



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 24
Telefax +41 71 788 93 39
michaela.inauen@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Appenzell, 19. April 2018

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) 2020-2023 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Zahlungsrahmen für Nationalstrassen 2020-2023 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und nimmt dazu in Anlehnung an die Struktur des Fragebogens Stellung:

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

Der erläuternde Bericht ist umfassend, gut strukturiert und verständlich. Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Aus unserer Sicht wurden alle Themen genügend berücksichtigt.

3. *Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?*

Die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen sind umfassend und verständlich. Wir lehnen aber die massive Ungleichbehandlung der Nationalstrassen des bestehenden Netzes und der NEB-Strecken ab (siehe Antwort zu Frage 6).

4. *Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?*

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben sind nachvollziehbar.

5. *Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard - Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?*

Wir sind damit einverstanden, dass die 2. Röhre des Gotthard - Strassentunnels aktuell als einziges Objekt schweizweit den grösseren Vorhaben zugeteilt wird.

6. *Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden?*

Wir sind mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes nicht einverstanden, weil diese ein Zweiklassensystem im Nationalstrassenwesen bringen würde. Diese Position unterstützt auch die BPUK. Auf Seite 25 des erläuternden Berichts wird darauf hingewiesen, dass für Ausbauten auf den NEB-Strecken lediglich Mittel von Fr. 44 Mio. pro Jahr zur Verfügung stehen, was zu einer rigorosen Priorisierung der Projekte führen soll. Wir lehnen dieses Vorgehen ab. Nach dem 1. Januar 2020 werden die NEB-Strecken zu Nationalstrassen und sind damit in eine einzige schweizweite Priorisierung für Ausbauten einzu beziehen.

Da leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Attraktivität und Entwicklung nicht nur der Schweiz als Gesamtes, sondern auch der Kantone und Regionen als Teile davon sicherstellen, dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss daher Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Diese Integration ist wichtig für ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz. Ohne NEB wäre der NAF eine reines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsgefäss geworden, das für die Berggebiete und Randregionen erhebliche Nachteile mit sich gebracht hätte. Die Kantone waren bereit, die Integration des NEB in den NAF mit jährlichen Kompensationszahlungen von Fr. 60 Mio. zu unterstützen. Der NAF wurde mit dieser Kompensationszahlung beschlossen und muss jetzt auch so umgesetzt werden, dass ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz entsteht. Der Kanton Appenzell I.Rh. ist heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und kann nicht jahrzehntelang auf Verbesserungen warten, nur weil er nicht zu einem Metropolitanraum gehört.

Es ist unter diesen Aspekten unverständlich, wenn im erläuternden Bericht mehrfach betont wird, dass die grossen Städte und Agglomerationen deutlich bevorzugt werden. Auf Seite 9 des Berichts wird unter dem Titel „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ hergeleitet, für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stünden jährlich rund Fr. 83 Mio. zur Verfügung, wovon nur Fr. 39 Mio. für den Bau von Erweiterungsprojekten eingerechnet sind. Die Benachteiligung betrifft aber nicht nur die Finanzierung, sondern auch die Bewertungsmethodik und die berücksichtigten Indikatoren in den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Bei den NEB-Strecken stehen jedoch ganz andere Problemstellungen zur Diskussion, welche gelöst werden müssen und daher bei der Bewertungsmethodik und Indikatorenwahl zu berücksichtigen sind.

Mit der Inkraftsetzung des NEB per 1. Januar 2020 werden heutige Kantonsstrassen zu Nationalstrassen und sind als solche zu behandeln. Für die Handhabung der Erweiterungsprojekte auf diesen Strecken sind Anpassungen in der Bewertungsmethodik notwendig. Eine Deckelung auf jährlich Fr. 39 Mio. für den Bau von Erweiterungsprojekten auf NEB-Strecken lehnen wir entschieden ab. Es ist doch gerade Aufgabe des STEP, alle Erweiterungsprojekte in einem Gesamtrahmen zu stellen und zu priorisieren. Die Deckelung lässt sich weder durch die parlamentarische Beratung zum NAF noch durch die gesetzliche Grundlage zum Kom-

pensionsbeitrag rechtfertigen. Die Zahl scheint auch nicht plausibel, weil im aktuellen Verpflichtungskredit 481 Millionen Franken für die Umfahrung Le Locle eingeplant sind, bei welcher es sich ebenfalls um eine NEB-Strecke handelt.

