GEMEINDE URNÄSCH

GEMEINDERAT

Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an:
EINGANG: 12. April 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück an: | | KJ | Kanzlei

P.P. CH-9107 Urnäsch
DIE POST

A-PRIORITY

Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17 A
9102 Herisau

9107 Urnäsch, 7. April 2022

4. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026; Vernehmlassung, Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrter Herr Kantonsingenieur
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 werden wir zur Stellungnahme in obiger Sache eingeladen. Der Gemeinderat hat das 4. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 an seiner gestrigen Sitzung behandelt und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Projekt Nr. 1589: Ausbau der Strecke vom Murbach bis Sulzbrunnen mit einem kombinierten Rad- und Gehweg (fehlt heute)
Die Gemeinde befürwortet grundsätzlich weiterhin die Schliessung dieser für Urnäsch wichtigen Lücke der Velo- und Fusswegverbindung von Urnäsch nach Waldstatt. Abschliessend dazu äussern kann man sich jedoch erst nach Vorliegen eines Bauprojekts mit Kostenvoranschlag.
Da die geologischen Verhältnisse beim Murbachrank sehr schwierig sind, sollte als Alternative der Bau einer Brücke geprüft werden.

Projekt Nr. 1596: Strassenverbreiterung im Bereich der Schönaustrasse, 2. Etappe, im Abschnitt Halten bis zur Egglibachbrücke
Dieser Abschnitt ist wegen der schlechten Sichtverhältnissen und der schmalen Strassenbreite das gefährlichste Stück der Schönaustrasse und sollte daher prioritär behandelt werden. Die Sanierung sollte zu Beginn des 4. Kant. Strassenbauprogramms erfolgen, ab 2023.

Da das Kantonsstrassennetz auf dem Gemeindegebiet von Urnäsch in den letzten Jahrzehnten laufend unterhalten und erneuert wurde, besteht kein dringender Handlungsbedarf zur Aufnahme weitere Projekte in das 4. Kantonale Strassenbauprogramm.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme sowie die Berücksichtigung unserer Anliegen im 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026.

Freundliche Grüsse

GEMEINDE URNÄSCH
IM NAMEN DES GEMEINDERATES

GEMEINDE URNÄSCH

Peter Kürsteiner, Gemeindepräsident

Erika Weiss, Gemeindeschreiberin

GEMEINDE HERISAU

Gemeinderat

9102 Herisau
Postfach 1160
Telefon 071 354 54 40
Telefax 071 354 54 11
www.herisau.ch
E-Mail Thomas.Baumgartner@herisau.ar.ch
unser Zeichen Bg/fkr
Datum 12. Mai 2022

Per E-Mail an tiefbauamt@ar.ch
Kanton Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

TIEFBAU/UMWELTSCHUTZ; Strassen/Verkehr; 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto
Sehr geehrter Herr Kantonsingenieur Keller

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 laden Sie den Gemeinderat Herisau ein, sich zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und reichen namens und im Auftrag des Gemeinderates Herisau, innert der gewährten Fristerstreckung bis zum 13. Mai 2022, folgende

Vernehmlassung

ein.

Grundsätzliche Beurteilung
Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 – 2026 ist wieder sehr informativ. Es gibt einen guten Überblick zu den Infrastrukturprojekten im Bereich der Kantonsstrassen und den Begleitthemen wie verkehrliche Entwicklung, Kantonale Richtplanung, Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard, Agglomerationsprogramm, öffentlicher Verkehr, usw.

Aktuell sind im Kantonsstrassennetz von 216 km auch die Huebstrasse (Nr. 40), die Schützenstrasse (Nr. 21.1) und die Güterstrasse (Nr. 43) enthalten. Im Kantonalen Richtplan sind diese Kantonsstrassen als an die Gemeinde Herisau abzutretende Strassenzüge aufgeführt. Die Güterstrasse soll im Zuge der Arealentwicklung des Bahnhofs Herisau im 2022 an die Gemeinde Herisau abgetreten werden. Die Huebstrasse könnte für die Einführung eines tieferen Temporegimes (z.B. Tempo 30) ebenfalls von der Gemeinde Herisau übernommen werden. Für Übernahme der Schützenstrasse sieht die Gemeinde Herisau aktuell jedoch keine zwingende Notwendigkeit.

Die Berücksichtigung der Topografie im Kanton Appenzell Ausserrhoden, der eingeengten Verhältnisse in Dörfern, des Landschaftsschutzes, führen zu Minimalbreiten am unteren Ende der Norm (Geometrisches Normalprofil, Ausbaustandard, VSS-Normen). Unter Einbezug einer entsprechenden Interessenabwägung sollten nebst den minimalen Normvorgaben zusätzlich Lösungen ausserhalb der Normwerte möglich sein, z.B. bei eingeengten Platzverhältnissen in Dorfzentren.

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation umfasst, wie das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm, auch die Jahre 2023 – 2026. Folgende Massnahmen sind für Herisau vorgesehen:

- Sanierung Schwänlikreuzung
- Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/alte Bahnhofstrasse und Degersheimerstrasse

Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig: Das Kantonale Tiefbauamt bei Kantonsstrassen und die Gemeinde für die Gemeindestrassen sowie die öffentlich gewidmeten Strassen im privaten Eigentum. Für Bushaltestellen entlang der Nationalstrasse N25 sind ebenfalls die Gemeinden als Eigentümer der Trottoirs zuständig, da gemäss den Merkblättern des ASTRA die Verantwortlichkeit für Langsamverkehrswege und Bushaltestellen nicht übernommen wird. Dies wird sich voraussichtlich ab dem 1. Januar 2023 mit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes ändern. Da bis am 31. Dezember 2023 die Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) umgestaltet sein müssen, kann dieser Zeitpunkt nicht abgewartet werden und die Planung durch die Gemeinde Herisau muss weitergeführt werden. Für die Anpassung der 11 Bushaltestellen wird sich die Gemeinde Herisau noch mit dem ASTRA austauschen.

Geplante Strassenausbauten in Herisau

1592 5 Herisau, Kreuzung Bahnhofstrasse, Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr., Bauprojekt Kreisel, Bestandteil 3. Agglo-Programm A-Priorität, Baustart 2022
Die Ausführungsarbeiten sind termingerecht im März 2022 gestartet.

1 288 1.0 Herisau, Herisau - Winkeln Obstmarkt und Platz, Studie Gestaltung, Aufwertung Federführung bei Gemeinde Herisau
Die Planungsarbeiten (Vorprojekt Plus) sind im Gange. Die Kreditsprechung durch den Einwohnerrat Herisau ist im Dezember 2022 vorgesehen. Danach soll die Kreditvorlage 2023 einem Volksentscheid unterbreitet werden. Die Realisierung ist für die Jahre 2025-2026 vorgesehen.

1 695 20, Herisau, Herisau – Degersheim, Schwänlikreuzung, neues Kreuzungsbauwerk Verkehrssicherheit, Bestandteil 3. Agglоprogramm
Das neue Kreuzungsbauwerk zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird begrüsst.

Zusätzlich aufzunehmen: Abtretung Huebstrasse an die Gemeinde Herisau
Im Kantonalen Richtplan ist eine Abtretung der Huebstrasse (Kantonsstrasse Nr. 40) vom Abzweiger Degersheimerstrasse bis Schulhaus Schachen vorgesehen.

Die Huebstrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Wohngebiete und ist ab der Degersheimerstrasse bis zum Schulhaus Schachen als Verbindungsstrasse klassiert.

Damit auf den siedlungsorientierten Abschnitten ein Verkehrsregime eingeführt werden kann, dass eine höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende gewährleistet, eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden ermöglicht sowie den Durchgangsverkehr vermehrt über die Degersheimerstrasse lenkt, müsste die Huebstrasse in das Strassennetz der Gemeinde Herisau übergehen. Entsprechende Anfragen aus der Bevölkerung wurden von den Gebieten Hueb, Obere Hueb und vom Schachen bereits an die Gemeinde Herisau gestellt.

Die Abtretungsmodalitäten (vorgängige Instandstellung oder finanzielle Abgeltung für eine spätere Instandstellung) wären noch zwischen den Tiefbauämtern des Kantons und der Gemeinde Herisau im Rahmen eines Konsenses zu klären. Im Anschluss wäre der Gemeinderat Herisau bereit, einem entsprechenden Antrag des Regierungsrates für die Abtretung der Huebstrasse zuzustimmen.

Velowegnetz
Die Gemeinde Herisau ist an einer schnellen Umsetzung des Veloweggesetzes des Bundes im Kantonalen Strassengesetz interessiert. Die Arbeiten für die entsprechende Teilrevision sind nach Möglichkeit bereits aufzunehmen, damit ein Inkrafttreten ab dem 1. Januar 2026 realistisch ist.

Finanzierung
In der aktuellen Finanzplanung sind die Investitionsanteile für die Herisauer Strassenbauprojekte mit Ausnahme der Schwänlikreuzung bereits abgebildet. Für die Schwänlikreuzung ist der Gemeinderat Herisau rechtzeitig über den vorgesehenen Kostenteiler zu informieren und zu einer Stellungnahme einzuladen, damit der Gemeindebeitrag in die Finanzplanung aufgenommen werden kann.

Allgemeines
Der Gemeinderat bedankt sich für die Möglichkeit zur Vernehmlassung. Im Rahmen seiner Möglichkeiten sichert der Gemeinderat seine volle Unterstützung bei der Realisierung der Strassenbauprojekte zu.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT HERISAU

Max Eugster
Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner
Gemeindeschreiber

Kopie
- Ressortchef Tiefbau/Umweltschutz
- Abteilungsleiter Tiefbau/Umweltschutz
- Abteilungsleiter Finanzen

gemeinde
schwellbrunn

Gemeinderat, 9103 Schwellbrunn

Kantonales Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Schwellbrunn, 21. April 2022

Kantonale Vernehmlassung; 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026; Stellungnahme des Gemeinderates Schwellbrunn

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 lädt das Departement Bau und Volkswirtschaft die Gemeinden ein, zum 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 Stellung bis zum 6. Mai zu nehmen.

Der Gemeinderat Schwellbrunn nimmt gerne wie folgt Stellung:

Projekt 1583 / Harmonie – Rank

Der Gemeinderat hat sich zu diesem Thema bereits mehrfach geäussert, Stellungnahme des Gemeinderates vom 9. Oktober 2017, Trakt. 6/2020 und zum Strassenbauprogramm 2023-2026 vom 6. November 2020.

Das Bauprojekt in vorliegender Form wird vom Gemeinderat immer noch befürwortet. Auch am Einbezug der Bushaltestellen Halden in das Bauprojekt, und der Erweiterung des Planungsperimeters, hält er fest. Leider konnte das Projekt bezüglich der Einführung einer 30er-Zone durch das Dorf infolge Einsprachen nicht umgesetzt werden. Der Gemeinderat würde es immer noch begrüssen, wenn die Einführung der Tempo 30-Zone in absehbarer Zeit umgesetzt werden könnte. Gemäss unseren Kenntnissen sind diesbezüglich beim Kantonalen Tiefbauamt Bestrebungen in Gange.

Bezüglich Temporegime nimmt der Gemeinderat die Aussage mit Erstaunen zur Kenntnis. Nachdem zum Los 1 bereits ein öffentliches Auflageverfahren (mit erfolgreichem Rekurs) mit Tempo 30 erfolgt ist, stellt sich die Frage, weshalb nochmals darüber debattiert werden muss. Tempo 30 gilt für den Gemeinderat als gegeben.

Im Verlaufe des Jahres 2021 fand eine Besprechung der Gruppe ISSI statt. Es wurde das weiter Vorgehen in diesem Projekt und der Tempo 30-Zone besprochen. Vom Kantonalen Tiefbauamt erwartet die Gemeinde Schwellbrunn eine Rückmeldung, wie der Stand der Planung der 30er-Zone ist. Die Gespräche mit den An-

wohnern an der Kantonsstrasse liegen nach unserer Ansicht in der Verantwortung des Kantonalen Tiefbauamtes, da es sich um eine Kantonsstrasse handelt.

Wie an der Sitzung vorbesprochen halten wir am Wunsch fest, dass die Tempo 30-Zone in Richtung Halden (Garage Preisig) verlängert wird.

Wir bitten das Kantonale Tiefbauamt uns mitzuteilen, wie der Zeitplan für die beiden Projekte vorgesehen ist. Dies auch im Hinblick für die Bereitstellung der notwendigen Finanzen und ob die ursprünglich kommunizierten Kosten immer noch massgebend sind. Ausserdem bitten wir Sie, uns über den aktuellen Stand des Projektes zu informieren.

Projekt 1234 / Hirschen – Landscheide

Erfreulich, jedoch etwas unerwartet, nimmt der Gemeinderat und die Tiefbaukommission zur Kenntnis, dass die Planauflage des Projektes 1234 Sanierung Hirschen – PP Sitz stattfinden kann.

Entgegen unserer Aussage vom 15. Juni 2021 möchte der Gemeinderat, dass auf dem Abschnitt Hirschen – Landscheide Kantonsgrenze die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h signalisiert wird. Mit dem neuen Bankett und der Temporeduktion wird die Sicherheit der Fussgänger erhöht.

Mit Schreiben vom 3. Oktober 2019 haben Sie uns eine ausführliche Antwort auf die eingereichte Petition und einer Temporeduktion gegeben. Mit dem Ausbau der Strasse ändert sich die Ausgangslage für eine Temporeduktion. Die vom Kanton durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen erachten wir mit dem Ausbau als nicht mehr zutreffend.

Der Gemeinderat ändert in diesem Geschäft seine Ansicht und möchte, dass von Seiten Kanton die Temporeduktion nochmals überprüft wird.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Gemeinderates Schwellbrunn

Ueli Frischknecht, Gemeindepräsident

Daniela Mohr, Gemeindeschreiberin

Kopie an

- Gemeinderat Silvano Huber
- Fritz Meier, Strassenmeister
- Dossier Gemeindeschreiber
- Akten

GEMEINDE HUNDWIL
Gemeinderat
Dorf 12
9064 Hundwil

Telefon 071 367 13 13
E-Mail regula.frei@hundwil.ar.ch
Internet www.hundwil.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Vernehmlassungen
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9064 Hundwil, 28. April 2022

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026
Stellungnahme Hundwil

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto
Sehr geeehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 laden Sie die Gemeinden ein, sich zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 vernehmen zu lassen, wofür wir uns bedanken.

Im 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm ist für die Gemeinde Hundwil kein Projekt geplant. Unter Punkt 4.6.4 ist die Erneuerung Örtlismühle-Hinterebnet auf der Kantonsstrasse Nr. 43, Hundwil-Zürchersmühle, erwähnt. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass dies ein Unterhaltsprojekt ohne zeitliche Dringlichkeit ist, weshalb es nicht aufgelistet wurde. Dies bedauern wir.

Als grösste Gewinner gehen die Gemeinden Herisau und Teufen aus dem 4. Kantonalen Strassenbau und Investitionsprogramm 2023-2026 hervor. Dass die Gemeinde Herisau dabei im Hauptfokus steht, ist für uns verständlich.

Die geplanten Projekte an der N25 sind im 4. Kanonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 nicht ausgewiesen. Die Gemeinde Hundwil ist in den nächsten Jahren vermehrt von Projekten an der Nationalstrasse N25, insbesondere bezüglich Langsamverkehr (Veloweg), betroffen. Wir würden es deshalb begrüssen, wenn diese Projekte auf einer separaten Liste ausgewiesen werden.

Das Behindertengleichstellungsgesetz bei Bushaltestellen resp. Postautohaltestellen im Gemeindegebiet Hundwil ist eine wahre Knacknuss und sehr schwierig umzusetzten. Die Anpasssungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endet im Dezember 2023. Hundwil erachtet das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie das Aufwand-Ertrag-Verhältnis als sehr tief. Wieso sind temporäre, bei Bedarf einsetzbare Optionen, keine Möglichkeit bei so tiefen Frequenzen und schwierigen Voraussetzungen? Das Projekt wurde vorgeschlagen, jedoch nicht auf eine realistische Umsetzung geprüft. Dies zu Lasten der in der Pflicht stehenden.

Wir bedanken uns für die Rücksichtnahme unserer Inpusts.

Freundliche Grüsse
IM NAMEN DES GEMEINDERATES HUNDWIL

Die Gemeindepräsidentin:

Margrit Müller-Schoch

Die Gemeindeschreiberin:

Regula Frei

300 JAHRE WALDSTATT bewegt sich

Gemeinde Waldstatt
Oberdorf 2
Postfach 53
9104 Waldstatt
Telefon 071 354 53 36
www.waldstatt.ch
armin.raebsamen@waldstatt.ar.ch

Jever ✓

Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an: K/ → Br
EINGANG: 24. März 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück an: | KJ | Kanzlei

Gemeinde Waldstatt, 9104 Waldstatt

A-Post
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Waldstatt, 22. März 2022

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat Waldstatt bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogamms 2023-2026 Stellung nehmen zu dürfen.

Bereits im 3. Strassenbauprogramm 2019 – 2022 sind auf dem Gemeindegebiet der Waldstatt zwei Projekte vorgesehen. Projekt 1589 Waldstatt / Urnäsch: auf dem Teilstück Murbach – Sulzbrunnen ist die Verbindung des Geh- und Radweges vorgesehen und im Projekt 1657 (neu 1674) Waldstatt – Herisau die Kreuzung Scheidweg.

Aus der Sicht des Gemeinderates Waldstatt sollte das Projekt 1674 prioritär behandelt werden. Der Gemeinderat Waldstatt ist sich bewusst, dass dieses Projekt nur zum Teil die Kantonsstrasse betrifft. Mit betroffen ist auch die Bundesstrasse und somit auch das ASTRA. Wegen der bestehenden Bahnübergänge, insbesondere des Bahnübergangs Scheidweg, staut der Verkehr zum Teil bis weit in die Urnäscherstrasse zurück. Da im Moment davon ausgegangen werden muss, dass das Projekt der Umfahrung Herisau noch länger nicht umgesetzt wird, sollte mindestens kantonsintern darauf geachtet werden, dass der Verkehr flüssig bleibt. Im Weiteren darf nicht vergessen werden, dass relativ viele Auffahrunfälle in diesem Bereich passieren, was ebenfalls immer wieder zu Stockungen führt.

Im Wissen, dass sich die Gemeinde Waldstatt an den Kosten beteiligen muss, ist es dem Gemeinderat ein sehr grosses Anliegen, dass dieses Projekt möglichst schnell umgesetzt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und wohlwollende Prüfung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Waldstatt

Andreas Gantenbein
Gemeindepräsident

Armin Räbsamen
Gemeindeschreiber

GEMEINDERAT

9053 Teufen AR, Postfach
Telefon 071 335 00 50
Telefax 071 333 34 07
markus.peter@teufen.ar.ch
www.teufen.ch

GEMEINDE TEUFEN

Kanton Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17 A
9102 Herisau

Teufen, 28. April 2022

4. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 – 2026; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 wurde der Gemeinderat eingeladen, sich zum 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 – 2026 vernehmen zu lassen. Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die umfassenden Unterlagen.

Der Gemeinderat hat das Programm nach entsprechender Vorberatung in der Baukommission an seiner Sitzung vom 26. April 2022 behandelt.

