



Zubringer Appenzellerland und Umfahrung Herisau:

Was lange währt...

Wer per Auto von der A1/St. Gallen in Richtung Hundwil/Appenzell oder Schwägalp/Wattwil fährt, ist kurz nach der Kantonsgrenze mittendrin - im Verkehrsknoten Herisau. Diesen möchte der Kanton Appenzell Ausserrhoden seit Jahren mit dem Bau einer Umfahrung lösen. Es scheint still geworden zu sein in Sachen Umfahrung. Dies täuscht, denn Weichen werden weiterhin gestellt: Für die Umfahrung, aber auch für das Gesamtprojekt „Zubringer Appenzellerland“. Dadurch sollen die Hauptorte Appenzell Ausser- und Innerrhodens besser ans Nationalstrassennetz angeschlossen werden. Wird nun endlich gut, was schon lange währt?

Bereits seit den Fünfzigerjahren wird im Ausserrhoder Hauptort Herisau über eine Umfahrung diskutiert. Nach damaligen Vorstellungen sollten Herisau, das Appenzeller Hinterland und die Beziehung Richtung Toggenburg/Wattwil mit neuen Trassees an die Nationalstrasse in Gossau und St.Gallen-Winkeln angeschlossen werden, um so die bestehenden Strassen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. In der Folge wurden verschiedene Planungen eingeleitet - und mit dem A1-Anschluss in St.Gallen-Winkeln sowie einer Neuanlage in Herisau (Kreuzweg-Schwänli) auch zwei Teilstrecken des damaligen Konzeptes realisiert. Das Projekt einer neuen Durchgangsstrasse in Herisau (Schwänli-Mooshalden) zur Entlastung der Durchgangsachse im Bezirk Säge erreichte 1962 zwar die Projektauflage; realisiert wurde es aber nicht. Trotz zunehmender Verkehrs- und Umweltbelastung schien die Zeit für eine Umfahrung noch nicht reif zu sein.

Über 20'000 Fahrzeuge pro Tag

Der Bau einer Umfahrung oder das Ergreifen verkehrsberuhigender Massnahmen werden erst ernsthaft diskutiert, wenn auf den bestehenden Strassen die hohe Verkehrsbelastung zu Behinderungen im Verkehrsablauf und zu übermässiger Belastung der an der Strasse wohnenden Bevölkerung führt. Durchs Nadelöhr Herisau zwingen sich täglich bis zu 20'000 Fahrzeuge, an schönen Ausflugstagen sind es noch mehr. Die Folgen sind Staus, verminderte Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie eine zu hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Die Wohn- und Lebensqualität entlang der Durchgangsachsen ist schlecht. Auch wirken die Strassen wie Barrieren, die Trennwirkung ist gross; der öffentliche Verkehr wird behindert.

Kein Konsens gefunden

Wieso hat eine so gewichtige Ausgangslage noch nicht zur Realisierung einer Umfahrung geführt? Wie heute war es auch früher schwierig, über Notwendigkeit, Linienführung und Art und Weise der Umsetzung einer neuen Strasse einen Konsens zu finden. Das sich im Laufe der Jahre laufend verändernde verkehrstechnische und politische Umfeld führt zudem dazu, dass Projekte veralten und den aktuellen Anforderungen nicht mehr genügen - und so immer wieder Anpassungen und neue Ansätze erfordern. So hat sich auch in einer öffentlichen Vernehmlassung von 1995 keine eindeutige Meinung für oder gegen eine Umfahrung abgezeichnet. Stattdessen wurden Sofort- und Alternativmassnahmen gefordert. Einig war sich die Öffentlichkeit damals nur in einem Punkt: Das Verkehrsproblem in und um Herisau besteht - und muss gelöst werden.

Umfahrung oder verkehrsberuhigende Massnahmen?

Mit einem Projekt-Neustart vor gut 12 Jahren begann für das kantonale Tiefbauamt der planerische Prozess erneut. Einerseits wurden bestehende Umfahrungsprojekte analysiert und gänzlich neue Umfahrungskonzepte studiert. Andererseits wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben - mit dem Ziel, Ansätze für eine Reduktion des Verkehrsaufkommens zu finden, damit eine Umfahrung überflüssig würde. Aus einer Gegenüberstellung der Bestvarianten dieser beiden Ansätze ging nicht unerwartet hervor, dass eine Entlastung Herisau nur über eine Umfahrung erreicht werden kann. Hingegen wurde auch klar, dass bis zu einer Inbetriebnahme der Umfahrung noch viel Zeit verstreichen würde; jedoch der motorisierte Verkehr vermindert und die Sicherheit der Langsamverkehrenden erhöht werden sollten.

Aufgrund dieser Erkenntnisse beschloss der Regierungsrat, das Umfahrungsprojekt weiter voran zu treiben - und gleichlaufend kurz- und mittelfristige Massnahmen am bestehenden Strassennetz umzusetzen. Das Gesamtprojekt „Verkehrsraum Herisau“ entstand.

Drei Basispakete

Der erwähnte Ideenwettbewerb für Verbesserungen am Herisauer Strassennetz brachte viele Ideen, die anschliessend auf deren Brauchbarkeit hin beurteilt, juriert und einer Vernehmlassung unterzogen wurden. Auch wenn die zahlreichen Vorschläge nicht als Alternative zu einer Umfahrungslösung betrachtet werden konnten, machten sie trotzdem Sinn: Viele Massnahmen gründeten auf diesen Ideen. So entstanden drei Basispakete: Umgestaltung von Strassen, Förderung des öffentlichen Verkehrs und Mobilitätsmanagement. Die Massnahmen aus den Basispaketen sind heute mehrheitlich umgesetzt.

So wurden zum Beispiel die Einfahrtsachsen von Gossau und St. Gallen her baulich umgestaltet, Strassenstücke in und um Herisau optimiert und Radstreifen erstellt, Temporeduktionen mit Begegnungszonen realisiert, Busbevorzugungen eingerichtet und neue Buslinien geschaffen. Auch wurde die Bevölkerung laufend für ein umweltverträglicheres Verkehrsverhalten sensibilisiert - mittels Befragungen, Schulsonderwochen und Mobilitätstagen.

Bestvariante Umfahrung erstellt

Gleichlaufend wurde auch an der Umfahrung gearbeitet. Aus einem Studienauftrag wählte der Regierungsrat im 1998 drei Umfahrungslösungen zur Weiterbearbeitung aus - und lud daraufhin die interessierte Öffentlichkeit zu einer Informationsveranstaltung ein. Dabei sprachen sich die Teilnehmenden klar für einen Tunnel durch den Nieschberg (1.4 km) und die Anbindung an die A1 in Gossau via eines Tunnels durch die Wachtenegg (1.9 km) aus. Schliesslich stimmte der Regierungsrat im Frühling 2000 dieser Bestvariante zu.

Klar war von Anfang an aber: Ohne Bundeshilfe ist eine Realisierung der Umfahrung Herisau undenkbar, denn für deren Bau ist mit Gesamtkosten von 425 Millionen Franken zu rechnen. Von diesen fallen auf Ausserrhoder Gebiet rund 290 Millionen Franken an. Mit der seinerzeitigen Reduktion der Beitragssätze an Investitionen auf Bundeshauptstrassen wäre der Kantonsanteil früher kaum finanzierbar gewesen. Dies wäre heute mit den Globalbeiträgen nach NFA erst recht nicht der Fall. Mit einem Postulat der Ausserrhoder Parlamentarier an den Bundesrat, den Anschluss ans Nationalstrassennetz zu verbessern, ist damals auch der politische Weg in Angriff genommen worden.