Wir verlangen, dass in der Langfristperspektive namentlich die Punkte „Verbesserte Anbindung der mittelstädtischen Agglomerationen“ und „Anbindung der Randregionen“ in der Zielsetzung angemessen berücksichtigt werden. Um die Erreichbarkeit der Ostschweiz und damit auch die Standortqualität erhalten und verbessern zu können, braucht es unbedingt die Ausbauten und Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken. Insbesondere die Umfahrung Herisau mit dem Anschluss an die A1 und die Bodensee-Thurtalstrasse sind von grosser regionaler Bedeutung. Die Region Ostschweiz und mit ihr der Kanton Appenzell I.Rh. gehen davon aus, dass diese Netzausbauten nach Inkrafttreten des NEB per 1. Januar 2020 vom Bund entsprechend weiterbearbeitet werden. Diese Projekte sind in der Tabelle 10 auf Seite 45/46 noch nicht dargestellt. Aus unserer Sicht stellt sich daher die Frage, ob mit dem beantragten Kredit von Fr. 300 Mio. für die Kosten der Planung und des Landerwerbs diese Projekte ebenfalls weiterbearbeitet werden können. Wir verlangen eine entsprechende Aufstockung dieses Kredits, falls die erwähnten Projekte nicht enthalten sein sollten. Ein Einfrieren der Projektstände über die Jahre 2020 bis 2023 wäre nach den grossen, bisher durch die Kantone wahrgenommenen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

Antrag 1

Die Kriterien und Indikatoren, welche für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen berücksichtigt werden, sind hinsichtlich der NEB-Strecken zu überprüfen.

Antrag 2

In der Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Abschnitt „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ zu überarbeiten. Auf einen limitierten Betrag für Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ist zu verzichten.

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

Das STEP kann in Bezug auf den Projektumfang nur für die Projekte in unmittelbarer Umgebung des Kantons Appenzell I.Rh. beurteilt werden, demnach für das Vorhaben auf der A1, also die dritte Röhre des Rosenberg隧nels und die Strecke St.Gallen Neudorf - Meggenhus. Gemäss unserer Einschätzung ist der Projektumfang vollständig. Die Kosten für die dritte Röhre des Rosenberg隧nels sind veraltet. Die zwischenzeitlich vertieften Planungsarbeiten belegen, dass die bezeichneten Fr. 462 Mio. nicht ausreichen werden. Um den für die ganze Region wichtigen Engpass St.Gallen zu entschärfen, sind nebst dem Ausbau der Stammstrecke auch der Anschluss an das Güterbahnhofareal und der Entlastungstunnel Liebegg zu realisieren. Der Kanton Appenzell I.Rh. geht davon aus, dass die Projektkosten gemäss dem heutigen Planungsstand angepasst werden.

8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?

Wir beschränken uns in der Antwort auf die Zuteilung der Erweiterungsprojekte in der Nordostschweiz, die wir unmittelbar beurteilen können. Diese Projekte sind korrekt und nachvollziehbar. Für uns ist elementar, dass die von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte auf NEB-Strecken bei der nächsten Aktualisierung in das STEP aufgenommen werden.

9. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

In der Vorlage wird ein Mehrbedarf von 60 Stellen für das ASTRA ausgewiesen, um die mit der Übernahme der 400 Kilometer NEB-Strecken verbundene Zunahme an Erhaltungs- und Ausbauprojekten bewältigen zu können. Das ASTRA hat eine Staffelung in den Bundesbudgets für die Jahre 2019 bis 2023 beantragt. Für den Kanton Appenzell I.Rh. sind ein funktionierendes Nationalstrassennetz und die damit verbundenen Ausbauten unabdingbar. Er anerkennt den Bedarf an mehr Personal und unterstützt die Forderung nach den zusätzlichen Stellen, damit insbesondere Ausbauten auf den NEB-Strecken wie die Umfahrung Herisau planerisch vorangetrieben und baldmöglichst umgesetzt werden können.

Antrag 3

Die vom ASTRA benötigten Stellen sind im Bundeshaushalt vollumfänglich zu berücksichtigen und ab 2019 gestaffelt bereitzustellen.

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:

- netzplanung@astra.admin.ch
- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell