



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
sachplanverkehr@are.admin.ch

Appenzell, 17. Dezember 2020

Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 14. September 2020, mit welchem Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Sachplan Verkehr, Teil Programm, zukommen liessen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, ist die Grundlage für den noch zu revidierenden Infrastrukturteil Strasse (SIN). Gestützt darauf wird der Bund die strategischen Ausbauschritte und Entwicklungsprogramme Strasse und Schiene (STEP) entwickeln.

Die Kantone haben sich an der Konferenz der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorinnen und -direktoren (BPUK-Ost) allgemein dahingehend geäußert, dass in den Handlungsräumen Metropolitanraum Zürich, Nordostschweiz und Ostalpen unter dem Titel «Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes» erwähnt wird, dass der Bund im Rahmen der neuen Energiepolitik folgende strategischen Projekte von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmen des SIN und des STEP priorisieren und einem Ausbauschritt zuweisen wird:

- Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau, Abschnitt 1 Wachteneggtunnel und Abschnitt 2 Nieschbergtunnel (AR)
- Umfahrung Netstal (GL)
- Autobahnzubringer Region Rorschach (SG)
- Ausbau A4 SH Herblingen - Grenzübergang Thayngen
- Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) (TG)
- Oberlandautobahn (ZH)
- Ausbau Anschluss Reichenau (18), Ortsumfahrung Cunter - Savognin, Ortsumfahrung Bivio (GR)

Begründung:

In der nächsten Auflage des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strassen, ist die Aufnahme der Projekte im Rahmen des STEP und des angepassten Netzbeschlusses (NEB) vorgesehen. Es macht deshalb Sinn, die Grundlage dafür bereits im Programmteil des Sachplans

Verkehr zu schaffen, da sich die genannten Vorhaben direkt auf den Handlungsbedarf und die Stossrichtungen auswirken werden.

Antrag:

Im Hinblick auf die Revision des Teils Infrastruktur Strassen ist bereits heute folgendes, für den Kanton Appenzell I.Rh. relevante Projekt, in den Konzeptteil und die Objektblätter aufzunehmen:

- Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau, Abschnitt 1 Wachtenegg Tunnel und Abschnitt 2 Nieschbergtunnel (AR)

2. Kapitel 3 «Zielbild Mobilität und Raum 2050»

Wir begrüssen den Ansatz, die Mobilität aus einer Gesamtverkehrsperspektive mit dem Raum weiterzuentwickeln, die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsträger und -angebote besser zu nutzen und die multimodale Mobilität zu fördern. Wir stellen jedoch auch fest, dass zwar der Zeithorizont 2050 gewählt wird, neuartige und absehbare Entwicklungen sowie Gesamtkonzepte oder die Auseinandersetzung mit den Potenzialen und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen des motorisierten Individualverkehrs und des strassengebundenen Güterverkehrs aber nicht vertieft werden. Wie die COVID-19-Pandemie gezeigt hat, können innert sehr kurzer Frist erhebliche Änderungen bei der Mobilität eintreten.

Antrag:

Das Zielbild «Mobilität» ist mit Aussagen zu Potentialen und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen zu ergänzen.

3. Kapitel 3.2 «Mobilität ist effizient»

Die konsequente Förderung der Verlagerung zugunsten umweltschonender sowie flächensparender Verkehrsträger und -mittel (öffentlicher Verkehr ÖV, sowie Fuss- und Veloverkehr FVV) steht seit Jahren in vielen Richtplänen, Konzepten und Strategien. Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie besteht das Ziel, zusätzlichen Verkehr möglichst über den ÖV sowie den FVV aufzufangen.

Antrag:

Das Ziel der Verlagerung ist mit einem Mengenziel zu hinterlegen, insbesondere für urbane Räume.

4. Kapitel 4 «Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze»

Bei diesen behördenverbindlichen Vorgaben bleibt vielfach unklar, wie weit diese auch für die Kantone und Gemeinden gelten, respektive mit welchen nachgelagerten Instrumenten des Bundes (Richtplanprüfung, STEP-Planung, Agglomerationsprogramme usw.) deren Verbindlichkeit konkret hergestellt wird. Ausserdem enthält Kapitel 4 auch Grundsätze und Entwicklungsstrategien, die über den Kompetenzbereich des Bundes hinausgehen und noch politisch konsolidiert werden müssen (z.B. die Vorgabe an Kantone und Gemeinden zu Parkraummanagements oder Abstimmung der Siedlungsentwicklung Kantone auf Infrastrukturprogramme Bund).