Das kantonale Tiefbauamt wird angeregt, im Bereich Niederteufen (Projektende P 1587) bis zur Kreuzung Lustmühle den Ausbau des Gehwegs zu einem kombinierten Rad-Gehweg mit Beidrichtungsverkehr zu prüfen und allfällig in das Planungsprogramm aufzunehmen. Das Projekt könnte im Falle von Verzögerungen beim Projekt P 1700 als Ersatzprojekt dienen.

Im Übrigen wird dem Strassenbau- und Investitionsprogramm zugestimmt.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Teufen

Reto Altherr
Gemeindepräsident

Markus Peter
Gemeindeschreiber

Gemeindeverwaltung

Gemeinderat

CH-9042 Speicher
Tel. 071 343 72 07
Fax 071 343 72 10
www.speicher.ch

Michal Herzog
Gemeindeschreiberin
michal.herzog@speicher.ar.ch

in Word + PDF per Mail: tiefbauamt@ar.ch

9042 Speicher, 6. April 2022

Strassenbauprogramm – Strassenbauprogramm 2023 - 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat dank Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung im Strassenbauprogramm.

Gerne möchten wir Sie auf folgendes hinweisen:
Aus unserer Sicht wird aber der allgemeine Bezug zu den behördenverbindlichen Aufgaben und Zielen gemäss kantonalem Richtplan vermisst. Allgemeine raumplanerische Grundsätze wie die Abstimmung der Ortsdurchfahrten auf die Siedlungsqualität (siedlungsorientiert anstatt verkehrsorientiert), wie sie grundsätzlich im kantonalen Richtplan mit Leitsatz 4b und dem Kapitel V.2.1 mit der Festlegung 3.1.c behördenverbindlich festgelegt wurden, fehlen. Für zukünftige Strassenbauprogramme wird gewünscht, dass diese notwendige Abstimmung mit der wichtigen Aufgabe der Innenentwicklung aufgenommen und wahrgenommen wird. Durch die neuen ortsplanerischen Konzepte in den kommunalen Richtplänen und deren behördenverbindliche Beschlüsse werden zudem vermehrt Einlenkerausbauten und Einlenkerneubauten an Kantonsstrassen mit deren Folgen notwendig werden. Die Auswirkungen der kommunalen Richtpläne beziehungsweise der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sollen als langfristige Entscheide in einer strategischen Planung berücksichtigt werden.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT SPEICHER

Der Gemeindepräsident — Die Gemeindeschreiberin

Paul König — Michal Herzog

Kopie an:
- Akten (Axioma 2020 – 145)
- PLK

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C011349

Energiestadt
european energy award

NAHELIEGEND.

gemeinde trogen
Kulturdorf im Appenzellerland

Gemeinderat

Annelies Rutz
Gemeindeschreiberin
Tel. 071 343 78 75

E-Mail Annelies.Rutz@trogen.ar.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17 A
9102 Herisau

Trogen, 1. April 2022

Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an:
EINGANG: - 6. April 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück | | | Kanzlei

Versand per E-Mail als pdf und Word-Dokument
an: tiefbauamt@ar.ch

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Keller
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm äussern zu können.

Der Gemeinderat nahm an seiner letzten Sitzung vom 4. kantonalen Strassenbauprogramm 2023 bis 2026 Kenntnis und hat dazu keine Änderungs- oder Ergänzungsanträge.

Wir begrüssen es, dass nun im Rahmen des neuen Strassenbauprogramms das Gesamtprojekt Gestaltung Landsgemeindeplatz abgeschlossen werden kann und hofft, dass beim Anschlussprojekt bis zum Einlenker Pestalozzidorf die Einsprachen sobald als möglich bereinigt werden können.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT TROGEN

D. Altherr
Gemeindepräsidentin

A. Rutz
Gemeindeschreiberin

Rehetobel
auf der Appenzeller Sonnenterrasse

Gemeinderat
St. Gallerstrasse 9
9038 Rehetobel AR
Telefon 071 878 70 24
www.rehetobel.ch
monika.erzinger@rehetobel.ar.ch

tiefbauamt@ar.ch
Tiefbauamt AR
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9038 Rehetobel AR, 13. April 2022

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Sitzung vom 11. März 2022 hat der Gemeinderat vom 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 zustimmend Kenntnis genommen und Sie mittels Protokollauszug informiert.

Nach der 2. Lesung vom 08. April 2022 nehmen wir gerne noch detailliert wie folgt Stellung.

4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten / 4.6.13 Rehetobel

Der Gemeinderat stimmt den Ausführungen unter P1554 (Exemplar Vernehmlassung vom 15.02.2022/ Seite 20) über die prekären Verhältnisse der Strassenverbindung von St. Gallen nach Rehetobel durch das Tobel der Goldach in allen Punkten zu. Fast 10 Jahre nach dem Unwetter im Jahr 2012 ist die wichtigste Verbindungsstrecke für Rehetobel nach St. Gallen und somit zur Autobahn A1 immer noch nur provisorisch gesichert. Ein Wetterereignis der gleichen Grössenordnung hätte heute erhebliche Auswirkungen für die Anbindung unseres Dorfes an den Wirtschaftsraum St. Gallen und somit auf die Attraktivität als Wohnort.

Für den Gemeinderat ist es endlich an der Zeit, dass die seit über einer Dekade anhaltenden Planungsvorbereitungen in die Realität umgesetzt und der Zeitplan gemäss kantonalem Aufgaben- und Finanzplan 2023 – 2025 verbindlich umgesetzt wird (AFP, Seite 137)

5.8	**Speicherschwendi/Rehetobel: neue Brückenverbindung über Goldach; Strassenbaukredit**	
Umschreibung / Zielsetzung	Die Kantonsstrasse Nr. 35 überquert im Abschnitt Tüfschwendi-Zweibrücken-Habset die Goldach und den Holderenbach. Die beiden Brücken stammen aus den Jahren 1906 resp. 1846 und sind dringend sanierungsbedürftig. Steinschlag und Rutschungen entlang des Strassentrassees gefährden Mensch und Verkehr. Die Kurvengeometrie bei den Brücken ist für heutige Fahrzeuge ungenügend (Postautolinie). Aus einer intensiven Variantenbetrachtung für eine oder zwei neue Brücken resultierte eine neue Brücke rund 160 m flussabwärts, welche im Bogen über das Goldachtobel führt. Diese Variante obsiegt finanziell auch gegenüber der Sanierung der bestehenden Linienführung mit je einem Ersatzbau für die heutigen Brücken. Das Bau- und Auflageprojekt liegt vor. Die Gesamtkosten betragen rund 8 Mio. Franken. Aufgrund der Kredithöhe ist eine Volksabstimmung nötig.	
Referenz zum Regierungsprogramm	Ziele	
Querbezüge	3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee (nur Speicher)	
Meilensteine	Datum Mrz 2022 Sep 2022 Jun 2023 Nov 2023 Mai 2024	Schritt RRB Genehmigung Bauprojekt und Verabschiedung Kredit z.H. KR Beratung und Beschluss KRB 1. Lesung Beratung und Beschluss KRB 2. Lesung Volksabstimmung Baubeginn
Projekt- und Folgekosten	Gesamtkosten rund 8 Mio. Franken. Da die neue Strassenführung weniger durch Naturgefahren gefährdet ist, sinken die Betriebskosten.	
Bemerkungen	-	

Weitere Argumente sprechen für die rasche Realisierung des Brückenneubaus über die Goldach:

- Förderung des Veloverkehrs: Die Strassenverhältnisse in diesem Bereich sind schmal, unübersichtlich und eng; die Beleuchtung in der Nacht ungenügend. Diese Umstände halten viele Einwohner davon ab, mit dem Fahrrad nach St. Gallen zur Arbeit zu gehen. Die Brücke würde das gefährlichste Teilstück zwischen Rehetobel und St. Gallen für Velofahrer eliminieren.
- Unfälle: In jüngster Vergangenheit haben sich auf der Strecke Rehetobel – Speicherschwendi im Bereich von Zweibruggen zahlreiche Unfälle ereignet, sei dies mit Velos (13.08.2020), Privatautos (11.12.2018 o. 25.09.2020) oder Postauto (27.10.2020). Ein Unfall vor ca. 2 Jahren auf dieser Strecke hatte zur Folge, dass ein Pumpwerk derart beschädigt wurde, dass mehrere CHF 100'000.00 Kosten für die Gemeinde Rehetobel anfielen.
- Schonung der Umwelt: Die aktuelle Linienführung nach Zweibruggen führt zu Immissionen im Bereich der Goldach, die mit der Brücke minimiert werden und damit zu einer Aufwertung der Ökologie (Amphibienschutzgebiet) führen.
- Standortattraktivität: Die neue Brückenverbindung zwischen Rehetobel und Speicherschwendi bringt voraussichtlich eine Zeitersparnis von rund 1.5 Minuten. Zudem wird mit der bequemeren Strassenlinienführung die Zufahrt nach Rehetobel vereinfacht, was ein wichtiges Argument für die Wohnsitzwahl und die Entwicklung unserer Region ist.

Der Gemeinderat bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hofft auf die Realisierung der Projekte im vorgesehenen Zeitraum.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Rehetobel

Urs Rohner
Gemeindepräsident

Monika Erzinger
Gemeindeschreiberin

GEMEINDE WALD AR

Gemeinderat
Dorf 37, 9044 Wald
Tel.071 877 29 43
marlis.hoerler@wald.ar.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9044 Wald, 7. April 2022

Vernehmlassung
4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sehr geehrter Herr Landammann Dölf Biasotto, geschätzter Dölf
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die freundliche Einladung zum vorliegenden 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026 Rückmeldung zu geben, danken wir herzlich.

In den letzten Jahren sind verschiedene Projekte, von denen Wald AR profitieren durfte, realisiert worden oder in Bau. Vor diesem Hintergrund ist der Gemeinderat Wald AR mit der vorliegenden Planung einverstanden und stellt keine zusätzlichen Anträge.

Eine gute Erreichbarkeit der Stadt St. Gallen ist relevant für Wald. Die Verkehrswege führen über Speicher, Heiden oder Rehetobel. Entsprechend unterstützt Wald das Projekt zum Bau einer Brücke über die Goldach bei Zweibrücken. Dieses führt zu einer schnelleren und sicheren Verbindung.

Für die Kenntnisnahme und Ihre Bemühungen danken wir herzlich.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Wald AR

Marlis Hörler Böhi
Gemeindepräsidentin

Lina Graf
Gemeindeschreiberin

Gemeinde Heiden
im Appenzellerland über dem Bodensee
www.heiden.ch

Gemeinderat
Rathaus
Kirchplatz 6
9410 Heiden

Ihre Kontaktperson:
Gallus Pfister
Tel. 071 898 89 75
Fax 071 898 89 87
gallus.pfister@heiden.ar.ch

HEIDEN

Tiefbauamt AR
tiefbauamt@ar.ch

Heiden, 5. Mai 2022 MS

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 – Verzicht auf Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zum 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026.

Die Gemeinde Heiden konnte sich im Sommer 2020 bereits mittels Fragebogen umfangreich zu den geplanten Projekten äussern. Es wird deshalb auf auf eine Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren verzichtet.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Heiden

Gallus Pfister
Gemeindepräsident

Marco Stübi
Gemeindeschreiber

Wolfhalden
mit Weitblick

Protokollauszug Gemeinderat

5. Gemeinderatssitzung vom 3. Mai 2022

67 1 STAAT, VOLK UND BEHÖRDEN
1.9 Kanton AR
1.9.1 Mitwirkungen, Vernehmlassungen
Vernehmlassung Vernehmlassung 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sachverhalt

Mit Einladungsschreiben vom 25. Februar 2022 hat das Departement Bau und Volkswirtschaft folgende Unterlagen zur Vernehmlassung (Frist bis 6. Mai 2022) unterbreitet:

1. Vernehmlassungsentwurf inkl. Anhang
2. Verzeichnis der Vernehmlassungsadressaten

(Unterlagen auf www.ar.ch/Vernehmlassungen)

Alle GR-Mitglieder sind am 4. März 2022 mit den Vernehmlassungsunterlagen bedient worden.
Die Stellungnahme der Gemeindepräsidienkonferenz liegt nicht vor.

Erwägungen

Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG, bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauvorhaben bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms hört er die Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte an.
Die im vorliegenden Programm enthaltenen Objekte umfassen die grösseren Ausbauvorhaben, die in der Regel mit Landerwerb, Planauflage und Kostenbeteiligung durch die Standortgemeinde verbunden sind. Nicht aufgelistet sind Belagssanierungen und andere bauliche Unterhaltsmassnahmen. Die Objektliste basiert auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, den verkehrlichen Bedürfnissen, den beantragten Massnahmen im Agglomerationsprogramm, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie den Planungen und Vorgaben von Gemeinden und Dritten. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Ausbauten sind den Standortgemeinden mindestens als Vorhaben oder bereits als Projekt bekannt. Der regionale Ausgleich ist sichergestellt.
Das Programm legt einen Schwerpunkt auf den Verkehrsraum Herisau, welcher die grössten Verkehrslasten trägt. Hinzu kommen die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen im Zuge des Bahnprojektes, die Umgestaltung der Werdstrasse in Heiden, die neue Brückenverbindung zwischen Speicherschwendi und Rehetobel sowie kleinere Projekte in verschiedenen Gemeinden. Alle Angaben zu den Objekten können dem Kapitel 4 des Vernehmlassungsentwurfs entnommen werden.

In der Gemeinde Wolfhalden sind 3 Projekte am Laufen resp. vorgesehen:

P 1541; Auf der Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden–Thal, ist der untere Abschnitt ab Unterhasli bis zur Gemeindegrenze Lutzenberg in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden.

Neu wünscht die Gemeinde ein Trottoir. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und soll im Verlauf 2022 baulich gestartet werden. Die Pläne lagen vom 7. März bis 5. April 2022 auf.

P 1637; Auf der Kantonsstrasse 54, Wolfhalden–Lachen–Walzenhausen, ist für die Überbauung Tanne gemäss genehmigtem Quartierplan Bruggtobel West entlang der Kantonsstrasse ein Trottoir von und zur öV-Haltestelle Hinteregg zu erstellen. Die Realisierung ist unbestimmt, daher ist das Projekt in der Zusammenstellung nicht aufgeführt. Es wäre mit wenig Aufwand kurzfristig realisierbar.

P 1694; Auf der Kantonsstrasse 18, Heiden–Wolfhalden, ist im Abschnitt Hinterergeten–Luchten aus Verkehrssicherheitsgründen die Dreispurstrecke durch einen modernen Strassenquerschnitt zu ersetzen. Auf der Westseite ist der Rad-/ und Gehweg neu zu platzieren. Das Projekt soll im 2. Quartal 2022 aufliegen, die Realisierung ist ab 2023 vorgesehen.

Bezüglich der Veloförderung im Kanton ist sich der Regierungsrat bewusst, dass wichtige Planungsaufgaben anstehen und einige grössere Bauvorhaben für direkte und sichere Verbindungen notwendig sind. Das eidgenössische Veloweggesetz wird voraussichtlich im 2023 in Kraft treten. Allerdings sind kantonsintern zuerst Aufgaben und die Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde festzulegen, bevor neue Routen abseits der Kantonsstrassen realisiert werden können. Dazu ist eine Teilrevision des Strassengesetzes nötig.

Antrag

Stellungnahme zur Vernehmlassung

Beratungen

P 1637 wurde aufgrund des dazumaligen Quartierplans ausgearbeitet. Da die betroffenen Parzellen als potentielle Auszonungsflächen gelten, ist eine Realisierung sehr unwahrscheinlich und kann nach Ansicht des Gemeinderates Wolfhalden gestrichen werden.

Beschluss

Vom 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm wird Kenntnis genommen. Der unter Beratung aufgeführte Punkt bezüglich P 1637 soll berücksichtigt werden.

Auszug an

- Departement Bau und Volkswirtschaft, Tiebauamt, 9102 Herisau (pdf- und Word-Datei an: tiefbauamt@ar.ch)
- Kantonsrat Stephan Wüthrich, Hinterbühle 981, 9427 Wolfhalden
- Kantonsrat Martin Ruppanner, Högli 672, 9427 Wolfhalden
- GP Gino Pauletti
- GR Michel Sieber, Präsident TBK
- GR Eugen Schläpfer, Präsident USK
- GR Peter Sonderegger, Präsident WAKO
- GS Sarah Niederer
- Akten

GEMEINDERAT WOLFHALDEN
Der Gemeindepräsident

Gino Pauletti

Die Gemeindeschreiberin

Sarah Niederer

Versandt am 4. Mai 2022

Lutzenberg
im Appenzellerland

Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an:
EINGANG: 16. März 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück an: | KJ | Kanzlei

Sitzungsdatum 7. März 2022
Traktandum Nr. 11
Beschlussnummer 38

2.2 Ortsplanung
4. Kantonales Strassenbauprogramm 2023-2026; Vernehmlassung

Sachlage

Mit Mail vom 22. Februar 2022 werden die Gemeindepräsidenten des Kantons Appenzell Ausserrhoden vom Tiefbauamt wie folgt informiert und zur Vernehmlassung bis 6. Mai 2022 eingeladen:

Sehr geehrte Damen und Herren Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten

Der Regierungsrat hat vergangene Woche das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 zur Vernehmlassung verabschiedet. Diese startet am Montag 28. Februar, die Ankündigung sollte am Freitag 25. Februar 2022 im Amtsblatt sein. Die Unterlagen werden nur noch elektronisch zur Verfügung gestellt. Sie erhalten am Freitag 25. Februar ein entsprechendes Begleitmail. Ebenfalls am Freitag wird von der Kantonskanzlei eine Medienmitteilung versandt.

Das Tiefbauamt hat Ende Juni 2020 eine Umfrage zum 4. Strassenbauprogramm bei den Gemeinden, den Appenzeller Bahnen, der Schweizerischen Südostbahn und dem ASTRA durchgeführt. Die Rückmeldungen wurden ausgewertet und mit der Kantonalen Tiefbaukommission besprochen. Es gab wenig Anpassungen an der Objektliste. Dort, wo Gemeinden neue Trottoirs ausserorts wünschten, wurde die Frage im Rahmen der kantonalen Stellungnahme zur Vorprüfung der kommunalen Richtpläne "Verkehr und Infrastruktur" thematisiert. Falls die Kantonsstrasse in einem guten Zustand ist, kann das Tiefbauamt solche Planungen nur aufnehmen, wenn die kommunalen Planungsinstrumente solche Verbindungen enthalten und raumplanerisch begründen. Vorab im Anhang die Übersicht der 23 Objekte (Projektnummern), sie sollten Ihnen grundsätzlich bekannt sein. Ebenfalls im Anhang die Liste Controlling 3. Strassenbauprogramm 2019-2022, bitte beachten Sie die Legende unten.

Der regionale Ausgleich ist sichergestellt. In acht Gemeinden sind keine grossen Vorhaben geplant, wobei zum Teil intensive Jahre der Bautätigkeit hinter diesen Gemeinden liegen. Kleinobjekte wie Sanierungen von Fussgängerübergängen und Bushaltestellen, Deckbelagserneuerungen und ähnliche Vorhaben sind nicht Bestandteil des Strassenbauprogramms und werden unabhängig davon realisiert. Bitte beachten Sie, dass eine ganze Reihe von Objekten noch dieses Jahr vor Ort baulich gestartet werden. Diese sind teils nicht mehr aufgeführt im 4. Strassenbauprogramm, da sie alle Hürden genommen haben.