Nationalstrassenanbindung wichtig

Heute scheint es still geworden zu sein im „Verkehrsraum Herisau“. Die geplanten verkehrsberuhigenden Massnahmen und Verbesserungen sind realisiert, und die Projektierung der Umfahrung ist soweit vorangetrieben, wie es die kantonalen Möglichkeiten erlauben. Dennoch trägt der Schein. Hinter den Kulissen werden weiterhin Weichen gestellt; letztendlich ist die Umfahrung von Herisau heute als Teil des „Zubringers Appenzellerland“ zu betrachten, mit dem die beiden Kantonshauptorte Herisau und Appenzell besser ans Nationalstrassennetz angebunden werden sollen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist seit Anfang 2008 für Projektierung und Bau der Nationalstrassen zuständig - und hat inzwischen die laufenden Projekte von den Kantonen übernommen. Für den „Zubringer Appenzellerland“ trifft das aber noch nicht zu, da er heute noch nicht Bestandteil des Nationalstrassennetzes ist.

Vor über zwei Jahren hat der Bundesrat den „Sachplan Verkehr“ (Teil Programm) u.a. mit dem Kriterium „Anbindung der Kantonshauptorte“ für das Strassennetz von nationaler Bedeutung zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Damit ist eine wichtige Grundlage für die Realisierung des „Zubringers Appenzellerland“ mit der Umfahrung Herisau und dem Anschluss an die A1 gegeben. Die kantonalen Stellen warten nun auf den „Netzbeschluss Nationalstrasse“ des Bundesparlamentes, der voraussichtlich im 2009 oder 2010 behandelt wird. Erst danach wird die neue Netzzuordnung für den „Zubringer Appenzellerland“ rechtlich verbindlich.

Strategische Gesamtstudie erstellt

Mit dem Netzbeschluss - so hoffen es die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausser- und Innerrhoden - werden die heutigen Kantonsstrassen St. Gallen-Winkeln-Herisau-Hundwil-Appenzell an den Bund übergehen. Verständlicherweise will das ASTRA neben dem Projekt der „Umfahrung Herisau“ auch eine spätere Weiterentwicklung des Projektes in Richtung Appenzell beurteilen können. Dazu wurde eine strategische Gesamtstudie über die verschiedenen Planungsabschnitte des „Zubringers Appenzellerland“ über alle drei involvierten Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden erstellt. Sie wird den Bundesstellen helfen, diesen im Sinne der Anforderungen zu bewerten.

Vier Planungsabschnitte

In der Studie wurde die Gesamtstrecke von Gossau bis Appenzell analysiert. So wurden Verkehrsteilnehmende, Unfallschwerpunkte, heutige Querschnitte, Stausituationen etc. aufgelistet, Ziele definiert und Indikatoren für eine Bewertung festgelegt. Basis war NISTRA, ein Bewertungstool des ASTRA. Die Studie zeigt einerseits ein angemessenes Ausbaukonzept mit etappierfähigen Lösungen auf. Andererseits soll sie die Konsensfindung unter den Standortkantonen ermöglichen. Daher wurde das Gesamtprojekt in vier Planungsabschnitte mit folgendem Planungsstand aufgeteilt:

- Abschnitt 1: Anschluss A1/Gossau - Kreuzweg Herisau (provisorisches Generelles Projekt)
- Abschnitt 2: Kreuzweg Herisau - Mooshalden mit Nieschbergtunnel (Bau- / Auflageprojekt)
- Abschnitt 3: Mooshalden - Kantonsgrenze AR /AI (Konzeptstudie)
- Abschnitt 4: Kantonsgrenze AR /AI - Appenzell (Konzeptstudie)

Gemäss Studie ist der Anschluss an die A1 mit einem Halbanschluss Gossau-Industrie zu ergänzen, damit der Schwerverkehr aus dem Industriegebiet durch den Innerortsbereich der Stadt Gossau reduziert werden kann. Nicht angebracht hingegen ist eine parallele Hochleistungsstrasse zwischen Waldstatt und Appenzell. Vielmehr soll die bestehende Strasse ausgebaut, für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet sowie die Verkehrssicherheit durch Korrektur gefährlicher Kurven verbessert werden (= NS 2. Kl.).

