung der SP AR kann mit der Planung nicht bis 2028 zugewartet werden. Es ist dringend erforderlich, zeitnah Massnahmen einzuleiten. Das Schwergewicht sollte auf der Verbesserung des Velowegenetzes für den Alltag liegen, da es unter energiepolitischen Aspekten ein zentrales Anliegen ist, den Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern. Die Hauptachsen im Kanton sind für Velofahrer:innen immer noch gefährlich oder wenig attraktiv. Ein Abwarten bis 2028 lässt wichtige Zeit ungenutzt verstreichen.

Die SP AR ist der Meinung, dass bei den Strassenbauprojekten die aktuell in der Vorbereitung bzw. mit dem 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm vorgestellt werden die obengenannten Grundsätze bereits zu berücksichtigen sind.

Zu Kapitel 5. Finanzen und Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

5.10. Für die Periode 2023-2026 steht insgesamt rund CHF 100 Mio. zur Verfügung. Im Jahr 2026 ist der Strassenfonds mit rund CHF 23 Mio. dotiert. Warum ist dieser Fonds so prall gefüllt, wenn an anderen Stellen gespart werden muss; woher kommt das exponentielle Wachstum der Einlagen für die Jahre 2025 und 2026? Die SP AR bittet um eine transparente Darstellung der Strassenrechnung: Mittelherkunft, Mittelverwendung, Fond Äufnung, etc. Die in der Vernehmlassung gewählte Darstellung ist eher kryptisch und nicht nachvollziehbar. Die SP AR ist zudem für eine konsequente Einhaltung des Verursacher-Prinzips: Zu Lasten der Strassenrechnung sollen auch die externen Kosten, die durch den Strassenverkehr (Lärm, Wasser, Boden, Luft, Erschütterungen) oder das Unfallgeschehen entstehen, finanziert werden. Nach Interpretation der SP AR sind diverse Einnahmen nicht dermassen zweckgebunden, dass nicht auch die Planung und der Ausbau von Fahrradstrecken sich hieraus finanzieren lässt (z.B. Bundesmittel (5.7.1), Strassensteuern E-bikes (5.7.2), usw.).

Zu Kapitel 6 Ausblick 2027 – 2030

Für die SP AR stellt sich die Grundsatzfrage, ob das Instrument des Strassenbau- und Investitionsprogramms noch zeitgemäss ist. Da das Strassengesetz ohnehin, mit Hinblick auf die Umsetzung des VWG zu überarbeiten ist, fragt sie sich, ob eine Neu-Regelung von Art. 28 StrG. möglich und sinnvoll ist.

Die Anstrengungen des Kantons sollten sich auf eine Verbesserung der Hauptachsen in Richtung Herisau und St. Gallen fokussieren. Aus Sicht der SP AR ist es fahrlässig, davon auszugehen, dass der Bund diese übernehmen wird. Seitens Kantons ist ein Plan B zu entwickeln,

beispielsweise im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms Bodensee, insbesondere für die Durchfahrt in Herisau, falls die Um-/Durchfahrung Herisau wider Erwarten nicht innert nützlicher Frist vom Bund finanziell unterstützt wird.

Bemerkungen zu den einzelnen Projekten

P 1589 Urnäsch, Strecke Murbach- Sulzbrunnen (Waldstatt – Urnäsch): Bedingte **Zustimmung**. Es fehlt ein Gesamtkonzept für die Streckenführung Urnäsch-Waldstatt aus Sicht des Langsamverkehrs.

P 1596 **Ablehnung** da unverhältnismässig. Angesichts der minimalen Benützung dieser Strassenstrecke ist Art. 16 Abs. 2 StrV (Ausnahmeklausel) hier anzuwenden.