Viele Fragestellungen in der Umfrage Sommer 2020 kamen zur Veloführung. Hier steht noch einiges an Arbeit vor uns allen, dem Tiefbauamt wie den Gemeinden. Der Wunsch der Gemeinden nach direkten, sicheren Velowegen oder gar Veloschnellwegen führen vielfach zu Ideen abseits der Kantonsstrassen. Das heutige Strassengesetz legt für solche Fälle jedoch keine Zuständigkeit des Kantons und keine Finanzschlüssel Kanton-Gemeinden fest. Im Zuge der kommenden Veloweggesetzgebung muss hier zuerst gesetzgeberisch "nachgebessert" werden.

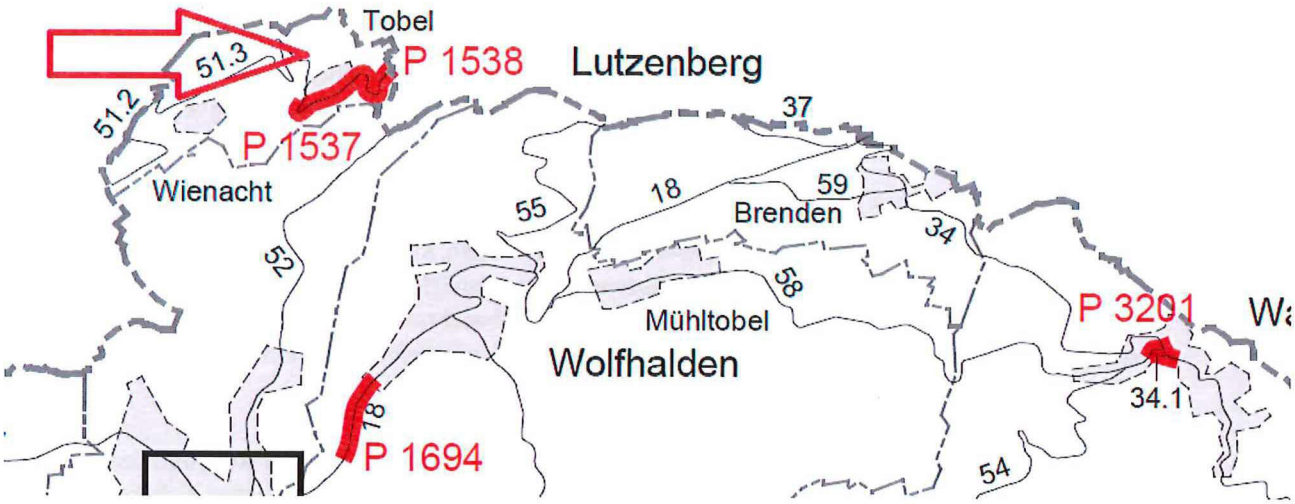
Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Der aktuelle Stand des eidgenössischen Veloweggesetzes ist folgender: Am 19. Mai 2021 hat der Bundesrat die Botschaft zum Bundesgesetz über Velowege ans Parlament überwiesen. Erstbehandelnder Rat war der Ständerat, Ende 2021 hat auch der Nationalrat die Beratung abgeschlossen, jetzt in der Frühjahrssession 2022 steht die Differenzbereinigung an. Die Inkraftsetzung ist ab 2023 möglich.

Das Bundesgesetz unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und einem Velowegnetz für die Freizeit. Es wird eine Planungspflicht für die Kantone eingeführt. Der Bund stellt den Kantonen frei, ob sie die Planung selber machen oder an die Gemeinden delegieren. Innert fünf Jahren sollen die beiden Velowegnetze in behördenverbindlichen Richtplänen verankert werden. Auf die Planung folgt die Pflicht, Velowege anzulegen, zu erhalten und wo nötig zu ersetzen. Auch der Kanton Appenzell Ausserrhoden muss dazu die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden und die weiteren Rechtswirkungen der Velorichtpläne festlegen. Hinzu kommt die Erarbeitung heute fehlender Kostenteiler für Velowege abseits der Kantonsstrassen. Aus dem Bundesgesetz über Velowege ist demnach ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf auf Kantonsstufe absehbar. Eine Teilrevision des Strassengesetzes steht dabei im Vordergrund. Das nimmt ab 2023 mindestens drei Jahre Zeit in Anspruch. Es ist daher nicht realistisch, im vorliegenden Strassenbauprogramm zusätzliche Projekte und Finanzmittel für die Veloförderung aufzunehmen.

Das Tiefbauamt steht Ihnen während der Vernehmlassungsfrist (bis 6. Mai 2022) für spezifische Fragen zu Ihrer Gemeinde jederzeit gerne zur Verfügung.
Wir freuen uns auf Ihr Mitwirken.

Erwägungen



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Die Gemeinde Lutzenberg bzw. der Ortsteil Wienacht-Tobel ist vom 4. Kantonales Strassenbauprogramm 2023-2026 wie folgt betroffen: Die Kantonsstrasse 51.3, Landegg–Thal, wird abschnittsweise saniert. Der Gemeinderat hat zu beiden Vorprojekten eine positive Haltung eingenommen. In der Periode soll der Abschnitt Bahnhof–Tobel (P 1537) realisiert werden. Der Abschnitt Tobel–Kantonsgrenze (p 1538) ist ein Reserveprojekt.

Bild: marode Stützmauern an der Kantonsstrasse Nr. 51.3, Landegg–Thal im Ortsteil Wienacht.

Stand der Umsetzung des 3. Kantonales Strassenbauprogramm 2019-2022

Über den Stand der Umsetzung des 3. Kantonales Strassenbauprogramm 2019-2022 kann man sich über das im Anhang beiliegende Dokument informieren.

Antrag

Auf eine Stellungnahme sei zu verzichten.

Der Gemeinderat Lutzenberg beschliesst:

Auf eine Stellungnahme wird verzichtet.

Lutzenberg
im Appenzellerland

Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Mitteilung mit Protokollauszug an:

- Departement Bau und Volkswirtschaft, Tiefbauamt, Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau
- Baubewilligungskommission
- Betriebskommission Wasserversorgung
- Finanzverwaltung (mit der Bitte um Berücksichtigung im Voranschlag)

Versandt: 10. März 2022

Gemeinderat Lutzenberg

Rudolf Gantenbein
Gemeindepräsident

Simona Maiorana
Gemeindeschreiberin

GEMEINDE
WALZENHAUSEN

Gemeinderat
Dorf 84

Telefon 071 886 49 84
gemeindekanzlei@walzenhausen.ar.ch

Per E-Mail an
Kantonales Tiefbauamt
tiefbauamt@ar.ch

9428 Walzenhausen, 4. Mai 2022

Vernehmlassung zum Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme bezüglich dem ausgearbeiteten Entwurf für das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026. Er nimmt somit wie folgt fristgerecht Stellung.

Diverse Projekte
Der Gemeinderat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Projekte P 1603 (Leuchen-Kantonsgrenze SG), P 1628 (Platz-Kantonsgrenze AI), P 1698 (Loch-Dorf), P 1689 (Ledi-Moos), P 1654 (Lachen-Moos) und P 1192 (Lachen-Wolfhalden) in Ausführung sind oder der Baustart in den nächsten zwei Jahren erfolgen soll. Mit Bedauern nimmt der Rat zur Kenntnis, dass sich das Projekt P 1654 (Lachen-Moss) aus dem 3. Strassenbauprogramm nach wie vor im Rechtsmittelverfahren befindet. Dieses Projekt gilt es aufgrund der ungenügenden Strassenverhältnisse weiterhin prioritär zu verfolgen.

Dorfzentrum
Die zukünftige Strassenführung und –gestaltung ist nach dem heutigen Kenntnisstand nicht zuletzt auch vom Projekt der Appenzeller Bahnen bezüglich dem Streckenabschnitt Rheineck-Walzenhausen abhängig. Nach Informationsstand des Gemeinderats wurde das kantonale Tiefbauamt im März 2022 über den Projektstand und die möglichen notwendigen Platzbedürfnisse im heutigen Vorbereich der Wartehalle bis an den Rand der Kantonsstrasse informiert. Gemäss Ablauf der Appenzeller Bahnen ist mit der Umsetzung in den Jahren 2024 und 2025 zu rechnen. Allenfalls kann das 4. Strassenbauprogramm auf der Seite 22 entsprechend ergänzt bzw. konkretisiert werden. Mit der Aufnahme des Projekts P 3201 auf die "Liste" anerkennt das kantonale Tiefbauamt die angestrebte Umsetzung im Rahmen des 4. Strassenbauprogramms, wofür der Gemeinderat bestens dankt.

Radstrecken
Ein Blick auf die Radstreckenplanung zeigt, dass neben der Hauptverbindung Rheineck-Heiden-Trogen-Teufen insbesondere im "östlichen Vorderland" keine Strecken geplant sind. Dies obwohl es sich bei den Teilstrecken Büriswilen – Walzenhausen Dorf – Wolfhalden oder Lachen um (erstaunlich) vielbefahrene Velostrecken handelt. Unklar ist dem Gemeinderat, ob diese Strecken keiner baulichen Anpassung gemäss erwartetem Bundesgesetz bedürfen bzw. den Anforderungen genügen oder ob die Förderung des Veloverkehrs im "östlichen Vorderland" nicht vorgesehen ist.

Platz – Kantonsgrenze SG
Der Bedarf bezüglich Erneuerung / Erweiterung dieses Strassenabschnittes ist latent vorhanden. Der Gemeinderat bittet um Aufnahme spätestens im 5. Kantonalen Strassenbauprogramm.

Der Gemeinderat bedankt sich für die Investitionen in das Strassennetz von Walzenhausen und ist überzeugt mit den in der Ausführung befindenden, anstehenden und angeregten Projekten über gut ausgebaute Regional- und Lokalverbindungstrassen zu verfügen.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT WALZENHAUSEN

Der Gemeindepräsident

Michael Litscher

Die Gemeindeschreiberin

Noemi Graf

Kopie geht z.K. an:
- Strassenaufsichtskommission
- Akten

FDP
Die Liberalen

FDP.Die Liberalen
Monika Gessler
Parteipräsidium AR
Langmoosstrasse 4
CH-9410 Heiden AR

+41 (79) 698 26 93
www.fdp-ar.ch
monika.gessler@fdp-ar.ch
FDP. Die Liberalen AR
@FDP_Liberalen

Vernehmlassungsantwort zum 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden
Parteipräsidium, Langenmoosstrasse 4, 9410 Heiden

Departement Bau- und Volkswirtschaft
Herr Dölf Biasotto
Regierungsrat
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

Herisau, 25. April 2022

Sehr geehrter Herr Landammann, Lieber Dölf

Im Namen der FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) bedanken wir uns bei Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme, welche wir gerne wie folgt wahrnehmen:

Allgemeine Bemerkungen

Die FDP AR nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Umsetzung des 1. bis 3. kantonalen Strassenbauprogramms sehr gute Ergebnisse zeigt. Positiv ist zu bemerken, dass sich heute 77% der Strassen in einem guten bis sehr guten Zustand befinden und nur mehr 10% sanierungsbedürftig sind. Dies ist wieder eine Verbesserung gegenüber der Umsetzung des 2. Strassenbauprogramms. Es zeigt auch, dass der Kanton sehr vorausschauend und sorgfältig mit dem in den Strassen gebunden Kapital von immerhin einer Milliarde Schweizerfranken umgeht.

Die Investitions- und Unterhaltskosten bleiben während des 3. kantonalen Strassenbauprogramms im Rahmen. Das 4. kantonale Strassenbauprogramm schreibt diese Ausrichtung prinzipiell fort und wird von der FDP AR begrüsst.

Als Klammerbemerkung: Der Vernehmlassungsbericht ist sehr informativ, ausgezeichnet formuliert und interessant zu lesen. Vielen Dank dafür.

Besondere Bemerkungen

1.4 Verkehrliche Entwicklung

Dem Vernehmlassungsentwurf ist zu entnehmen, dass im Personenwagenverkehr für die nächsten 10 Jahre weiterhin mit einem deutlichen Wachstum zu rechnen ist. Diese Entwicklung mit einem ungebremsten Wachstum des motorisierten Individualverkehrs ist problematisch. Wir sind deshalb gespannt auf das angekündigte Mobilitätskonzept, in welchem diese Problematik adressiert werden soll und wie der Staat korrigierend eingreifen kann.

Darüber hinaus hatte der Kantonsrat am 29.03.2021 ein Postulat der Kommission Bau und Volkswirtschaft für erheblich erklärt, welches die gesetzlichen Grundlagen für ein verstärktes Engagement für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität erörtern soll. Auch hier warten wir gespannt auf eine Antwort des Regierungsrats.

1.4 Unfallschwerpunkte

Der Fokus darauf wird von der FDP AR begrüsst. Besonders hervorzuheben ist P 1674. Es ist schwer verständlich, warum der Studienwettbewerb im Frühjahr 2019 schubladisiert wurde.

1.11 Bundesgesetz über Velowege

Die Ausserrhoder Stimmbürgerschaft hat bereits am 23. September 2018 mit 68 % Ja-Stimmen die Förderung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung zugestimmt. Die Umsetzung in ein Bundesgesetz lässt aber noch auf sich warten und wird nicht vor 2023 geschehen.

Nach Auffassung der FDP AR ist es aber 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 2023 lässt wichtige Zeit ungenutzt verstreichen.

4.6.2 Herisau

Die FDP AR bittet zu prüfen, von welcher Dringlichkeit das Projekt P 1288 Obstmarkt ist. In Anbetracht der kontroversen Situation sollte hier zurückhalten operiert werden.

5.3 Neue Finanzierungsformen

Nach Auffassung der FDP AR besteht Konsens darüber, dass die Elektromobilität zumindest ein erster Schritt in die richtige Richtung ist, die CO_2-Emissionen zu reduzieren und die Energieeffizienz zu steigern. Der damit einhergehende geringere Verbrauch fossiler Energieträger und damit eine Verringerung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer ist ein Problem, dem sich der Bund stellen muss.

Diverse Kantone gewähren für sparsame und emissionsarme Fahrzeuge wie Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Energieeffizienz-kategorie A- und B-Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Alternativtreibstoffen wie Erdgas, Biogas und Wasserstoff eine Reduktion auf der Motorfahrzeugsteuer. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist einer der wenigen Kantone, welcher keine Steuerreduktion für energieeffiziente Personenwagen ermöglicht, da die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen nur nach dem Gesamtgewicht bemessen werden. Da Elektroautos wegen der grossen Batterie relativ schwer sind, sind die Steuern in den meisten Fällen höher als bei fossilen Fahrzeugen. Als Resultat ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge heute leider sehr wenig attraktiv. Der «Gewichtszoll» ist aus rationaler Sicht und langfristig

nachvollziehbar, in der kurzen Betrachtung aber ein Negativanreiz hin zur Elektromobilität. Die FDP AR bittet deshalb zu prüfen, ob es Alternativen zu dieser Verhinderungsstrategie gibt. Dabei erwarten wir nicht unbedingt eine Förderung, da sich die Elektroautos am Markt vermutlich sowieso durchsetzen werden, aber die gegenwärtige Bestrafung durch höhere Steuern beim Umstieg auf eine umweltfreundliche Lösung ist stossend.

Ein mögliches Modell könnte die Einführung des Mobility Pricing, entsprechend der tatsächlichen Fahrleistung sein. Mit fortschreitender Digitalisierung wäre dies eine zu prüfende Option. Der erwähnte Fokus auf «fahrleistungsabhängige Abgaben» wäre u.E. richtig.

5.10 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Die FDP AR stellt sich die Frage, ob Abschreibungen in einem Fond abgebildet werden sollen oder ob diese nicht eher ihren Platz in der Erfolgsrechnung finden sollten. Die abgebildete Entwicklung das Strassenfonds ab 2023 gibt Anlass, die Bezeichnung bzw. die Verbuchung in der Vergangenheit zu hinterfragen.

Fragen: 23 Mio. per 2026. Warum ist dieser Fonds so prall gefüllt, wenn an anderen Stellen gespart werden muss und woher kommt dieses exponentielle Wachstum der Einlagen?

Die FDP AR hat den ausdrücklichen Wunsch, und dieser wurde bereits in der Vernehmlassungsantwort zum 3. Strassenbau- und Investitionsprogramm vom 14. März 2018 formuliert (!), nach einer transparenten Darstellung der Strassenrechnung: Mittelherkunft, Mittelverwendung, Fond Äufnung, etc. Die in der Vernehmlassung gewählte Darstellung ist eher kryptisch und nicht nachvollziehbar

Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland

Die FDP AR wird in einem gesonderten Bericht auf die «Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz» einsteigen.

Schlussbemerkungen

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

FDP.Die Liberalen

Appenzell Ausserrhoden

Monika Gessler
Präsidentin

Dr. Kai Henning Viehweger
Vernehmlassungen

Junge Grüne Appenzellerland
Steinegg 11
9042 Speicher
078 856 74 99

Departement Bau und
Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Speicher, 31.März 2022

4.Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026
Stellungnahme der Jungen Grünen Appenzellerland im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Biasotto
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zuge der aktuellen Vernehmlassung zum vierten kantonalen Strassenbau-Investitionsprogramm 2023-2026 nutzen die Jungen Grünen Appenzellerland gerne die Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen.

Mit Bedauern haben wir das vorliegende Investitionsprogramm für die Strassen des Kanton Appenzell Ausserrhoden gelesen. Einige Ansätze, wie beispielsweise die Anpassung der Haltestellen an einen behindertengerechten Standard oder die geplante Übernahme des Veloweggesetzes des Bundes, befürworten wir durchaus. Dennoch finden wir, nicht den vom Bund nicht angenommenen Autobahnzubringer Appenzellerland ein Rückschritt für den Kanton, sondern dieses Investitionsprogramm.

Die budgetierten 75 Millionen Franken sind unserer Meinung nach an anderen Orten besser investiert. Es ist nicht zukunftsgerichtet, dass wir unser schönes Appenzellerland mit noch mehr Strassen verschandeln und für den fossilisierten Individualverkehr weitere Anreize schaffen. Daher stellen wir folgende Forderungen an das vierte kantonale Strassenbau-Investitionsprogramm 2023-2026 und den Kanton Appenzell Ausserrhoden:

- Ausbau und Gewährleistung der Sicherheit der Velowege und dies vor 2027
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere an den Abenden und am Wochenende sowie den Querverbindungen im gesamten Kanton (bspw. Trogen-Bühler, Speicher-Teufen, Heiden-Trogen,...)
- Behindertengerechte Haltestellen überall im Kanton, nicht nur dort, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt

Am bestehenden Investitionsprogramm kritisieren wir zudem das Tunnel-Projekt der Appenzellerbahnen in der Vögelinsegg, Speicher. Wir verstehen die Notwendigkeit dieses

Projekts nicht und ersehen es darum als nicht zielführend. Der Aufwand und die Kosten, welche durch den Bau dieses Tunnels entstehen würden, decken unserer Meinung nach bei weitem nicht den Nutzen und die minimale Zeiteinsparung durch den Tunnel. Ausserdem ist der Ausblick aus dem Fenster auf die Gemeinden Rehetobel, Eggersried, Trogen, Speicher und Wald auf der Strecke Speicher Schützengarten- Vögelinsegg so schön, dass wir diesen nicht mit einer schwarzen Tunnelwand tauschen möchten.