Gesamtstudie übergeben

Anfang September wurde die Gesamtstudie „Zubringer Appenzellerland“ mit dem Bauprojekt der „Umfahrung Herisau“ durch die Kantonsvertreter aus St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden dem ASTRA übergeben. So sind die Aussichten auf Bundesentscheide im Sinne der Kantone intakt. Wird nun bald gut, was schon lange währt? Die Verantwortlichen hoffen es, denn der Zubringer Appenzellerland - und damit die Umfahrung - würde Herisau vom Durchgangsverkehr entlasten und den Zugang zum nationalen Strassennetz für das Appenzellerland merklich verbessern.

Von Beginn weg: Stetige Kommunikation

Grundlage jeder guten Kommunikation ist eine gründliche Information. So auch im „Verkehrsraum Herisau“. Denn entscheidend ist, dass das Projekt von verschiedenen Kreisen mitgetragen wird. Daher informiert das kantonale Tiefbauamt seit Beginn weg laufend, und zwar mittels

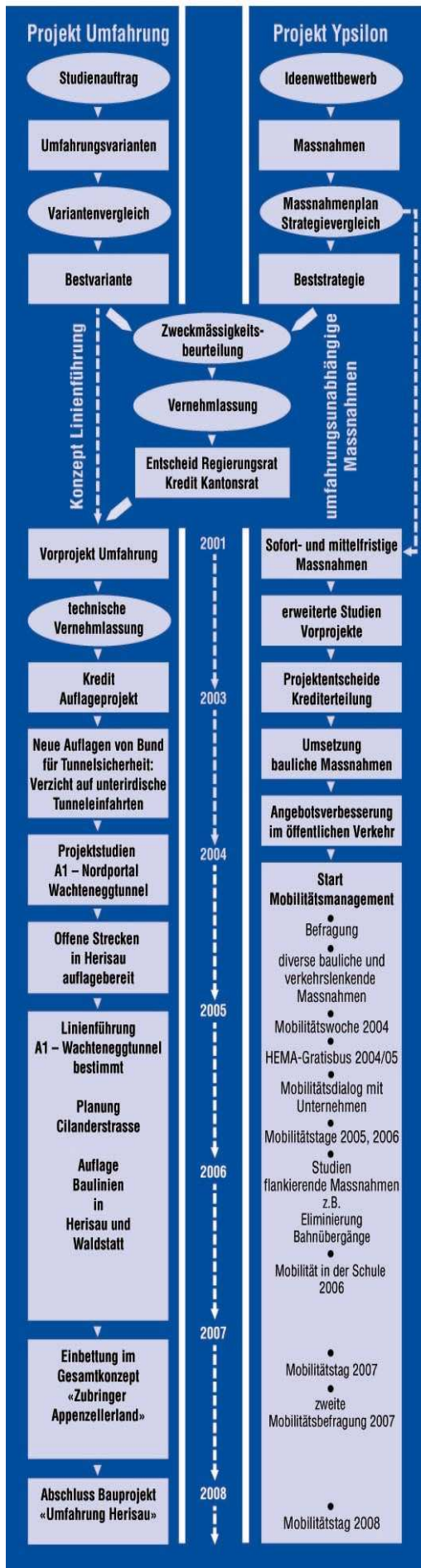
- *Veranstaltungen & Versammlungen*
- *Orientierungen*
- *Geländebegehungen*
- *Messeauftritten*
- *Internet (www.verkehrsraumherisau.ch)*
- *Informationszeitung (2x jährlich, neueste Ausgabe Juni 2008)*

Kommuniziert wird aber auch mit der Begleitgruppe und der Behördendelegation sowie durch öffentliche Vernehmlassungen.

Autor

Bernhard Meier, dipl. Bauing. ETH, Kantonsingenieur Appenzell Ausserrhoden, Herisau

Herisau, im September 2008 / TBA AR



Zürcher Appenzellerland / Anschluss Gossau Ost
 Variante WEST
 Station 1/2000
 © 2008, 10/10/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100/101/102/103/104/105/106/107/108/109/110/111/112/113/114/115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000