P 1592 Herisau. **Zustimmung** –Die SP unterstützt die Arealentwicklung am Bahnhof Herisau vollumfänglich. Das Projekt ist für den ganzen Kanton von hoher Bedeutung und aus Sicht der SP unverzichtbar für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

P 1288 Herisau / Obstmarkt. **Zustimmung**. Die SP AR begrüsst das Projekt P 1288 Obstmarkt, da dies eine grosse Aufwertung ist. In Anbetracht der kontroversen Situation sollte aber zurückhaltend operiert werden.

P 1695 Knoten Schwänli. **Ablehnung**. Mit Hinweis auf die VL 2019: «Die SP beantragt eine Streichung der Neuordnung des Kreisels aus dem vorgelegten Entwurf. Die heutige Situation ist aus Sicht der SP nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der A25 zwingend nötig wäre. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuordnung ist zu schlecht.»

P 1234 Schwellbrunn – Dicken. **Bedingte Unterstützung**, vgl. VL 2019: «Das vorgesehene Projekt führt zu einer unnötigen Verbreiterung der Fahrbahn». Art. 16 Abs. 2 StrV ist hier anzuwenden.

P 1674 Waldstatt Kreuzung Mooshalde (Scheidwegkreuzung). **Ablehnung**. Die Kreuzung gehört unbestritten zu den gefährlichen Kreuzungen in der Region. Dennoch scheint aus Sicht der SP AR ein kompletter Umbau der Kreuzung unverhältnismässig. Sinnvoller wäre aus Sicht der SP eine klare Visualisierung, dass die Mooshalde-Kreuzung bereits Siedlungsgebiet ist. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret vorliegt.

Zu 4.6.8. Teufen Die Projekte P 1686 (Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen) und P 1711 (Umbau Kreuzung Sternen) stehen in Abhängigkeit zur kommunalen Abstimmung (Mai 2022) über die Tunnellösung.

P 1686. **Grundsätzlich Unterstützung**. Eine Tunnellösung ist aus Sicht der SP AR unverhältnismässig.

Aus Sicht der SP AR sollte das Projekt «Kantonsstrasse Nr. 12.3, Teufen, Verbesserung für Veloverkehr» im Rahmen des Projektes «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» **forciert umgesetzt** werden. Die Strecke hat insbesondere eine hohe Relevanz für Schüler und Pendler, denen gemäss Kantonaalem Richtplan erste Priorität beim Ausbau von Radstrecken zukommt. Dabei sind die Kriterien aus dem neuen VWG anzuwenden.



P 1679 Engpassbeseitigung St. Gallen mit 3. Röhre Rosenbergunnel und Zubringer Güterbahnhof. **Ablehnung.** Vgl. VL 2019: «Hier wird ein komplett falsches Signal gesetzt. Die Engpassbeseitigung auf der Liebegg wird einen unverhältnismässigen Mehrverkehr verursachen, der fortlaufend auf Appenzell Ausserrhoder Boden zu bewältigen ist. Zudem steht der Mehrwert durch das geplante Projekt vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Kantons in keinem Verhältnis.»

P 1700 Verbreiterung Rad-Gehwegs Liebegg-Lustmühle. Ein konkretes Projekt liegt noch nicht vor. Eine Verbreiterung eines **separierten** Radwegs Liebegg-Lustmühle macht für die SP AR nur dann Sinn, wenn dies insgesamt nicht zu Zeitverlust für den stadtwärts Radfahrenden Pendlerverkehr führt. Mit Hinblick auf die beschlossene Pfortneranlage kann mit diesem Projekt einen grossen Anreiz für Pendler generiert werden, um aufs Fahrrad umzusteigen.

Zu 4.6.13 Rehetobel, Projekt 1554: **Bedingte Zustimmung.** Für die SP AR stellt sich die Frage, ob die Gesamtinvestition, die vermutlich – unter Berücksichtigung von nichtgetilgten Abschreibungen, Rückbaukosten, usw. - deutlich höher sein wird als den vorgesehenen Betrag von CHF 9.5 Mio. verhältnismässig ist. Da eine Volksabstimmung notwendig sein wird, ist die SP AR vorerst zurückhaltend in der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Jens Weber
Präsident SP AR