Da uns die Mobilität im Appenzell Ausserrhoden dennoch am Herzen liegt, haben wir hier zwei zukunftsbezogene Vorschläge. Erstens würden wir die Wiedereinführung von autofreien Sonntagen für die Entlastung unserer Strassen und unserer Luft sowie zur Erhöhung unserer Lebensqualität, vorschlagen. Zweitens empfehlen wir das Konzept des Road pricing. Diejenigen, welche die Strassen benutzen, sollen mit dieser Abgabe auch für deren Unterhalt und Sanierung aufkommen.

Aus der Sicht der Jungen Grünen Appenzellerland bringen wir den Kanton Appenzell Ausserrhoden verkehrlich nur voran, wenn dies möglichst nachhaltig und klimaneutral geschieht. Unsere Zukunft liegt nicht im benzin- oder dieselbetriebenen Motor, sondern beispielsweise auf dem Velo, im Wasserstoff-Postauto und im Elektroauto.

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Schweiz verpflichtet bis 2030 50% ihrer CO2-Emissionen zu reduzieren. Dies erreichen wir nicht, indem wir noch mehr Strassen bauen und die Förderung von ÖV und Velowegen als sekundär ansehen. Zudem sehen wir den Ausbau des ÖV als zusätzliche Wertschöpfung im Kanton an, welche auch Arbeitsplätze schafft.

Auf Anfrage von Urban Keller nehmen wir hiermit zudem spezifisch Stellung zum STEP-Projekt Zubringer Appenzellerland. Wir stehen hierfür einmal auf der gleichen Seite wie der Bundesrat. Der Autobahnzubringer zur A1 verschandelt unserer Meinung nach die Landschaft, bringt mehr Blechlawinen und Lärm in die Region Herisau-Waldstatt. Wir lehnen daher dieses Projekt ab.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für weitere allfällige Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Junge Grüne Appenzellerland

L. Gähler

Ladina Gähler
Co-Präsidentin

N. Cramer

Nina Cramer
Co-Präsidentin

K. Cramer

Kimberly Cramer
Mitglied

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 offengelegt 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 richtungsweisende 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 Strassenbauprojekte 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 Neuanordnung des Kreisels aus dem vorgelegten Entwurf. Die heutige Situation ist aus Sicht der SP nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuanordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der A25 zwingend nötig wäre. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuanordnung 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 Kantonalem 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 Rosenbergtunnel 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 Pförtneranlage 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

Anick Volger
Teufenbergstrasse 399
9105 Schönengrund

079 711 52 02
a.volger@bluewin.ch

Anick Volger
Präsident SVP AR

SVP AR, Anick Volger, Teufenbergstrasse 399, 9105 Schönengrund

Per Mail: tiefbauamt@ar.ch (Word und PDF)

Schönengrund, 4. Mai 2022

Vernehmlassung zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Herren Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 25. Februar 2022 laden Sie uns zur Vernehmlassung zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2024 ein. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Wir werden unsere Anliegen in grundlegenden Gedanken darstellen. Die einzelnen Detail-Projekte müssen primär kommunal beurteilt werden, aus Sicht der SVP AR gibt es diesbezüglich keine Anmerkungen.

Die SVP AR erwartet, dass das eidgenössische Veloweggesetz pragmatisch und unter Berücksichtigung der Topografie umgesetzt wird. Zudem fordern wir, dass die Finanzierung über das Strassenbudget läuft und entsprechend aus der bestehenden Strassenbaurechnung finanziert wird. Die Gemeinden sollen durch das Gesetz nicht noch mehr belastet werden.

Im vorliegenden Strassenbauprogramm vermisst die SVP AR einen Ausblick im Bereich E-Mobilität Management und fordert hier eine klare Stellungnahme.

Betreffend des Strassenbaufonds sehen wir spätestens ab dem Jahr 2025 eine massive Überfinanzierung und erwarten entsprechend eine massvolle Steuerreduktion. Zudem ist in der Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 – 2021 (Ziff. 7.10) ersichtlich, dass seit 2012 massiv weniger erneuert wurde, als das Zielband vorgibt. Wie ist diese Differenz zu rechtfertigen oder muss diesbezüglich von einem Investitionsstau ausgegangen werden? Die Priorisierung der Sanierungen ist zudem nicht nachvollziehbar. Hier stellt sich die Frage, wie mit Einsprachen umgegangen wird und welche Bemühungen dagegen unternommen werden.

Zuletzt erwartet die SVP AR, dass ein P+R-Konzept im Kanton Appenzell Ausserrhoden erstell wird, damit für die Randgemeinden einen besseren Zugang zu den ÖV-Verbindungen gewährleistet werden kann.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Volkspartei AR

Anick Volger
Präsident

PARTEI
UNABHÄNGIGE
APPENZELL
AUSSERRHODEN

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Arlette Schläpfer
a. Kantonsrätin
Rietli 1
9411 Schachen b. Reute
Tel. 071 891 57 62
arlette.schlaepfer@bluewin.ch

Departement
Bau und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9411 Schachen bei Reute, 3. Mai 2022

Stellungnahme der Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) zur Vernehmlassung zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Geschätzter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 laden Sie uns ein, zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm Stellung zu nehmen, wofür wir uns bedanken. Gerne äussern sich die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) fristgerecht zu dieser Vernehmlassung wie folgt:

Grundsätzliche Bemerkungen

- Das vorliegende Programm ist übersichtlich und verständlich. Wir danken dem Departement Bau und Volkswirtschaft dafür. Den derzeitigen Ausbaustandard erachten wir als in Ordnung, ebenso die Tatsache, dass sich die Minimalbreiten der Ausserrhoder Strassen- aufgrund der appenzellischen Gegebenheiten am unteren Ende der Normvorgaben bewegen.

- Anregen möchte die PU AR erneut ein Gesamtverkehrskonzept, dies mit dem Ziel einer ganzheitlichen Sicht auf die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit einem Gesamtverkehrskonzept könnten öV-Konzept und Strassenbau- und Investitionsprogramm sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, was Übersicht schafft und eine Gesamtschau ermöglichen würde. Eine solche ist für unseren ländlichen Kanton unerlässlich, da für das Fortkommen oft Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV gewählt werden. Darin könnten auch die Energie- und Umweltgesetzgebungen inkl. Strategien definiert werden. Da alle Themen im selben Departement angesiedelt sind, wäre dies möglich und sinnvoll.

- Punkto Velowegnetz wünschen sich die Parteiunabhängigen für Ausserrhoden mehr Visionen und Mut, auch wenn im Moment ein Verzicht auf weitere Velowege aufgrund fehlenden gesetzlichen Zwangs erklärbar ist. Wir regen an, sowohl im Sinne der Energie- und Klimadebatte wie auch im Hinblick darauf, dass der Kanton stolz auf seine lebenswerten Streusiedlungen ist, den Ausbau des Velowegnetzes voranzutreiben, allenfalls mit einem Kostenverteiler 50 % Kanton / 50 % Gemeinden. Ziel müsste ein flächendeckendes Velowegnetz sein, das den Ausserrhoderinnen und Ausserrhodern erlaubt, sicher mit dem Velo zur nächsten öV-Haltestelle zu gelangen oder auch einen sicheren Familienausflug mit dem Velo unternehmen zu können. In Betracht zu ziehen wäre hier allenfalls auch eine Mitfinanzierung der Velofahrenden beispielsweise mittels einer Vignette.

- Als sinnvoll erachtet es die PU AR, wenn grundsätzlich mehr Reserveprojekte geplant würden, verzögern sich die einzelnen Projekte doch oftmals, beispielsweise durch Einsprachen. Dadurch würde sich ein optimaleres Ausnutzen der finanziellen Mittel zugunsten der Strassenbenutzenden in Appenzell Ausserrhoden ergeben.

- Die Finanzierung des Strassenbau- und Investitionsprogramms ist mit Gebühren und Abgaben gesichert. Die Mittel fliessen aber nicht vollständig in den Strassenunterhalt und den Ausbau, sondern 35% werden der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Dies ist nur vertretbar, wenn es für alle Strassenbenutzenden wesentliche Verbesserungen gibt. Falls aber auch in Zukunft die wichtigen Verkehrsachsen nicht mit Grossprojekten oder innovativen Lösungen angegangen werden, müssen die hohen Strassenverkehrsabgaben zwingend reduziert werden. Das gleiche gilt für die bereits erwähnten Verbesserungen im Velowegnetz. Wir fordern deshalb, dass mindestens 15% der Motorfahrzeugsteuer zusätzlich für Innovation und nachhaltige Verkehrslösungen inkl. Velowege verwendet werden (Siehe auch 5.4).

Detaillierte Anmerkungen zum vorliegenden Strassenbau- und Investitionsprogramm
Nachfolgend erlauben wir uns auf einige Punkte näher einzugehen.

1.5 Kantonaler Richtplan
Aufgeführt ist hier (aus dem 3. Programm übertragen) der Ausbau mit Rad- und Gehweg der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Zürchersmühle, Teilstück Murchbachrank-Saien. Zu diesem Punkt verweisen wir Sie auf unsere Anmerkungen unter 4.6.1.

1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz
Erstaunt stellt die PU AR fest, dass der Kanton und die Gemeinden es nicht schaffen werden, innerhalb der gesetzlichen Frist von 20 Jahren (!) das Behindertengleichstellungsgesetz bezüglich Haltekanten umzusetzen. Für 25 von 96 Haltekanten der 1. Priorität soll bis Ende 2023 erst das Bauprojekt erstellt sein!
Zudem stellt sich die Frage, ob ein Abwägen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses legal ist, respektive wie gross der gesetzliche Spielraum ist und wem es obliegt, zu entscheiden, ob eine der noch nicht behindertengerechten 190 Haltekanten saniert wird oder nicht. Kann es im Sinne des Kantons sein, erst dann zu reagieren, wenn eine Einsprache, respektive ein rechtliches Begehren vorliegt? Unser Anspruch an den Kanton Appenzell Ausserrhoden ist es, dass die Integration von Menschen mit Beeinträchtigung eine Selbstverständlichkeit ist.

1.11 Bundesgesetz über Velowege
Für frühestens 2023 wird mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Velowege gerechnet. Danach müssen innert fünf Jahren das Velowegnetz für den Alltag und jenes für die Freizeit in verbindlichen Richtplänen verankert werden, ebenso müssen unter anderem Aufgabenteilung und Kostenteiler festgelegt werden. Gemäss vorliegenden Unterlagen wird dafür mit mindestens drei Jahren gerechnet. Dieser Umstand veranlasst den Kanton dazu, keine zusätzlichen Projekte/Finanzmittel in das vorliegende Programm aufzunehmen.
Tatsache ist, dass das Ausserrhoder Velonetz erhebliche Lücken aufweist. Mit Blick auf die Klimaziele gilt es den Fahrrad- und Langsamverkehr zu fördern. Dies mit dem Ziel für Velobenutzende sichere Möglichkeiten zu schaffen, etwa die Strecke vom Wohnort bis zu einer öV-Haltstelle mit dem Fahrrad zurücklegen oder von Ort zu Ort gelangen zu können. Auch wenn nicht geplant, so wäre es doch weitsichtig, die nötigen Ausbauten bereits jetzt anzugehen und damit nicht nochmals vier bis fünf Jahre zuzuwarten. Ein neue Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden für Velowege ist deshalb zu prüfen, damit die Gemeinden nicht aus finanzpolitischen Überlegungen Velowege nicht realisieren, obwohl Strassen zu diesem Zeitpunkt saniert werden.

1.13.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge
Auch hier stellt die PU AR erstaunt fest, dass die Vorgaben der Eisenbahnverordnung, welche eine Sanierung bis 2014 festlegt, 2022 noch immer nicht umgesetzt sind. Wäre hier der Kanton als Oberaufsicht und Besteller nicht in der Pflicht?

2.2 Nationalstrasse N25 / Konsequenzen für das Strassenbauprogramm
Enttäuscht stellen die Parteiunabhängigen fest, dass auf dem Streckenabschnitt Hundwilertobelbrücke – Friedhof Hundwil in den kommenden vier Jahren nichts geschehen wird, und für den Abschnitt Hundwil–Sonderau–

Kantonsgrenze AR/AI noch nicht einmal ein Projekt existiert. Wie bereits erwähnt sind wir der Meinung, dass in Sachen Ausbau Velonetz nicht weiter zugewartet werden dürfte.

In Bezug auf die Schwänlikreuzung bedauern wir, dass dieses Sanierungsprojekt aus Ressourcengründen innerhalb der Periode 2023-2026 nicht umsetzbar ist, obwohl diese Kreuzung für zahlreiche Unfälle bekannt ist. Auch stellen wir die Frage, ob die Brücke betreffend Zustand, Statik und Sicherung die Grenzwerte inkl. Sicherheitsmarge noch einhält? Wir verlangen, dass die Umsetzung dieses Projektes möglichst schnell angegangen und zwingend an die Umfahrung ausgerichtet wird.

2.4. Zubringer Appenzellerland im STEP?
Die PU AR bedauert, dass der Kanton dieses Projekt nicht aktualisiert hat. Es gilt den Zubringer Appenzellerland anzupassen und weiterzutreiben. Zudem gilt es zusätzliche Massnahmen zur sofortigen Minderung von Sicherheitsproblemen in Angriff zu nehmen (Unter- und/oder Überführungen, Schulwege). In künftigen Gesprächen mit dem Eigentümer Bund, erwarten wir ein bestimmtes und zielgerichtetes Auftreten, um die Situation endlich zu verbessern und eine nachhaltige Entlastung zu erreichen. Zudem sind bei einer Nichtaufnahme des Projektes Sofortmassnahmen zur Verbesserung zu treffen. Unter anderem muss auch die Umfahrung Toggenburg für den Freizeitverkehr Richtung Schwägalp einbezogen werden (siehe auch 4.13).

3. Rückblick
Erst ein Teil der im 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 aufgeführten Objekte konnte bis dato realisiert werden. Bei mehreren Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen. Daher sei an dieser Stelle unsere Empfehlung zu mehr Reserveprojekten wiederholt.
Zu den ausgeführten Objekten äussern wir uns im speziellen zum Landsgemeindeplatz Trogen. Die Ausführung ist unbestritten schön. Die Kreuzung aber ist unseres Erachtens weiterhin verwirrlich und birgt trotz geringer Geschwindigkeiten ein grosses Unfallpotential und Probleme bei der Beschilderung für ortsunkundige Automobilisten.

4.6.1 Urnäsch
Das Projekt Veloweg/Ausbau Murbach-Sulzbrunnen ist dringend. Es stellt sich die Frage, ob eine langfristige Planung gemeinsam mit den Appenzeller Bahnen bezüglich einer Brücke Murbach sinnvoll und zweckdienlich wäre. Dies könnte diverse Besserungen mit sich bringen: Keine Kosten durch Rutschungen in diesem Bereich, einige Bahnübergange könnte eliminiert werden, die Appenzeller Bahnen profitierten mit kürzeren Fahrzeiten etc.

4.6.13 Rehetobel
Das Projekt Brücke Zweibrücken ist uralt und dringend auszuführen. Mit Blick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und im Sinne der Gleichbehandlung der Bezirke ist das Kreditbegehren schnellstmöglich vors Volk zu bringen.

4.6.17 Wolfhalden
Die Dreispurstrecke zwischen Wolfhalden und Heiden wird durch einen modernen Strassenquerschnitt ersetzt. Begründet wird dies mit Verkehrssicherheitsgründen, weil sich auf dieser Strecke am obersten Teil ein Abzweiger befindet.
Strassenbenutzer haben unter anderem bereits beim Departementsvorsteher eine Begründung für dieses Projekt verlangt und darauf hingewiesen, dass auf der Strecke von 5 km zwischen der Gemeindegrenze von Wolfhalden bis nach den Dorfgrenzen von Heiden durch überbautes Gebiet somit keine Überholmöglichkeiten mehr bestehen würden. Das Risiko von unkontrollierten Überholmanövern, speziell das Überholen von langsameren Verkehrsteilnehmern, sei deshalb erheblich. Zudem seien zum Glück nicht wirklich viele Unfälle auf diesem Abschnitt bekannt. Leider kam bis anhin keine Antwort auf diese, aus Sicht der PU AR, berechtigten Fragen.
Deshalb möchten wir gerne wissen, ob dieses Projekt wirklich nötig ist, der Strassenzustand am Ende der Lebensdauer ist und ob angesichts dringenderer Projekte eine Zurückstellung zugunsten echter Verkehrsunfallschwerpunkte (Bsp. Schwänli, Herisau) nicht sinnvoller wäre?

4.13 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee
In den Bereich des besseren Verkehrsmanagement gehört für die PU AR auch der Einbezug der durchgehenden Umfahrung Toggenburg. Diese ermöglicht eine schnellere Erreichbarkeit des Appenzeller Hinterlandes im Allgemeinen und der Schwägalp im Speziellen über diese Achse. Eine entsprechende Ausschilderung der Ausfahrt Wil würde die Stadt Gossau und Herisau entlasten. Via Google Maps wird diese Route ab Winterthur nach Schwägalp bereits ausgewählt und durch die Eröffnung der Umfahrung Wattwil Ende August 2022 wird diese Variante nochmals attraktiver.

Der Regierungsrat wird ausdrücklich aufgefordert, sich für eine entsprechende Ausschilderung einzusetzen unddie neuen Möglichkeiten der Umfahrung Toggenburg für das Appenzellerland zu berücksichtigen.

5.Finanzen
Die PU AR vermisst die Aufführung der vom Bund fliessenden Gelder für Kantone ohne Nationalstrasse (5.4 Millionen für AR?), respektive die Aufführung der finanziellen Auswirkungen bezüglich dieser Gelder mit der Übernahme der N25 durch den Bund per 1.1.2022. Wir bitten um Klärung, ob und wie lange diese Gelder noch fliessen und ob diese auch umfänglich dem Strassenbau und Investitionsprogramm zufliessen?

5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer
Die erwähnte „Dekarbonisierung" des Verkehrs war und ist ein grosses Ziel der Energiestrategie des Bundes. Dass sich dadurch Auswirkungen auf die Einnahmen der Mineralölsteuer ergeben, ist auch eine Folge der Förderung der E-Mobilität. Die gleiche Auswirkung hat auch die Motorfahrzeugbesteuerung nach Hubraum, Steuer-PS, CO_2 oder eine Kombination in 19 Kantonen. Nach Gesamtgewicht und damit ohne ökologische Aspekte besteuern inkl. Appenzell Ausserrhoden, lediglich 7 Kantone. Für E-Autos ist dadurch unser Kanton aktuell der teuerste in der Schweiz.
Ungeachtet davon, ist es sehr eigenartig und befremdlich, wenn man sich über eine Lenkungsabgabe beschwert, wenn diese funktioniert und durch diese Lenkungsabgabe eine Verlagerung auf sparsamere Fahrzeuge bewirkt wurde.

Die Themen Energie und Strassen sind im selben Departement angesiedelt. Eine Vernetzung von Mobilität und Ökologie wäre deshalb, ähnlich wie die Vernetzung ÖV und Strassen, dringend nötig. Zudem muss auch hier nochmals erwähnt werden, dass der Kanton Appenzell Ausserrhoden 35% der Strassenverkehrssteuer in die allgemeine Staatskasse überträgt. Deshalb sind auch Mindereinnahmen oder Mehrausgaben, mit jeweils einem gleichzeitigen Verzicht auf einen Teil dieser Umschichtung zugunsten der allgemeinen Staatskasse, mühelos möglich.