Wir erinnern hier an das Gegenstromprinzip, dass der Programmteil Vorgaben zum Beispiel aus den kantonalen Richtplanungen aufzunehmen hat (siehe Kapitel 1.2).

Antrag:

Die Formulierung der Handlungsgrundsätze und Entwicklungsstrategien soll systematisch auf die Kompetenzverteilung der drei Staatsebenen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung überprüft werden.

5. Kapitel 4.2 «Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems»

V1 «Flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und -mittel sind insbesondere in den dichten Siedlungsstrukturen zu fördern»:

Laut Entwurf tätigt der Bund zur Abdeckung der Spitzenlast in den grossen Agglomerationen allfällig nötige Investitionen in erster Linie in den ÖV und die Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems. Wir begrüssen diesen Handlungsgrundsatz, stellen uns aber die Frage, wie der Bund dies konkret umsetzen möchte.

V3 Optimale Nutzung der Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen:

Gemäss Entwurf sollen die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen optimal genutzt werden, bevor in zusätzliche investiert wird. Synergien und Komplementarität zwischen den Verkehrsträgern sollen ausgeschöpft werden. Dies benötigt verkehrsträgerübergreifende, multimodale Gesamtkapazitätsbetrachtungen, die auch die Kapazitäten im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. Vorrangrouten/Schnellroute Velo) berücksichtigen.

Seitens des Kantons Appenzell I.Rh. sind keine Werkzeuge oder Verfahren bekannt, die eine verkehrsträgerübergreifende, multimodale Gesamtkapazitätsbetrachtung ermöglichen. Diese kann lediglich qualitativ erfolgen. Ausserdem würde nach den obigen Formulierungen ein Ausbau der Veloinfrastruktur oder selbst des öffentlichen Verkehrs verhindert, solange noch Restkapazitäten im motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden sind.

Antrag:

Der Grundsatz soll neu wie folgt formuliert werden:

«Die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen werden optimal genutzt, bevor in zusätzliche Infrastrukturen investiert wird. Synergien zwischen den Verkehrsträgern werden genutzt. Dies erfordert Gesamtverkehrsbetrachtungen, die auch den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigen.»

In Analogie dazu sind auch die Grundsätze beim zweiten und beim vierten Spiegelstrich zu hinterfragen und zu überprüfen.

6. Volkswirtschaftliche Aspekte

Aus volkswirtschaftlicher Sicht wird die grundsätzliche Stossrichtung des Programmteils unterstützt. Die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes verfolgt die Strategie einer Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems und fokussiert insbesondere auf eine optimale Kom-

bination der verschiedenen Verkehrsträger. Dem öffentlichen Verkehr als flächenschonendem Massenverkehrsmittel soll dabei die Funktion eines zentralen Rückgrats zukommen. Dies ist zu begrüßen.

Klar abgelehnt wird aber die Einflussnahme des Bundes über den Sachplan Verkehr in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden in Bereichen, die über den Kompetenzbereich des Bundes hinausgehen. Die Raumplanung ist Sache der Kantone, der Bund legt lediglich die Grundsätze fest (Art. 75 Abs. 1 der Bundesverfassung). Bei den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen in Kapitel 4 bleibt oft unklar, wie weit die Vorgaben auch für Kantone und Gemeinden gelten, respektive mit welchen nachgelagerten Instrumenten des Bundes (Richtplanprüfung, STEP-Planung, Agglomerationsprogramme usw.) deren Verbindlichkeit konkret hergestellt wird. Ausserdem enthält Kapitel 4 auch Grundsätze- und Entwicklungsstrategien, die über den Kompetenzbereich des Bundes hinausgehen und noch politisch konsolidiert werden müssen (z.B. die Vorgabe für Bund, Kantone und Gemeinden zur zeitlichen und räumlichen Verkehrslenkung).

Antrag:

Die Formulierung der Handlungsgrundsätze und Entwicklungsstrategien ist systematisch auf die Kompetenzverteilung der drei Staatsebenen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung zu überprüfen.

