



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation (UVEK)  
Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Herisau, 21. April 2022

## **Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

### **Vorbemerkung**

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den

letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

### **NEB-Strecken**

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

### **Zubringer Appenzellerland**

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes. Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung und die Wirtschaft beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die bessere Anbindung einer Wirtschaftsregion – und somit Erreichung einer Chancengleichheit für die Wirtschaft – die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

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 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 zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. 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.

Die Industrie AR beurteilt im Weiteren die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 können wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht äussern.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die Industrie AR nicht, wiederholt 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. Aus diesem Grund fordert die Industrie AR, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

### **Schlussbemerkung**

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 Industrie AR teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. 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.

Freundliche Grüsse

### **Industrie AR**



Urs Alder  
Präsident



Bruno Eisenhut  
Geschäftsführer

Kopie

- Bundesparlamentarier des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Mitglieder des Kantonsrates Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Mitglieder der Industrie AR
- IHK St.Gallen-Appenzell
- Handels- und Industriekammer Appenzell Innerrhoden
- Gemeinderat Herisau
- Gemeinderat Waldstatt
- Politische Parteien von Appenzell Ausserhoden