5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025, Nettoinvestitionen Strassenbau
Die PU AR fordern, dass zusätzlich mindestens 15 % der Motorfahrzeugsteuern in Innovation und nachhaltige Verkehrsweglösungen fliesst. Dies gilt ausdrücklich auch für Velowege für den Alltag und/oder die Freizeit. Dadurch erhoffen wir uns neue Impulse und die Schaffung von neuen, sicheren Velowegen, um auch hier einen Beitrag an Umwelt und den Erhalt unserer Streusiedlungen zu leisten.

6 Ausblick
Wir erlauben uns einen Hinweis auf die Bildauswahl. Diese scheint in Anbetracht dessen, dass es im Kanton zahlreiche Strassen gibt, die nicht einmal über ein Trottoir verfügen, unpassend. Im Gegensatz etwa zur Strasse Wald-St. Anton oder Bühler-Trogen verfügt die gezeigte Strasse, wenn auch nicht über eine zeitgemässe Veloinfrastruktur, so doch zumindest über ein Trottoir, welches zumindest teilweise als Veloweg genutzt werden könnte.

7. Anhang
Währenddessen die Anhänge 7.1. bis 7.9 sich auf Ausführungen im Programm beziehen, präsentiert sich Anhang 7.10 ohne Verweis und Erklärung. Die Statistik lässt Fragen offen: Weshalb wird der Sollwert seit sieben Jahren nicht erreicht? Muss er nicht erreicht werden, weil das Kantonsstrassennetz in einem so guten Zustand ist? Sollte er erreicht werden, kann aber nicht, weil es an Ressourcen oder Reserveobjekten fehlt? Fragen, die es zu beantworten gilt.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen

Arbeitsgruppe der PU AR:
Edith Beeler, Ralf Menet, Hans-Peter Ramsauer, Eva Schläpfer, Alfred Wirz, Irene Hagmann.

Automobil Club der Schweiz

GEVER
Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an:
EINGANG: 29. April 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück an: | KJ | Kanzlei

Einschreiben
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 HERISAU

Vernehmlassung zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 bis 2026

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Herren Regierungsräte

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 bis 2026 und die Möglichkeit zur Einreichung einer Stellungnahme.

Der Automobilclub der Schweiz, Sektion St. Gallen-Appenzell, ist ein 1904 gegründeter, im Handelsregister eingetragener Verein und bildet eine Sektion des Automobilclubs der Schweiz, ACS. Der Verein bezweckt die Wahrung und den Schutz der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr sowie den Zusammenschluss von Automobilisten zur Wahrung u.a. ihrer verkehrspolitischen Interessen.

Generelle Feststellungen

Der ACS teilt die Einschätzung, dass die strassengebundene Mobilität insgesamt vor grossen Neuerungen steht. Umso mehr unterstützt der ACS das Ziel, eine gut ausgebaute und leistungsfähige Strasseninfrastruktur zu erstellen sowie laufend zu unterhalten. In diesem Sinne unterstützt der ACS die vorgeschlagenen Investitionen.

Automobil Club der Schweiz
Sektion St.Gallen-Appenzell
Sonnenstrasse 6 | Spelteriniplatz | CH-9004 St.Gallen
Tel +41 71 244 63 24 | acs@acsreisen.ch

Automobil Club der Schweiz

Kritisch steht der ACS der dem aktuellen Zeitgeist geschuldeten Bevorzugung der Velomobilität gegenüber. Intelligente Lösungen nützen und vernetzen alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel mit ihren jeweiligen Stärken und Schwächen. Wir sind jedoch überzeugt, dass nach wie vor - und sicherlich auch in Zukunft - der Grossteil der Mobilität (insbesondere, aber nicht nur im Bereiche des Güter- und Schwerverkehrs) wird auf der Strasse abgewickelt werden (müssen). Um wirtschaftlich nicht den Anschluss zu verlieren, ist es für den Kanton Appenzell Ausserrhoden unseres Erachtens zwingend, dass die Strasseninfrastruktur für PW und LKW nicht nur beibehalten, sondern ausgebaut wird.

Zubringer Appenzellerland

Der ACS unterstützt die Bemühungen der Appenzeller Kantone, beim Bund zu erwirken, dass das vorhandene Projekt vom ASTRA zügig weiterbearbeitet wird. Dabei dürfen die Ostschweizer Projekte nicht gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr ist anzustreben, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Ostschweiz (einschliesslich der Anbindung an das Nationalstrassennetz) generell verbessert wird.

Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Selbstverständlich anerkennt der ACS, dass behinderte Personen in der Lage sein müssen, sich mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen. In diesem Sinne hat der ACS auch Verständnis für die diesbezüglichen Bauvorhaben, welche allerdings mit Augenmass realisiert werden sollten. Der Ausbau dieser Infrastrukturen darf nicht dazu führen, dass die strassenmässige Erschliessung verschlechtert wird.

Verkehrsmanagement Agglomeration St.Gallen-Bodensee / Dosieranlagen im Bewirtschaftungsbereich Kreuzbleiche

Der ACS ist sehr einverstanden, den Verkehr auf der Strasse mit intelligenten neuen Ansätzen und modernsten Technologien zu verflüssigen. Der künstlichen Verursachung von Stau durch Dosieranlagen steht er aber kritisch gegenüber. Der Strassenverkehr darf nicht aus den Städten verbannt werden, nur weil Staus ausserhalb der bewohnten Gebiete weniger stören. Vielmehr ist die Verkehrsinfrastruktur so auszubauen, dass Staus verhindert werden. Dies bedeutet insbesondere, dass der Zubringer Güterbahnhof im Rahmen der Engpassbeseitigung rasch realisiert werden muss. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wird

Automobil Club der Schweiz
Sektion St.Gallen-Appenzell
Sonnenstrasse 6 | Spelteriniplatz | CH-9004 St.Gallen
Tel +41 71 244 63 24 | acs@acsreisen.ch

Automobil Club der Schweiz

eingeladen, sich gegenüber dem Nachbarkanton St.Gallen und der Stadt St.Gallen entsprechend einzubringen, profitiert der Kanton Appenzell Ausserrhoden doch zweifelsohne stark von der besseren Erreichbarkeit.

Abschliessend danken wir Ihnen im Voraus für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen
ACS St.Gallen-Appenzell

Thomas Stadelmann
Mitglied des Vorstandes

Oskar Gabler
Geschäftsführer

Automobil Club der Schweiz
Sektion St.Gallen-Appenzell
Sonnenstrasse 6 | Spelteriniplatz | CH-9004 St.Gallen
Tel +41 71 244 63 24 | acs@acsreisen.ch

Pro Velo St.Gallen Appenzell
Jaap van Dam
Präsident
Gäbrisstrasse 45
9056 Gais

PRO VELO
ST.GALLEN APPENZELL
Verband für die Interessen der Velofahrenden
CH-9000 St. Gallen

Gais, 6. Mai 2022

Kanton Appenzell Ausserrhoden
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

per Mail an: tiefbauamt@ar.ch

Stellungnahme Pro Velo St. Gallen Appenzell (weiter: PV SGA) zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2023-2026

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Pro Velo St Gallen Appenzell bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum 4. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026.
Aus Sicht der PV SGA liegt mit dem 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm eine umfassende Grundlage vor, worin viele Informationen enthalten und transparent offengelegt worden sind.

Dennoch gilt als Hauptkritik der PV SGA, dass das vorliegende Strassenbau- und Investitionsprogramm nach wie vor eine einseitige Gewichtung im Hinblick auf die MIV Mobilität legt. Für den Radverkehr ist zwingend und prioritär eine Gesamtvision zu entwickeln und entsprechende Massnahmen zeitnah umzusetzen.

Pro Velo ist der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren auf diversen Kantonsstrassen die Normen für den MIV im Vergleich zu den Normen und Empfehlungen für den Veloverkehr eher grosszügig zu Gunsten des MIV angewandt wurden. Dies steht im Gegensatz zur gesetzlich verankerten Gleichbehandlung der Verkehrsarten. Der Verzicht auf eine adäquate Veloinfrastruktur gepaart mit einer optimierten Ausbaubreite zugunsten des MIV führt zu erhöhter Geschwindigkeit des MIV und setzt den Veloverkehr zunehmend unter Druck, was zu zusätzlichen Sicherheitsdefiziten führt.

Die einseitige Fokussierung auf die MIV-Infrastruktur widerspricht den Energiezielen von Kanton und Bund im Bereich der Mobilität. Pro Velo sieht die kontinuierliche Zunahme des Verkehrsvolumens im Kanton AR als direkte Folge der nachfrageorientierten Verkehrspolitik des Kantons AR. *Die Reduktion der Fahrten und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge kann nur mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beeinflusst werden.* Pro Velo anerkennt die Herausforderungen, welchen sich der Kanton AR stellen muss, sieht jedoch die aktuelle Vorgehensweise als überholt. So hat der Kanton die durch die Pandemie eröffneten Chancen neue Wege zu beschreiten verpasst. Eine konservative und rückwärtsorientierte Verkehrspolitik ist bereits dem Kapitel Ausgangslage zu entnehmen. So werden z.B. keine Ziele bezüglich Modalsplit, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit formuliert.

1.4 Verkehrliche Entwicklung

Die Abstützung auf die Verkehrsperspektiven des Bundes sind grundsätzlich nachzuvollziehen. Aber: Der Schlusssatz von Abschnitt 1.4: «In Bezug auf die nächsten 10 Jahre sehen alle Szenarien ein Wachstum beim PW-Verkehr vor» **ist undifferenziert und muss unbedingt präzisiert werden**. Diese undifferenzierte Aussage zeigt, dass das Tiefbauamt AR einer nachfrageorientierten Verkehrspolitik verfolgen möchte und somit die ARE-Szenarien ITG (Individualisierte Gesellschaft) und WWB (Weiter wie bisher) übernimmt. **Ein klares Bekenntnis zum ARE-Szenario NTG (Nachhaltige Gesellschaft) fehlt.**

Die ARE-Studie „Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 – Schlussbericht" vom April 2022 sagt einiges mehr aus: „Der Verkehr wird zwar auch in Zukunft wachsen. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK. Der Verkehr wächst aber weniger stark als die Bevölkerung. Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst. Im Bereich des Personenverkehrs stellt das ARE fest, dass die Verkehrsentwicklung der vergangenen zwei Jahrzehnte einerseits von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, und anderseits von einer Vielzahl weiterer Trends mit Wirkung auf das Verkehrsverhalten geprägt war." *Es ist davon auszugehen, so ARE, dass diese Trends die Verkehrsentwicklung in Zukunft prägen werden*: „Es sind dies der verzögerte Führerscheinbesitz, die Zunahme autofreier Haushalte, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, das E-Bike sowie die Internalisierung externer Kosten." → **Gerade dieser Zusatz zeigt, wie wichtig es sein wird, neben dem PW-Verkehr, auch ÖV und Radverkehr zu fördern.**

1.6 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandards

Ein haushälterischer Umgang mit dem vorhandenen Raum ist zu begrüssen. Leider wurde der sparsame Umgang mit Verkehrsflächen häufig zu Lasten des Veloverkehrs vollzogen. Die Fahrbahnbreiten für den MIV wurden hingegen kontinuierlich ausgebaut. Bedauerlich ist, dass nicht einmal die Minimalbreiten von ≥ 1.5m für Velostreifen innerorts wie auch im Ausserortsbereich eingehalten werden (Empfehlung Ausserorts; Separatführung oder Radstreifen ≥ 1.8m). *Die Formulierung im Kapitel 1.6 zeigt, dass das Velo beim Tiefbauamt AR einen schweren Stand hat und das Amt nicht gewillt ist die Empfehlungen für Velostandards des ASTRA sowie die voraussichtlich 2023 in Kraft tretenden VSS Reg Normen anzuwenden bzw. in seine Planung zu berücksichtigen.* Eine adäquate Veloinfrastruktur nimmt Rücksicht auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und zeichnet sich durch ein durchgängiges und sicheres Netz aus. Dementsprechend ist auch die Dimensionierung des Geometrischen Normalprofils und/oder eine Anpassung des Temporegimes in Erwägung zu ziehen.

1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee

Die PV SGA beteiligt sich jeweils an der Vernehmlassung der Agglomerationsprogramme. Sie musste mehrfach feststellen, dass der Kanton AR im Vergleich zum Kanton SG sehr zurückhaltend agiert und nur rudimentär ausgearbeitete Projektvorschläge einreicht oder die in früheren Programmen eingereichten Projekte nicht vorantreibt (z.B. SOB Viadukt Herisau). Dies ist angesichts des tiefen Stellenwerts des Veloverkehrs im kantonalen Tiefbauamt (bis 2022: ca. 0.1 Stelle von insgesamt 52 Stellen) nicht verwunderlich. Mit den Projektvorschlägen können Bundesmittel generiert werden, welche den kantonalen Haushalt entlasten. Es macht somit Sinn, wenn Vorinvestitionen in überzeugende Fuss- und Veloverkehrsprojekte vorgenommen werden.

1.11 Bundesgesetz über Velowege

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 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 PV SGA 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 PV SGA ist der Meinung, dass bei den Strassenbauprojekte die aktuell in der Vorbereitung sind oder nun mit dem 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm vorgestellt werden die obengenannten Grundsätze bereits zu berücksichtigen sind.

Das Gesetz tritt voraussichtlich noch in diesem Jahr (d.h. vor der Verabschiedung des 4. Strassenbauprogramms des Kantons AR) in Kraft. Der Verzicht auf zusätzliche Velo-Projekte in diesem Strassenbauprogramm mit der Begründung der «fehlenden gesetzlichen und konzeptionellen Abstimmung, welche das Gesetz erfordert», ist fadenscheinig. Das geltende Strassengesetz (StrG) klärt in Kapitel 6 Abschnitt «Kostentragung, Art. 75 Beiträge der Gemeinden», wie der Kostenschlüssel geregelt ist. Auf Basis dieser Schlüssel kann bis zur Revision des Strassengesetzes weiterhin Veloinfrastruktur erstellt werden. Insbesondere die im Agglomerationsprogramm eingegebene neue Veloverbindung zwischen Liebegg und St.Gallen/Riethüsli sollte im 4. Strassenbauprogramm berücksichtigt und vordringlich realisiert werden. Im Übrigen macht das Veloweggesetz selbst keine Aussagen darüber, wie der Kostenschlüssel genau geregelt werden muss.

1.12.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

Ein Baustart des Rad-Gehwegs entlang der N25 (Enggenhüttenstrasse) von Appenzell Richtung Hargarten und weiter bis nach Herisau ist durchaus realistisch. Entscheidend ist der politische Wille sowie die Koordination mit dem ASTRA und der zuständigen Filiale Winterthur (Nordostschweiz). Die durch das Veloweggesetz veränderte positive Ausgangslage kann durch die Kantone gewinnbringend genutzt werden, indem sie ihre Projekte rasch baureif ausarbeiten und somit auch rascher finanzieren lassen können.

Die Velosanierung bzw. ein Teil der Lückenschliessungen für den Fuss- und Veloverkehr auf der N25 sind mit einem Effort seitens des Kantons AR und dem Bund durchaus vorstellbar. Die prioritäre Bearbeitung könnte auch ein Gegengeschäft zur verwehrten Aufnahme ins STEP sein.

4.10 «Langsamverkehr» bzw. Fuss- und Veloverkehr

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 behördlich registrierten Fälle vermerkt. Die wirkliche Zahl dürfte somit noch einiges höher liegen). In die Hälfte der Fälle war der Fahrradfahrer nicht der Hauptverursacher. Vielmehr ist anzunehmen, dass die kantonale Strasseninfrastruktur nicht auf den Velo- und E-Bike-Verkehr ausgerichtet ist. Wie mehrfach und auch durch Behördenvertreter und Fachpersonen belegt wurde, enthalten die «Hauptverkehrsachsen» in Richtung St. Gallen und Herisau sehr viele und auch gefährliche Schwachstellen.

Für die fünf AR-Gemeinden im Perimeter des Agglomerationsprogramm Bodensee liegt seit Jahren eine detaillierte 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 kantonalen Strassenbau und Investitionsprogramm 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.

Diese Umstände sind aus mehreren Gründen nicht akzeptabel. **Erstens ist der Auftrag im Richtplan klar formuliert, als richtungsweisende Festlegung Nr. 3.3 beschlossen und somit behördenverbindlich.** In

der Vergangenheit wurde wiederholt vergebens auf diese Deadline hingewiesen. Das kantonale Tiefbauamt hat gemäss Stellenspiegel 52 Vollzeitstellen zur Verfügung. Für das 4. Strassenprogramm sind CHF 100 Mio. verfügbar. Das Ressourcenargument für die Nichterfüllung der Richtplanvorgabe ist also nichtzutreffend. **Zweitens wirken die aktuellen Massnahmen für den Veloverkehr unkoordiniert.** Die punktuellen Ergänzungen von Strassenabschnitten mit einem knapp dimensionierten Geh-/Radweg wirken konzeptlos und erfüllen die Anforderungen nicht. Eine Gesamtstrategie ist nicht zu erkennen. Häufig betrifft es periphere Strassenstücken (Dicken, Urnäsch-Hemberg, usw.). Hiermit werden trotz offensichtlichem Handlungsbedarf **nicht** die seit langen bestehenden neuralgischen Stellen auf den Hauptverkehrsachsen verbessert. Die Förderung des modernen, schnellen Pendler-Radverkehrs wird nicht einmal ansatzweise angegangen.

Der Richtplan-Auftrag wurde somit klar nicht erfüllt. Für die PV SGA ist dies der Grund, um 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 PV SGA hat zur Kenntnis genommen, dass die Vertreterin des Fuss- und Veloverkehrs aus der Kommission ausgetreten ist. Dies mit der Begründung, dass diese Verkehrsart nicht ernst genommen wird und sie immer wieder mit beschlossenen Tatsachen konfrontiert worden ist. Für die PV SGA 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 «Fuss- und Veloverkehrs» gut und professionell erfolgt.* Aus Sicht der PV SGA 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 Ausbaustandard der Strassen und Landschaftsschutz

Wie eingangs erwähnt, ist die PV SGA 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 ist nicht nur im Streit mit dem Gebot der effizienten Mittelallokation. Es führt zudem zu unverhältnismässigen Eingriffen in der Landschaft (Gebot der Landschaftsschutz). 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 PV SGA ist diese Bestimmung vermehrt anzuwenden.

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 PV SGA 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 PV SGA 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, Gesundheit) oder das Unfallgeschehen entstehen, finanziert werden. *Nach Interpretation der PV SGA sind die Posten nicht vollumfänglich zweckgebunden, wodurch auch die Planung und der Ausbau von Fahrradstrecken sich daraus finanzieren lässt* (z.B. Bundesmittel (5.7.1), Strassensteuern (5.7.2), usw.).

Zu Kapitel 6 Ausblick 2027 – 2030

Für die PV SGA 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 PV SGA ist es fahrlässig, davon auszugehen, dass der Bund diese Projekte und Kosten 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 einzelnen Projekten

P 1589 Urnäsch, Strecke Murbach- Sulzbrunnen (Waldstatt – Urnäsch) – **Einwand:** Es liegt unseres Wissens noch kein Gesamtkonzept für die Streckenführung Urnäsch-Waldstatt aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs vor. Der Veloverkehr ist auf dieser teilweise sehr schnell befahrenen und an Wochenenden auch hoch frequentierten Strasse in jedem Fall separat zu führen. Eine alternative Linienführung besteht nicht. Der Bau einer durchgehend separaten Veloinfrastruktur ist zu forcieren.