Begründung:

Mit dem Handlungsgrundsatz A2 verfolgt der Bund das Ziel, eine von allen Staatsebenen getragene Definition der Grundversorgung im Bereich Mobilität zu finden. Hierfür sollen Bund, Kantone und Gemeinden eine nach Raumtyp abgestufte Erschliessungsqualität mit einem entsprechenden Angebotsniveau definieren. Dazu gehört auch der Umgang mit Übergängen zwischen den Netzen, Umsteigepunkten, Haltestellen und Verkehrsdrehscheiben. Die konkrete Ausgestaltung ist derzeit noch offen. Wir lehnen es daher ab, dass der Bund im Programmteil des Sachplans Verkehr die eigenen Grundsätze zur Verbindungsqualität bereits als verbindlich erklärt und weisen zudem daraufhin, dass Bund und Kantone im Bereich des öffentlichen Verkehrs bereits über gesetzliche Vorgaben zu Erschliessungsgrundsätzen und -qualität verfügen, die es in den Diskussionen zu berücksichtigen gilt. Schliesslich ist wiederholt darauf hinzuweisen, dass das dem Zielbild zugrundeliegende Raumkonzept Schweiz (vgl. S. 17) demokratisch nicht legitimiert ist und insbesondere ländliche Regionen stark benachteiligt. Verbindliche Grundsätze sollen nicht ohne Weiteres darauf abgestützt werden.

Antrag:

Die Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtyp (S. 22-24) sind als Diskussionsgrundlage zu verstehen und werden daher - analog wie die Typologie der Verkehrsdrehscheiben (S. 27-28) - im Sachplan, Teil Programm, als nicht verbindlich deklariert.

7. Land- und forstwirtschaftliche Aspekte

In Kapitel 1.2, Abschnitt «Verbindlich für die Behörden aller Stufen» ist erwähnt, dass bei der Erarbeitung des SPV die vom Bundesrat genehmigten, kantonalen Richtpläne berücksichtigt werden und der Teil Programm mit den weiteren Planungen des Bundes - nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) - stufengerecht abgestimmt wird.

Der Verkehr hat über landschaftliche Zerschneidungseffekte, über Lärmbelastungen und Luftbeeinträchtigungen einen hohen Einfluss auf die Biodiversität. Es wird erwartet, dass bei der Erarbeitung des SPV auch die entsprechenden Forderungen in der Strategie Biodiversität Schweiz berücksichtigt werden.

Antrag:

In Abbildung 1 ist unter Grundlagen auch die Strategie Biodiversität Schweiz aufzuführen.

Antrag:

Im Kapitel 2.3 ist dem Abschnitt «Landschaft, Baukultur, Biodiversität und Wald» der folgende Absatz anzufügen. *Die im Jahr 2012 vom Bundesrat verabschiedete Strategie Biodiversität Schweiz zeigt im Bereich Verkehr diversen Handlungsbedarf auf. Neben der Vermeidung neuer Trennwirkungen wird ein bedeutender Handlungsbedarf bei der Minimierung bestehender Trennwirkungen und bei der Verbesserung der Durchlässigkeit für Wildtiere, Amphibien, Reptilien und Kleinsäuger gefordert. Zudem wird verlangt, dass zur Sicherstellung der Massnahmen im Raum die Instrumente der Raumplanung zu ergänzen und aufeinander abzustimmen sind.*

Den letzten Grundsatz des Raumtyps Ländliche Räume - «Auf die Erschliessung von noch unerschlossenen Landschaftsräumen ist prinzipiell zu verzichten» - kann die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz vorbehaltlos unterstützen. Die Umweltauswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen und des entsprechenden Betriebs sind in den Kapiteln 2.3 und 2.4 mehrfach beschrieben. Mit dem Verzicht von Erschliessungen können unerschlossene Landschaftsräume von all diesen Beeinträchtigungen weitgehend verschont werden.

In Kapitel 4 sind verbindliche Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze festgelegt. Bei der Entwicklungsstrategie A1 fällt auf, dass die Nachhaltigkeit der Verkehrsinfrastrukturen und -angebote nur für die Erschliessung von Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebieten und Tourismusregionen thematisiert wird. In Verbindung mit der Entwicklungsstrategie U1 muss die Nachhaltigkeit für alle Verkehrsinfrastrukturen und -angebote gefordert werden.

Antrag:

Nachhaltigkeit soll für alle Verkehrsinfrastrukturen und -angebote eingefordert werden.

Bei den Handlungsgrundsätzen in U1 fehlt ein Punkt, der die positiven Effekte von extensiv gepflegten Verkehrsbegleitflächen für die Biodiversität aufzeigt. So können beispielsweise die randlichen Begleitflächen von Strassen- oder Eisenbahnanlagen einen wertvollen Beitrag an die Längsvernetzung entlang der Verkehrsträger leisten.

Antrag:

Bei den Handlungsgrundsätzen in U1 sind die positiven Effekte von extensiv gepflegten Verkehrsbegleitflächen für die Biodiversität zu erwähnen.

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

Im Auftrage von Landammann und Ständekommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Land- und Forstwirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)