P 1596 Urnäsch Strecke Schwägalpstrasse Egglibachbrücke – **Einwand:** Ein Ausbau dieser Strecke ist abzulehnen, da dies auf der touristischen Route (Velolandroute 4) und dem Schulweg zu einem erhöhten Druck auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden führt. Die Strecke wird gesamthaft wenig befahren. Ein Ausbau wäre unverhältnismässig, die reine Instandhaltung (Unterhalt) hingegen sinnvoll.

P 1592 Herisau **Zustimmung** –Die PV SGA unterstützt die Arealentwicklung am Bahnhof Herisau vollumfänglich. Das Projekt ist für den ganzen Kanton von hoher Bedeutung und aus Sicht der PV SGA für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr unverzichtbar. Leider sind die beiden nebeneinander liegenden Kreiselzufahrten nördlich der Kirche wie auch die Veloführung nicht optimal. Mögliche Anpassungen zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden sollten so schnell wie möglich an die Hand genommen werden.

P 1288 Herisau / Obstmarkt. **Zustimmung**. Die PV SGA begrüsst das Projekt P 1288 Obstmarkt, da dies eine grosse Aufwertung ist. In Anbetracht der kontroversen Situation sollte aber zurückhaltend operiert werden. Alternative Querungsmöglichkeiten zum Kreisel sind für die schwächeren Velofahrenden anzubieten.

P 1695 Knoten Schwänli. **Ablehnung**. Die PV SGA beantragt eine Streichung der Neuanordnung des Kreisels aus dem vorgelegten Entwurf. Die heutige Situation ist aus Sicht der PV SGA nicht optimal aber auch nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuanordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der N25 zwingend nötig wäre. Anpassungen der Geometrien (Optimierung des Ablenkwinkel, Querungshilfen und temporeduzierende Massnahmen) können ohne eine komplette Überarbeitung im Bestand vollzogen werden. Die Leistungsfähigkeit für den MIV reicht. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuanordnung ist zu schlecht.

P 1234 Schwellbrunn – Dicken. **Einwand:** Ein grosszügiger Ausbau dieser Strecke ist abzulehnen, da dies auf der Freizeitroute und dem Schulweg zu einem erhöhten Druck auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden führt. Die Strecke wird gesamthaft wenig befahren. Ein grosszügiger Ausbau wäre unverhältnismässig, die reine Instandhaltung (Unterhalt, allenfalls mit sanftem Ausbau) hingegen sinnvoll.

P 1674 Waldstatt Kreuzung Mooshalde (Scheidwegkreuzung). **Ablehnung**. Die Kreuzung gehört unbestritten zu den gefährlichen Kreuzungen in der Region. Dennoch scheint aus Sicht der PV SGA ein kompletter Umbau der Kreuzung unverhältnismässig. Sinnvoller wäre aus Sicht der PV SGA eine kleinräumige Umgestaltung, so dass die Mooshalde-Kreuzung eine angepasste Fahrweise fördert und durch die Reduzierung der Geschwindigkeit und eine visuell bessere Führung der Knoten sicherer wird. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret vorliegt. Sofortmassnahmen und kleinere

Anpassungen am Knoten können auch ohne Varianzverfahren im Rahmen des üblichen Unterhalts vollzogen werden.

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. Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen – **Bedingte Unterstützung**. Eine Tunnellösung ist aus Sicht der PV SGA unverhältnismässig.
PV SGA ist der Meinung, dass das **vorliegende Projekt Doppelspur überarbeitet und die Massnahmen für den Veloverkehr grundsätzlich angepasst werden müssen**. Insbesondere die Homogenität der Linienführung sowie die Dimensionierung der nur teilweise vorhandenen Veloinfrastruktur entspricht keinen aktuellen Standards. Die Strecke hat insbesondere für Schüler*innen und Pendler*innen eine hohe Relevanz, denen gemäss kantonalem Richtplan erste Priorität beim Ausbau von Radstrecken zukommt. Dabei sind die aktuellen Empfehlungen des ASTRA sowie einschlägige Fachliteratur anzuwenden, um die Schwachstellen aus dem Agglomerationsprogramm und dem Fuss- und Velokonzept der Gemeinde Teufen zu eliminieren. Die Veloführung im aktuellen Projekt entspricht nicht den erwähnten Anforderungen und gewährleistet kein sicheres und durchgehendes Velonetz. Die Neugestaltung des Strassenraums darf nicht zulasten des Fuss- und Veloverkehrs erfolgen. Entsprechend sind auch teils Vorbehalte der Gegner*innen der Doppelspur nachzuvollziehen. Der Kanton muss mit einer Überarbeitung zugunsten des Veloverkehrs beweisen, dass er fähig ist eine adäquate Veloinfrastruktur auf diesem Abschnitt zu erstellen.

P 1679 Engpassbeseitigung St. Gallen mit 3. Röhre Rosenbergtunnel und Zubringer Güterbahnhof – **Ablehnung**: Mit diesem Projekt 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. Das Projekt widerspricht den Zielen des Kantons und des Bundes den ÖV zu stärken. Mit dem Bau wird eine Nachfrageorientierte Verkehrspolitik zementiert und der teuer Ausgebaute ÖV direkt konkurrenziert.

P 1700 Verbreiterung Rad-Gehwegs Liebegg-Lustmühle – **Priorisieren:** Ein konkretes Projekt ist dringend anzugehen und zeitnah umzusetzen. Eine **separierte** Infrastruktur Liebegg-Lustmühle ist für die PV SGA absolut prioritär und im Strassenbauprogramm zu berücksichtigen. Mit Hinblick auf die beschlossene Pförtneranlage kann mit diesem Projekt einen beachtlicher Mobilitätsvorteil zugunsten des Velos generiert und somit ein Anreiz für den Velo-Pendlerverkehr geschaffen werden.

Zu 4.6.13 Rehetobel, Projekt 1554 – **Bedingte Zustimmung**: Für die PV SGA ist dieses Projekt nachvollziehbar und wird grundsätzlich begrüsst. Zu beachten ist, dass im Rahmen dieses Neubaus auch eine adäquate, separat geführte Veloinfrastruktur bereitgestellt wird. Da eine Volksabstimmung notwendig sein wird, ist die PV SGA vorerst zurückhaltend in der Stellungnahme.

Auch in den weiteren Projekten des Kantons ist festzustellen, dass die Veloinfrastruktur nicht gemäss den aktuellen Standards geplant wird. Dies ist im Zuge der zunehmenden Bedeutung und des auch nach Corona anhaltenden E-Bike-Booms nicht nachzuvollziehen.

Grundsätzlich stellt PV SGA fest, dass dem Veloverkehr im Kanton AR nicht der nötige Stellenwert eingeräumt wird. Sie verlangt für sämtliche kantonalen Infrastrukturplanungen eine externe, fachliche Beurteilung der Velotauglichkeit.

Freundliche Grüsse

Jaap van Dam
Präsident Pro Velo St Gallen Appenzell

Moritz Drechsler
Vorstand Pro Velo St Gallen Appenzell

WWF Appenzell

Merkurstrasse 2
9001 St.Gallen

Tel.: +41 71 221 72 30
info@wwf-ap.ch
www.wwf-ap.ch
CH83 0900 0000 9077 6238 5

Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

St. Gallen, 4. Mai 2022

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Vernehmlassungsentwurf des 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm. Der WWF hat die Unterlagen gesichtet und möchte auf einige Punkt hinweisen. Sie finden diese in der beiliegenden Tabelle.

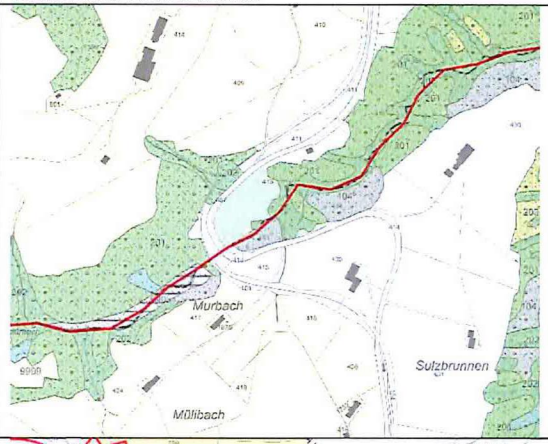
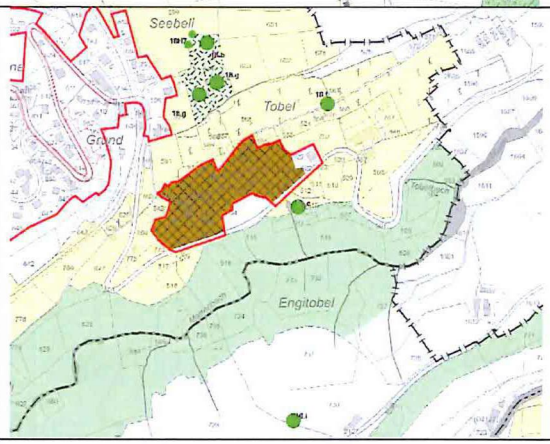
Freundliche Grüsse

Mila Yong
Geschäftsführerin WWF Appenzell

WWF Appenzell

Merkurstrasse 2
9001 St.Gallen

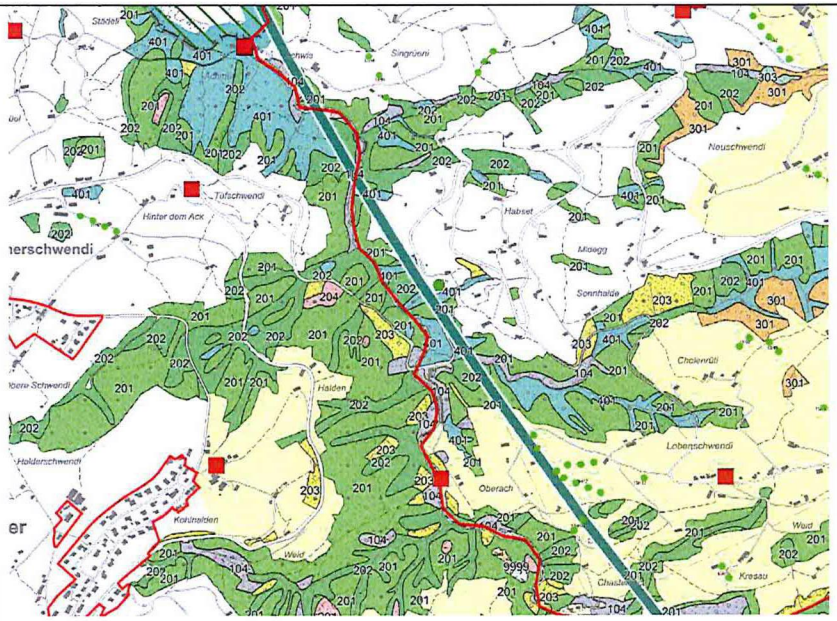
Tel.: +41 71 221 72 30
info@wwf-ap.ch
www.wwf-ap.ch
CH83 0900 0000 9077 6238 5

Vorhaben	Situation Naturwerte	Kommentar
P1589: Ausbau Radweg Murbachrank		Östlich der Strasse befindet sich eine Naturschutzzone. Bei einem Ausbau des Radwegs sei darauf zu achten, die Naturschutzfläche möglichst nicht zu tangieren. Falls die Naturschutzfläche beim Ausbau tangiert wird, sei bereits in der Planung angemessener Ersatz zu planen.
P1537: Sanierung Kantonsstrasse 51.3		Südlich der Strasse befindet sich eine Naturschutzzone. Bei der Sanierung der Strasse sei darauf zu achten, die Naturschutzfläche möglichst nicht zu tangieren. Falls die Naturschutzfläche bei der Sanierung tangiert wird, sei bereits in der Planung angemessener Ersatz zu planen.

WWF Appenzell

Merkurstrasse 2
9001 St.Gallen

Tel.: +41 71 221 72 30
info@wwf-ap.ch
www.wwf-ap.ch
CH83 0900 0000 9077 6238 5

P1554: Neubau Brücke		Zwischen Speicher und Rehetobel soll eine neue Brücke über die Goldach entstehen. Diese würde einen intakten Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung tangieren. Zusätzlich sind nach NHG geschützte Waldstandorte betroffen. Eine Unterbrechung des Wildtierkorridors aufgrund eines Neubaus kann nicht akzeptiert werden. Es sei zuerst detailliert zu prüfen, wie sich das Bauvorhaben auf den Wildtierkorridor auswirken würde. Dazu ist eine umfassende Analyse und Stellungnahme durch die Abteilung Natur und Wildtiere und/oder eines ausgewiesen Fachbüros nötig. Diese Analyse sei den beschwerdeberechtigten Umweltverbänden zur Kenntnis zu bringen.

procap Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen

für Menschen mit Handicap

Procap St.Gallen-Appenzell
Hintere Banhhofstrasse 22
9000 St.Gallen
Telefon 071 222 44 33
st.gallen-appenzell@procap.ch

Kanton Appenzell Ausserhoden
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A

9102 Herisau

St. Gallen, 29.04.2022

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 – 2026 (AR)
Vernehmlassung – Stellungnahme Procap St. Gallen – Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Vorab bedanke ich mich für die Einladung zur Vernehmlassung zum kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramme 2023 des Kantons Appenzell Ausserrhoden.

Zudem möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir von Procap St. Gallen – Appenzell eine sehr gute Zusammenarbeit mit Tiefbauamt des Kantons AR pflegen. Dafür möchte ich mich, insbesondere bei Herrn Simon Mayr, herzlich bedanken!

Da ich davon ausgehe, dass diese gute Zusammenarbeit auch weiterhin bestehen wird, möchte ich lediglich kurz zu einzelnen Punkten Stellung nehmen:

1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz
Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.
Stellungnahme Procap St. Gallen – Appenzell

Besten Dank für die Erläuterungen in dieser Ziffer. Die Erwähnung der Anforderungen des Bundesgesetzes BehiG und die Erfahrungen mit dem Tiefbauamt zeigen, dass es dem Kanton ein Anliegen ist, die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und die entsprechenden VSS-SN-Normen bestmöglich und verhältnismässig umzusetzen.

4.6.2 Herisau

P 1288; Der Obstmarkt vor dem Regierungsgebäude, wo sich drei Kantonsstrassen in einem Kreisel treffen, soll als Ergebnis aus einem Wettbewerb neu gestaltet werden. Dabei soll den Fussgängerinnen und Fussgängern, einer vielfältigen Nutzung des heutigen Parkplatzes und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum mehr Beachtung und mehr Raum zugesprochen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kantonsstrasse ist allerdings mit über 9000 Fahrzeugen und vielen Buslinien hoch. Auch setzt das Behindertengleichstellungsgesetz den Gestaltungswünschen insofern Grenzen, als sehbehinderte Personen erkennen müssen, wo die fahrenden Fahrzeuge bzw. die Fahrbahnen sind. Die Federführung hat die Gemeinde Herisau. Stellungnahme Procap St. Gallen – Appenzell

Ich habe dazu mit der Gemeinde Herisau Kontakt aufgenommen. Da gerade bei kombinierten und flächenübergreifenden Aussenbereichen und besonders an diesem zentralen und multifunktional nutzbaren Platz die Einhaltung der entsprechenden VSS-SN-Normen wichtig ist, würde ich es begrüssen, wenn das Tiefbauamt des Kantons AR die Gemeinde Herisau nochmals auf die Wichtigkeit der hindernisfreien Gestaltung hinweisen würde. Ich empfehle, auch zu diesem Bauvorhaben eine Stellungnahme bei unserer Fachstelle einzuholen.

4.6.3 Schwellbrunn

P 1583; In Schwellbrunn liegt der Fokus weiterhin auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Es kam zu Verzögerungen. Die erste Etappe vom Rank bis zum Löwen muss gemäss Beschluss des Regierungsrates besser mit der beabsichtigten Tempo-30-Zone koordiniert werden. Ziel ist, dem Fussverkehr einen definierten Bereich anbieten zu können, die Vorplätze in der Materialisierung zu harmonisieren, die Werke zu erneuern und eine adäquate Beleuchtung zu erstellen. Die gemeindeinterne Diskussion um das zukünftige Temporegime soll 2022 erfolgen, so dass eine Realisierung ab 2023 möglich wird.

Das Projekt selbst ist mir nicht bekannt. Ich bitte Sie, bei der Projektausarbeitung die Norm VSS-EN 640 075 zu beachten. Insbesondere soll darauf hingewiesen werden, dass die zu „harmonisierenden" Oberflächenbeläge den Normvorgaben entsprechen.

4.6.11 Speicher

3201; AB-Haltestellen, Anpassung der Strasse wegen Umbau Bahninfrastruktur. Die AB planen die behindertengerechten Umbauten der Haltestellen Vögelinsegg und Bendlehn. Im Bendlehn wird die Kreuzungs-stelle der Bahn abgebrochen. Der so gewonnene Platz soll zu einem Umbau der Kreuzung genutzt werden. Es besteht die Absicht, für die Fussgänger eine Mittelinsel zu errichten und gleichzeitig das Lichtsignal abzubrechen. Bei der Haltestelle Vögelinsegg sind die Entscheide auf Seite AB noch nicht gefällt.

Ich konnte mit den Appenzeller Bahnen das Konzept und vereinzelte Probleme der Haltestellen besprechen. Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen wurden nicht erstellt. Ich wäre dankbar, wenn seitens TBA die Appenzeller Bahnen aufgefordert würden, uns auch deren Haltestellenprojekte zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen danke ich Ihnen.

Mit freundlichem Gruss

Markus Alder, Architekt
Leiter Fachstelle

Appenzeller Bahnen

Appenzeller Bahnen AG
Infrastruktur
St.Gallerstrasse 53
Postfach
CH-9102 Herisau

T +41 (0)71 354 50 60
F +41 (0)71 354 50 65
appenzellerbahnen.ch

Tiefbauamt Kt. AR
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR
Geht an:
EINGANG: - 9. März 2022
Erled. | Kenntn. | Bericht | Bespr.
Vis.:
Zurück an: | KJ | Kanzlei

Herisau AR, 08. März 2022

Vernehmlassung 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Eingangs erwähnen Strassenbau- und Investitionsprogramm. Aus Sicht der Appenzeller Bahnen sind folgende Punkt zu beachten:

1.13.2 Eggli soll 2022 und nicht 2023 realisiert werden

1.13.3 Es steht, dass das Projekt Doppelspur aktuell beim BAV zur Prüfung ist. Dies ist dahingehend zu präzisieren, als dass es sich erst um eine Vorprüfung handelt. Ansonsten könnte dies in Teufen im Vorfeld der Abstimmung vom Mai zu Verwirrung und Unstimmigkeiten führen.

1.13.4 Die Realisierung des Vögelinseggtunnels erfolgt nicht vor 2030. Der Umgang mit der Haltestelle Vögelinsegg bis zur Inbetriebnahme des Tunnels ist beim BAV in Klärung.

4.6.7 Die Appenzeller Bahnen begrüssen eine Unterquerung der Kreuzung Mooshalde und die damit verbundene Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger. Dieses Vorhaben sollte nicht unter den erwähnten fehlenden Ressourcen leiden.

Freundliche Grüsse
Appenzeller Bahnen AG

Thomas Baumgartner
Direktor

Roland Steingruber
Leiter Infrastruktur
roland.steingruber@appenzellerbahnen.ch
+41 71 354 50 67

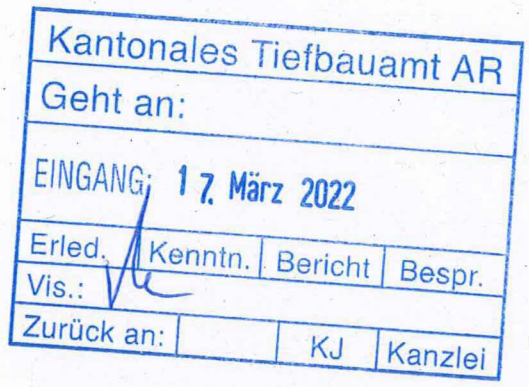
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Filiale Winterthur

CH-8404 Winterthur POST CH AG
ASTRA; Mul

A-Post
Kanton Appenzell Ausserrhoden
Tiefbauamt
Urban Keller
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau



Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: ASTRA-A-8F893401/19 / Mul
Sachbearbeiter/in: Marcel Dominik Müller
Winterthur, 16. März 2022

ASTRA-Stellungnahme zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026
ASTRA-Fallnummer: 2022.02.28-001 BP

Sehr geehrter Herr Keller

Mit Schreiben vom 25. Februar 2022 wird das ASTRA zum 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 zur Stellungnahme eingeladen. Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauvorhaben bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms werden alle Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte angehört.

Nach Prüfung der Unterlagen stellen wir fest, dass in dem vorliegenden Programm nur Ausbauprojekte aufgeführt sind und explizit keine Unterhaltsprojekte aufgelistet wurden. Bei den aufgeführten Projekten ist das ASTRA lediglich von dem Projekt «P 1674» direkt betroffen. In dem 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 wird festgehalten, dass ein Studienwettbewerb im Zusammenhang mit dem Projekt «P 1674; Kreuzung Mooshalde» im Frühjahr 2019 mangels Bewerbungen abgebrochen werden musste. Die weitere Projektplanung verbleibt – wie bei der «NEB-Übernahme» zwischen dem Kanton Appenzell Ausserrhoden und dem ASTRA vereinbart – vorerst beim Kanton. Das ASTRA weist darauf hin, dass sobald eine Studie vorliegt, das weitere Vorgehen zwischen dem Kanton und dem ASTRA erneut abgestimmt werden kann.

Darüber hinaus ist das ASTRA durch kein weiteres, im 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 aufgelistetes, Neu- und Ausbauvorhaben direkt betroffen.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an den im Betreff erwähnten Sachbearbeiter.

Bundesamt für Strassen ASTRA
Marcel Dominik Müller
Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
Tel. +41 58 481 09 43
marcel.mul.mueller@astra.admin.ch
https://www.astra.admin.ch

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Strassen

Marcel Berger
Support
Bereichsleiter

Kopie an:

- ASTRA, Erhaltungsplanung, Marcel Müller, marcel.mueller@astra.admin.ch
- Nationalstrassen Gebiet VI, Martin Lüchinger, martin.luechinger@sg.ch

IG Veloverkehr Teufen
Andreas Baumann | Sebastian Lanker | Andreas Künzli

Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

IG Veloverkehr Teufen

Vertreten durch:
Andreas Baumann
Steinerstrasse 5
9052 Niederteufen

Telefon +41 79 386 14 34
E-Mail resb@gmx.ch

Datum 06. Mai 2022

Stellungnahme IG Veloverkehr Teufen zum Entwurf des 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2023-2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. Februar 2022 eröffnete Regierungsrat Dölf Biasotto die Möglichkeit, bis zum 6. Mai 2022 eine Stellungnahme betreffend 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 einzureichen. Von dieser Möglichkeit macht die IG Veloverkehr Teufen gerne Gebrauch. Dabei beziehen wir uns hauptsächlich auf die geplante Umsetzung von Abstimmungsanweisungen aus dem kantonalen Richtplan in Bezug auf die Kantonsstrasse in Teufen, welche unter Kapitel 1.5 im vorliegenden Programm aufgeführt sind.

Anliegen

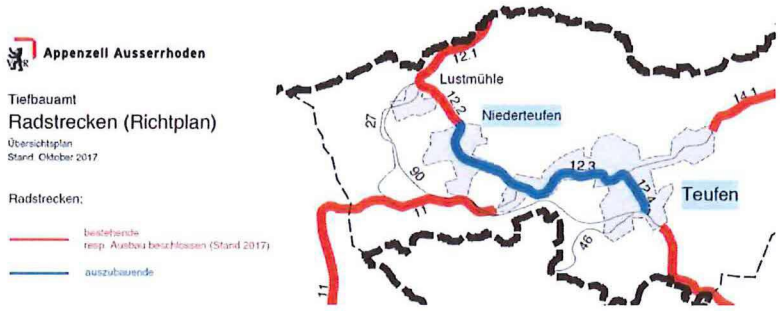
Hiermit beantragt die IG Veloverkehr Teufen, dass die folgenden beiden Punkte im vorliegenden Programm berücksichtigt werden:

1. Die Verbesserung für den Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» auf der Kantonsstrasse Nr. 12.3 ist ungenügend und sollte bezüglich Verkehrssicherheit überarbeitet werden;
2. In Teufen sollte der Ausbau der gesamten Strecke Sonnenweiher–Bahnhofskreuzung (Kantonsstrasse Nr. 12.2 und 12.3) für den Radverkehr forciert und in das aktuelle Programm aufgenommen werden.

Begründung

Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel V.2.4, Punkt 4.1) sind in der Gemeinde Teufen die folgenden Strecken der Kantonsstrassen für Radfahrer auszubauen:

- Kantonsstrassen Nr. 12.2, 12.3, 12.4, Sonnenweiher–Lindenkreisel



Gemäss Kapitel 1.5 will das vorliegende Programm die folgende Strecke aus dem Richtplan umsetzen:

- Kantonsstrasse Nr. 12.3, Teufen, Verbesserung für Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen»

Es wird sehr begrüsst, dass eine Verbesserung für den Veloverkehr auf einer Teilstrecke der Kantonsstrasse Nr. 12.3 geplant ist. Allerdings sollten die folgenden beiden Punkte im vorliegenden Programm ebenfalls berücksichtigt werden:

- Die Verbesserungen für den Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» verletzen die Planungsgrundsätze des kürzlich verabschiedeten Bundesgesetzes über Velowege und sollten deshalb überarbeitet werden.
- Der Ausbau der gesamten Strecke Sonnenweiher–Bahnhofskreuzung (Kantonsstrasse Nr. 12.2 und 12.3) für den Radverkehr sollte in das Programm aufgenommen werden, um für sichere Schulwege und zu sorgen.

Anpassung Bahnprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» (Kantonsstrasse Nr. 12.3)

Das kürzlich von der Bundesversammlung verabschiedete Bundesgesetz über Velowege legt Planungsgrundsätze fest, nach denen Velowege geplant werden sollen. Velowege sollten unter anderem

- möglichst sicher sein, d.h. der Veloverkehr sollte, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr geführt werden;
- zusammenhängend und durchgehend sein sowie einen homogenen Ausbaustandard aufweisen.

Beide Punkte sind bei der im Rahmen des Bahnprojektes «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» angedachten Lösung nicht oder nur ungenügend erfüllt. Das Handbuch vom Bundesamt für Strassen ASTRA «Planung von Velorouten» legt die Qualitätsanforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur fest. In Bezug auf diese Qualitätsanforderungen des Bundes fällt bei der geplanten Ortsdurchfahrt Teufen jedoch folgendes auf:

- schlechtes Verkehrsregime, da die geplanten Radverkehrsanlagen grösstenteils nicht den heutigen Normen entsprechen und zum Teil sogar Mindestanforderungen verletzen;
- zu viele Gefahrenstellen, welche die Sicherheit der Radfahrenden gefährden;
- mangelnde Homogenität, weil das Führungsprinzip häufig wechselt.

Der Mangel an einer sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur wird unter anderem durch die Rillengleisen der Tram-Doppelspur auf der Strasse verursacht, denn zwischen den vorgesehenen Rillengleisen dürfen keine Velostreifen markiert werden. Aus diesem Grund wird der Radverkehr teilweise auf dem Gehsteig geführt, was wiederum zu Konflikten mit dem Fussverkehr führt. Insgesamt führt dies dazu, dass auf mehr als der Hälfte der Strecke gemäss Bundesvorgaben keine geeignete Veloinfrastruktur besteht. Bei der Haltestelle Stofel wird sogar eine Mindestanforderung verletzt, weil der Abstand zwischen Einstiegskante und Gleisrille mit 1.09 m nicht die geforderte Mindestbreite von 1.25 m beträgt. Gemäss kantonalem Richtplan sind aber geeignete Velowege in Kombination mit anstehenden Bauvorhaben an Kantonsstrassen zu erstellen.

Die Strecke ist zentral für den lokalen wie überregionalen Veloverkehr. Eine Umfahrung der Strecke ist nicht möglich. Die Strecke hat insbesondere eine hohe Relevanz für Schüler und Pendler, denen gemäss kantonalem Richtplan erste Priorität beim Ausbau von Radstrecken zukommen soll.

Zudem ist das Queren von Gleisen für Velofahrende stets ein Risiko. So hängen rund 7.5 Prozent aller Velounfälle, die der Suva gemeldet werden, mit der Fahrt über Tramgleise zusammen. Auch die Unfallstatistik der Stadt Zürich zeigt, dass 8% aller Fahrradunfälle mit Personenschaden durch spitzwinklige Gleisquerungen verursacht werden. Damit sind Tramschienen in den Top 3 der häufigsten Unfallursachen im Veloverkehr. Im Dorfzentrum Teufen werden Gleisquerungen für Velofahrende aufgrund der vielen Zielorte wie Schulen, Geschäfte und öffentlichen Einrichtungen unvermeidlich sein. Es sollte geprüft werden, ob die Gleisquerungen im Dorf z.B. mit Gummifüllungen, entschärft werden können.

Aus oben genannten Gründen muss die geplante Verbesserung für den Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen» zwingend überarbeitet und in Bezug auf Verkehrssicherheit verbessert werden. Im Idealfall wird der Veloverkehr auf einem separaten Angebot geführt.

Ausbau der gesamten Strecke Sonnenweiher–Bahnhofskreuzung (Kantonsstrasse Nr. 12.2 und 12.3)

Die Strecke Sonnenweiher–Bahnhofskreuzung (Kantonsstrasse Nr. 12.2 und 12.3) ist in beide Richtungen ein wichtiger Schulweg für Kinder aus Niederteufen. Zum einen soll das Primarschulhaus Niederteufen und zum anderen das Sekundarschulhaus in Teufen erreicht werden. Gemäss Art. 41 Abs. 4 VRV dürfen Kinder bis 12 Jahre seit Januar 2021 mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, sofern kein Radweg oder Radstreifen vorhanden ist. Demnach wird das Trottoir heute sehr rege von unter 12-jährigen Kindern genutzt. Dies führt einerseits zu Konflikten mit Schulkindern die zu Fuss auf dem Trottoir unterwegs sind und zum anderen birgt das Trottoir Gefahren für die Velofahrenden z.B. aufgrund von Einfahrten und ungenügenden Sichtweiten. Deshalb soll der Ausbau der Strecke Sonnenweiher–Bahnhofskreuzung (Kantonsstrasse Nr. 12.2 und 12.3) für den Radverkehr forciert und in das aktuelle Programm aufgenommen werden.

Aufgrund der aufgeführten Argumente bitten wir Sie höflich um die Berücksichtigung unseres Anliegens.

Freundliche Grüssen

A. Baumann
Andreas Baumann

Sebastian Lanker

Andreas Künzli

Beat Bouquet
Birli 85
CH-9044 Wald AR

Beat Bouquet, Birli 85, CH-9044 Wald AR

Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

(Versand per email)

Wald, 6. Mai 2022

Vernehmlassung
4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Interesse habe ich oben genanntes Programm anlässlich meiner GPK Tätigkeit zur Kenntnis genommen und erlaube mir, Ihnen als Bürger mit unterschiedlichen Sichtweisen einen Kommentar zuzustellen, obwohl Privatpersonen als Adressaten nicht explizit zur Vernehmlassung eingeladen sind. Vorab danke ich den Zuständigen für das Bereitstellen des obengenannten Berichtes vom 15. Februar 2022.

1. Legimitation meiner Sichtweisen als Bürger

Die Hinweise und Bemerkungen basieren auf persönlichen Wahrnehmungen aus nachstehenden Erfahrungen:

_ Wohnhaft in Wald AR seit 1990
_ Beruf Chemiker
_ Berufliche Tätigkeiten national und international
_ Fahren im Strassenverkehr in Europa, Nord-, Mittel- und Südamerika, Asien sowie Afrika
_ Inhaber der Ausweise für Schwerverkehr C/CE und D/DE
_ Derzeit aktiv im ÖV als Teilzeit-Chauffeur der Postauto Betriebsstätte Heiden
_ Derzeit aktiv als LKW-Fahrer einer regionalen Transportfirma (18-40t Gesamtgewicht)
_ Derzeit aktiv als Teilzeitfahrer für ein schweizerisch führendes Reiseunternehmen
_ Gemeinderat 1996-2000
_ GPK Mitglied seit 2014

2. Allgemeine Wahrnehmung

Im nationalen Vergleich über Strassenausbauten dürfte der Kanton AR einen Spitzenplatz einnehmen in Bezug auf den in jüngster Zeit angewendeten Ausbaustandard der Hauptverkehrstrassen (HVS). Dieser Sachverhalt geht leider zu Lasten von Kulturland und Forstflächen. Ein Zielkonflikt zwischen der angestrebten (vermeintlichen) Zunahme an

Sicherheit versus Verlust an ökologischer Fläche sowie höheren Unterhaltskosten infolge deutlich grösseren Verkehrsflächen in der Zukunft.

Dauergrünfläche vermag rund 181t Kohlenstoff pro Hektare zu speichern. Ein Buchenwald vermag für das Wachstum rund 10-12t an CO_2 pro Jahr und Hektare zu absorbieren. (www. Landwirtschaft.de; 05.05.2022)

In anderen Kantonen der Schweiz (z.B. BE, FR, VD, VS, u.a.) sind neuere Strassenausbauten ausserorts noch oft ohne Radstreifen und in den wenigsten Fällen mit einem separaten Gehweg ausgebaut (Ausnahmen vorbehalten).

Zurück in den Kanton AR. Als Beispiel sei die Kantonsstrasse Nr. 16. mit dem Abschnitt von rund 800m ab Haltestelle Hopsbermoos bis Haltestelle Nasen erwähnt. Diese Teilstrecke galt vor dem aktuellen Ausbau weder als gefährlich, noch stellte sie im täglichen Aufkommen zwischen dem Schwerverkehr, dem ÖV, dem Privatverkehr und dem Langsamverkehr ein Problem dar. Der Belag war in die Jahre gekommen und benötigte einen Ersatz.

Unter der Annahme, dass die Strasse zu diesem Zeitpunkt eine Breite von rund 6.5m aufwies, präsentiert sich heute der befestigte Strassenabschnitt mit Breiten zwischen 7.2m bis 9.2m, obwohl die Norm (HVS) eine Breite von 6.8m vorsieht (Anhang 7.4). Zusätzlich wurde die neue Strasse durchgehend mit einem befestigten Gehweg mit Breiten zwischen 1.5m bis 2.6m erweitert. Allein der Gehweg – dieser liegt ausserorts - hat einen Landbedarf von rund 1'600m^2 Kulturland verschlungen.

Im Bereich der Nasenkurve wurde auf einer Fläche von rund 1'500m^2 der Baum- und Buschbestand gerodet. Auf dieser Fläche wurde auch die vormals bestehende Grundlage für Biodiversität entzogen. Die aktuelle Beschaffung der Böschung lässt die Vermutung zu, dass sich in nächster Zukunft keine vergleichbare Vegetation mehr heranbilden wird. Es wird somit weder CO_2 absorbiert noch gespeichert.

Der vor einigen Jahren erfolgte Ausbau der Kantonsstrasse Nr. zwischen Bleichi und dem südlichen Dorfeingang Wald AR hat dazu geführt, dass heute auf diesem Abschnitt deutlich schneller gefahren wird und dadurch die Risken - insbesondere für den Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) – deutlich angestiegen sind. Auch der tödliche Unfall vor Jahresfrist zwischen Bruggmülli und Sandegg dürfte primär auf zu hohe Geschwindigkeit zurückzuführen sein, weil die nun ausgebaute Strasse ein deutlich höheres Tempo erst ermöglicht hat.

Ungeachtet dessen, ob mit dem Postauto, mit dem Sattelauflieger oder mit dem Privatauto, erfordern Fahrten auf der Strecke Ausserkaien bis zur Ortstafel «Rehetobel» mit der aktuellen Strassenbreite von 5.4m-6.0m grosse Aufmerksamkeit und reduziert die Tempi aller Verkehrsteilnehmer entsprechend. Aufgrund der Kurvendichte besteht auch kein Bedarf, dass Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 60km/h kreuzen können. Dies sind auch gute Voraussetzungen für den Langsamverkehr. Falls es zu Zwischenfällen kommt, erfolgen diese mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten und dadurch erheblich weniger freigesetzten Energien. Mit grosser Wahrscheinlichkeit handelt es sich hier um eine Strecke mit äussert wenig Unfallvorkommnissen.

Fazit. Die Strassenabschnitte werden mehrheitlich breiter als Normbreite ausgebaut. Die Gehwege entlang der Hauptstrassen werden (äusserst) grosszügig bemessen, insbesondere unter dem Aspekt, dass kaum Frequenzen von Fussgängern zu verzeichnen sind. Die nunmehr

(über)breiten Strassen bieten zwar eine höhere Sicherheit im Begegnungsfall, bilden aber gleichzeitig höhere Risiken für alle Verkehrsteilnehmer infolge deutlich höherer Tempi.

Aus ökologischer Sicht wird das Vermögen von CO_2 Absorption und -Speicherung der Natur abgebaut statt erweitert. Gleiches gilt für die Grundlagen der Biodiversität.

3. Unfallstatistik 2020

Der Bericht verweist u.a. auf Unfallsauswertung der Kantonspolizei (Seite 3) ohne jedoch die entsprechenden Schlussfolgerungen in den Projekten nachweislich darzustellen. Die Verkehrsunfall-Statistik 2020 liefert keine Hinweise über die Geo-Standorte der Unfälle bzw. ordnet Vorkommnisse nur allgemeinen Kriterien wie z.B. Hauptstrassen, Innerorts, Ausserorts u.ä. zu.

Die Hauptursache für Unfälle ist die Geschwindigkeit. Von den 382 gemeldeten Unfällen im Jahre 2020 ereigneten sich rund die Hälfte ausserorts, 99 auf Hauptstrassen (26%) und 86 auf Nebenstrassen (23%). In den Jahren 2016-2020 haben die Unfälle mit Hauptursache Geschwindigkeit um +18% zugenommen.

Die 162 Schleuder- und Selbstunfälle (42%) dürften mehrheitlich auf Strassen ausserorts erfolgt sein. Dieser Unfalltyp hat bei Motorrädern von 2016 bis 2020 um +70% und bei Autos um +30% zugenommen, wobei die Infrastruktur nur in einem einzigen Fall die Ursache darstellte.

Rund 138 Unfälle (36%) ereigneten sich in den 4 Wintermonaten Januar- Februar und November-Dezember 2020.

Fazit. Mit den fortlaufenden Ausbauten der Haupt- und Nebenstrassen in den letzten Jahren korreliert auch die Zunahme der Unfälle. Ob diesbezüglich die neue Strassenqualität auch eine kausale Ursache darstellt, müsste über eine Auswertung des Unfallgeschehens über die Geo-Standorte vor und nach den Ausbauten erfolgen, unter Berücksichtigen des Verkehrsaufkommens. Mit welchen Argumenten das Strassenbauprogramm 2023-2026 die Erkenntnisse der Kantonspolizei integriert ist daher nicht nachvollziehbar.

4. Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Die Gemeinde Wald AR erzielt seit vielen Jahren mit den natürlichen Personen einen Steuerertrag von rund CHF 2 Mio. pro Jahr (arithmetischer Mittelwert 2011-2021) bei 4.1 Steuerpunkten und ist auf Beiträge des kantonalen Finanzausgleiches angewiesen. Eine zusätzliche Steuereinheit von +0.1 generiert rund um CHF 50'000 Mehrertrag.

Die Kosten für einen Umbau einer Haltestelle bewegen sich in der Grössenordnung von CHF 150'000-250'000. Für insgesamt 12 Haltestellen würde dies Investitionen von rund CHF 2.0 Mio. auslösen. Die Gemeinde ist seit Jahren engagiert, mit einem für sie finanziell verträglichen Investitionsprogramm die primär wichtige Grundinfrastruktur der Gemeinde sukzessive zu erneuern.

Als Teilzeit Fahrer der Postauto AG habe ich den letzten 12 Monaten während rund 600h Fahrdienst insgesamt 2 Fahrgäste mit Rollstuhl befördert. In beiden Fällen war die Abfahrt- oder Ankunftsdestination das KSSG. Beide Fahrgäste wurden innerhalb den Gemeindegrenzen der Stadt St.Gallen befördert. Die fahrzeugspezifischen Vorrichtungen ermöglichten es

problemlos, den Ein- und Ausstieg der behinderten Fahrgäste zeitverzugslos zu bewältigen, ohne dass zusätzlich bauliche Massnahmen eine Voraussetzung gewesen wären.

Das Bundesgericht steht oft vor der Frage, über Sinnhaftigkeit eines Gesetzes zu entscheiden. Es pflegt dann in seiner Rechtsprechung verschiedentlich die Begründung aufzuführen, dass eine bestimmte Anwendung «nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden sei, wobei den zuständigen Behörden ein erheblicher Spielraum zusteht.»

Fazit. Das Tiefbauamt sei angehalten, die bereits erfolgte Priorisierung für den Umbau der Haltestellen erneut einer vertieften Kosten- und Nutzenanalyse unter Einbezug der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden zu unterziehen sowie bei Vorliegen der neuen Erkenntnisse in Rücksprache mit dem Bund eine angemessene Umsetzung anzustreben.

5. Bundesgesetz über Velowege

Der Entscheid noch keine Mittel für die neuen Anforderungen in das Bauprogramm 2023-2026 aufzunehmen ist sinnvoll. Die bauliche Umsetzung wird auch entsprechende finanzielle Mittel benötigen und erneut einen Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Ökologie darstellen.

Fazit. Beim gesetzgeberischen Prozess auf kantonaler Stufe sei auch das Verursacherprinzip einzubeziehen und von den Velofahrern eine Abgabe einzufordern. Zudem sei auch der Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Ökologie aufzunehmen, damit die Lösungssuche ebenfalls der Natur Rechnung trägt.

6. Appenzeller Bahnen, Haltestelle Vögelinsegg

Der Bedarf eines Tunnels zwischen Vögelinsegg und Speicher ist im internationalen Kontext nicht nachvollziehbar. Investitionen von CHF 65 Mio. (siehe Tagblatt vom 20.10.2021) dürften das Volumen der normal anstehenden Unterhaltsinvestitionen bei weitem übersteigen.

Fazit. Im internationalen Vergleich ist das schweizerische ÖV-Netz in Bezug auf Ausbau, Qualität von Rollmaterial und Pünktlichkeit einzigartig. Entsprechend besteht kein Bedarf weitere «nice to have» Projekte zu planen.

7. Urnäsch P1589

Auf Bild 9 ist leicht erkennbar, welche Eingriffe in die Natur erforderlich sind, um die derzeit grosszügigen Strassenbaukonzepte fortzuführen. Gemäss Anhang 7.2 ist ersichtlich, dass der fragliche Strassenabschnitt eher zu den schwächer frequentierten Strecken im Kanton zählt. Dies wäre ein Hinweis für einen Ausbau zurückhaltend zu agieren. Zudem präsentiert sich die Strasse im noch nicht ausgebauten Bereich als ordentlich, d.h. diese würde vorzeitig erneuert und würde mit grösster Wahrscheinlichkeit zusätzliche finanziellen Abschreibungen der bisherigen Ausbauten mit sich bringen.

Fazit. Es bedarf einem gedanklichen Innehalten, ob wir unsere äusserst knappen Kulturlandreserven im Kanton dem vermeintlichen Fortschritt nach mehr Verkehr, höheren Tempi und gleichzeitig nur bedingt «besseren» Risiken opfern wollen.

8. Rehetobel

8.1. Rehetobel P1339 (Dorf-Kaien)

Mit der kompletten Erneuerung ab Einlenker Oberstrasse bis Einlenker Alte Landstrasse auf den Ausbaustandard (Liegenschaft Kast Transporte) wird die Verbindung zwischen Rehetobel Dorf und Kaien definitiv zu einer «Autostrasse». Es bestehen keine Hinweise aus der Unfallstatistik, dass dieser Abschnitt aufgrund seiner noch traditionellen Bauweise (Strassenbreite zwischen ca. 5.4-6.5m) besonders belastet wäre.

Zudem sind kaum Fussgänger anzutreffen und Velofahrer beeinträchtigen den Verkehr wenig, weil sich dieser aufgrund der Kurvenlagen bereits mit reduzierten Tempi fortbewegt. Mit dem geplanten Ausbau wird der Anfahrt aus Osten auf Rehetobel jeglichen Charme entzogen, indem die liebliche Appenzeller Landschaft mit ihrer historisch eher klein dimensionierten Strassen-Infrastruktur auf schweizerische Mittelland-Verhältnisse abgewertet wird.

Die Anfahrt aus Osten ist besonderes erlebnisreich, nachdem man sich ab der Liegenschaft Transporte Kast langsam durch die Kurven des Bereiches Halden vorwärts bewegt, dann wird der Blick auf den Säntis frei und innerhalb vom Dorf gelangt dann die einzigartige Kulisse mit Kirche und den prägnanten Gebäuden mit Dorf 5 und der alten Post in den Blickfang.

Fazit. Eine Erneuerung des Belages mit punktuellen massvollen Erweiterungen der Strassenbreite sei anzustreben. Ein Ausbau auf dem Standard Kaien-Nasen wäre ein landschaftlicher und ökologischer Sündenfall.

8.2. Rehetobel P1554 (Flussübergänge Zweibrücken)

Auch die Zufahrt nach Rehetobel ab Speicherschwendi ist geprägt von einer eindrucksvollen Landschaft des Goldach Tobels. Der Streckenabschnitt über Zweibrücken ist von Speicherschwendi herkommend auf einer Länge von rund 300m und nach der Überquerung des Holderen Baches für rund 200m noch in der traditionellen Strassenbreite gehalten. Dieser Sachverhalt verleiht Reisenden wiederum ein Gefühl im kleinräumigen beschaulichen Appenzell angekommen zu sein. Diese Wertewelt sollte daher erhalten bleiben.

Der noch «alt» gehaltene Streckenabschnitt bedarf zwar erhöhter Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, ist verkehrstechnisch aber kein Sonderfall. Auch der Winterdienst bewältigt diese Aufgabe vorzüglich, letztmals in den Monaten Januar-Februar 2022.

Da die bestehenden Brücken ersetzt werden müssen – so der Kommentar im Bericht - würden Neubauten am bestehenden Standort die eindrückliche Anfahrt fortbestehen lassen. Während der Bauphase würden Notbrücken der Armee den Verkehrsfluss aufrecht erhalten.

Zur Sicherung der Talflanken sind heute umfassende Kenntnisse und Technologien aus dem Nationalstrassenbau verfügbar. Die Ansprüche beim Autobahnbau dürften einiges höher liegen, als dies im Goldach-Tobel der Fall ist.

Das Bauprojekt bedarf einem Kredit von CHF 9.5 Mio. Aus den Ausführungen ist nicht ersichtlich, ob der beanspruchte Kredit auch alle anfallenden Kosten abdeckt.

Da die Kantonsstrassen auf Stufe Kanton seit Einführung von HRM2 (2013) als Verwaltungsvermögen geführt werden, dürften die in der Vergangenheit ausgeführten Unterhalte und Investitionen nach bilanziert sein und führen nach Betriebsende der Strassenabschnitte zu zusätzlich erforderlichen Abschreibungen.

Ferner ist geplant die westliche Zufahrt zu renaturieren und einen Rückbau der Strasse vorzunehmen. Zu beachten dabei ist, dass die Strasse beidseitig des Tobels «erdbebensicher» abgestützt ist und allein diese Stützmauern – ähnlich Alpenfestungen – nahezu für die «Ewigkeit» gebaut sind. Der Rückbau der rund 300m Strasse sowie die Deponie des abgetragenen Materials stellt auch wiederum einen ökologischen Zielkonflikt dar.

Im Rahmen des Planvorhabens liegen über den Weiterbestand der Goldach-Brücke und eine allfällig notwendige Sanierung der Holderenbach-Brücke in der Vernehmlassung keine Informationen vor.

Die Stadt Bern ist heute ein UNO-Kulturgut. Diese Auszeichnung wurde ihr zuteil, weil die Verantwortlichen schon im Mittelalter ihre Wertvorstellungen geschätzt sowie geschützt und auch mit Mehraufwand erhalten haben. Sinngemäss sollte auch die Strasse bei Zweibrücken über das Goldach-Tobel erhalten bleiben. Die Nachwelt wird es zu schätzen wissen.

Fazit. Mit einer neuen Brücke wird eine «zukunftsorientierte» Sichtweise proklamiert. Gleichzeitig wir ein weiteres Identifikations-Merkmal der historischen Appenzeller Verkehrsgeschichte geopfert. Ein Verzicht auf den Übergang bei Zweibrücken am bestehenden Ort, ist auch eine Preisgabe an ein Stück Appenzeller Identität. Es ist alles zu unternehmen den bestehenden Strassenverlauf zu erhalten.

9. Grosse Projekte im baulichen Unterhalt

Mit Sorge wird der Hinweis zur Kenntnis genommen, dass in der Regel nur eine geringe Änderung des Strassenquerschnittes vorgenommen würde. In Anbetracht dessen, dass bei Gesamtsanierungen die massiven Erweiterungen eine Tatsache sind, lässt befürchten, dass auch beim baulichen Unterhalt tendenziell eine Erweiterung angestrebt wird.

Bild 11 in der Vernehmlassung zeigt ein Sachverhalt, vergleichbar wie er bis vor Kurzem zwischen Nase und Kaien anzutreffen war. Die alte Strasse wies eine Breite von rund 6.5m auf. Heute sind es 8.2 m Strasse zuzüglich 2.4m Gehweg. Die Sanierung hatte somit eine Flächenzunahme von rund +50% zur Folge.

10. Fehlende Informationen

Das Dokument gibt leider keine Auskunft darüber welche Strassenabschnitte im Kanton mittel- bis langfristig noch mit befestigten Gehwegen erweitert werden sollten. In diesem Kontext wäre auch ein vergleich mit anderen Kantonen informativ.

Fazit. Obwohl der Ausbau von Gehwegen einen massiven Eingriff in das Kulturland erfordert, sind entsprechende Informationen (leider) nicht dargelegt.

11. Schlussbemerkung

Dem allgemeinen Fortschritt kann man sich nicht entziehen. Der Tatsache der immer knapper werden Ressourcen leider auch nicht. Wichtige Erfolgsfaktoren der jüngeren Appenzeller Geschichte waren bisher die Bescheidenheit, die Verbundenheit mit den Kräften der Natur und vor allem die Bewahrung der eigenen Identität.

Mit der weiteren Zunahme der Mobilität werden diese Erfolgsfaktoren zusätzlich belastet und es besteht die Gefahr, dass mit dem Fortschreiten der «+50% Ausbauten» der Kanton sich neue Engpässe schafft, vergleichbar mit der Situation Klöntal GL. An der letzten Landsgemeinde in Glarus haben die Stimmberechtigten dem Antrag nach autofreien Sonntagen für die Zufahrt in das Klöntal zugestimmt.

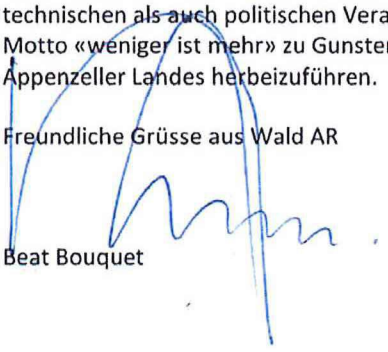
Mehr befestigte Verkehrsflächen erfordern künftig mehr Unterhalt. Mehr Unterhalt erfordert mehr Ressourcen. Mehr Ressourcen werden zunehmend eine Herausforderung. Im Umkehrschluss bedeutet dies, mit Weitsicht sind künftige Herausforderungen zu vermeiden. Dies ist kurzfristig nicht immer die günstigste Option, macht sich aber langfristig ausbezahlt.

Orientieren wir uns an der Architektur Stadt Bern. Sinngemäss bewahren wir natürlich gewachsene Verkehrssysteme im Kanton AR, pflegen diese im Unterhalt und bewahren so die Infrastruktur aber auch eine tragfähige Identität. Damit leisten wir einen grossen Beitrag zum Erhalt von knappen Landressourcen sowie der Biodiversität und pflegen das Landschaftsbild mit grosser Nachhaltigkeit für die nächste Generation – so wie wir es kennenlernen durften.

Fazit. Immer noch mehr, immer noch breiter, immer noch schneller ist in der heutigen Zeit nicht mehr ein erfolgsversprechender Lösungsansatz. Das Gebot der Stunde verlangt nach mehr Besonnenheit, Pflege des Erreichten und einen haushälterischen Umgang sowie etwas Demut mit dem grössten Gut unseres Kantons: Der wundervollen Landschaft und der Bescheidenheit der Bevölkerung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne wünsche ich mir, dass diese Gedanken bei den technischen als auch politischen Verantwortlichen dazu führen, eine sichtbare Veränderung nach dem Motto «weniger ist mehr» zu Gunsten der Naturlandschaft und der Wertewelt der Bevölkerung des Appenzeller Landes herbeizuführen.

Freundliche Grüsse aus Wald AR



Beat Bouquet

Werner Hanselmann
Stofelweid 1, 9053 Teufen AR
hanselmann-w@bluewin.ch

Teufen, 25. April 2022

Per E-mail tiefbauamt@ar.ch

EINSCHREIBEN

An das
Tiefbauamt des Kantons Appenzell Ausserrhoden,
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren,

In der Appenzeller Zeitung vom 28. Februar 2022 wird in einem Beitrag von Selina Schmid beschrieben, dass interessierte Kreise die Möglichkeit haben, sich zum Strassbaubauprogramm 23 für die Jahre 2023 bis 2026 zu äussern. Ich danke Ihnen für diese Möglichkeit und nehme dazu aus der Sicht eines interessierten Teufeners in folgenden Abschnitten Stellung:

Abschnittsverzeichnis:

A) **4.10 Langsamverkehr** ..... Seite 2
B) **7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen** 4
C) **4.6.9 Bühler** 7
D) **Texte** im vorliegendem 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm **2023-2026** 8
E) **Finanzielles** 12
F) **Auftrag der Bevölkerung an Gemeinde, Kanton, Bund und Appenzeller Bahnen** 13
G) **Wendeschlaufe Lustmühle** 14

A) 4.10 Langsamverkehr (Seite 23 des Vernehmlassungsentwurfes)

Ich begrüsse die geschärften Begriffe mit der Unterteilung in **Veloverkehr** und **Fussverkehr**. Das neue Veloweggesetz dürfte demnächst in Kraft treten, das soll heissen, dass deren Vorschriften für die neuen und laufenden Projekte berücksichtigt werden, umso mehr, als ein **Veloboom** wegen den Elektrofahrrädern und den aktuellen Preiserhöhungen im Treibstoffbereich festgestellt wird.

Der Kanton plant, resp. hat geplant, ein **zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz** für den Alltag zu erstellen (siehe Plan auf Seite 4). Dies ist zwar schon im **kantonalen Richtplan** (Nachführung 2015), der sogar vom Bundesrat am 17. Oktober 2018 genehmigt wurde, festgeschrieben.

1.5 Kantonaler Richtplan (Seite 5 des Vernehmlassungsentwurfes)

Der kantonale Richtplan listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf. Das vorliegende Programm will drei Abstimmungsanweisungen (Festsetzungen) aus dem **Richtplan umsetzen**:

Kapitel V.2.4 Radwege

- Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt–Zürchersmühle, Teilstück Murbachrank–Saien, Ausbau mit Rad- und Gehweg
- Kantonsstrasse Nr. 12.3, Teufen, Verbesserung für Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt Sanierung **Ortsdurchfahrt Teufen**

Kapitel V.4.1 Bauvorhaben öV

- - Umgestaltung Strassenführung für Neubau Bushof, Herisau

Die Umsetzung der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee gemäss Richtplan Kapitel V.1.2 ist in Kapitel 1.7 (Seite 6 dieses Programmes 2023-2026) *(Stichworte: Regionale Veloschnellverbindung Liebegg-Lustmühle [4. Generation] und Ortsdurchfahrt Niederteufen ab Haltestelle AB in Richtung Sternen [5. Generation])* und im Anhang 7.9 (Seite 38) abgehandelt.

3.2
Rad- und Gehwege sind nach Möglichkeiten in Kombination mit anstehenden Bauvorhaben an Kantonsstrassen zu erstellen. *(in unserem Fall mit der **Ortsdurchfahrt Teufen ODT**)*

Auszug vom kantonalem Richtplan 2015:

V.2.4 Radwege

1. Richtplanaufgabe

Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sollen Radwege erhalten und geschaffen werden. Der Richtplan bezeichnet die für die Sicherheit der Radfahrer auszubauenden Strecken der Kantonsstrassen.

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

Für die noch nicht ausgebauten Radstrecken gemäss Übersichtsplan besteht weiterhin Handlungsbedarf für den Ausbau und die Sicherung für Radfahrer.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1
Entlang stark befahrener Hauptstrassen mit massgeblichem Radverkehr sollen ausserorts kombinierte Rad-/Gehwege, resp. Radstreifen erstellt werden. Innerorts sollen, soweit die gegebenen Fahrbahnbreiten es zulassen, Radstreifen markiert werden. Erste Priorität kommt dabei dem Ausbau der Radstrecken für Schüler und Pendler zu.

3.2
Rad- und Gehwege sind nach Möglichkeiten in Kombination mit anstehenden Bauvorhaben an Kantonsstrassen zu erstellen.

4. Abstimmungsanweisungen

4.1
Die folgenden Strecken der Kantonsstrassen sind für Radfahrer auszubauen: Festsetzung

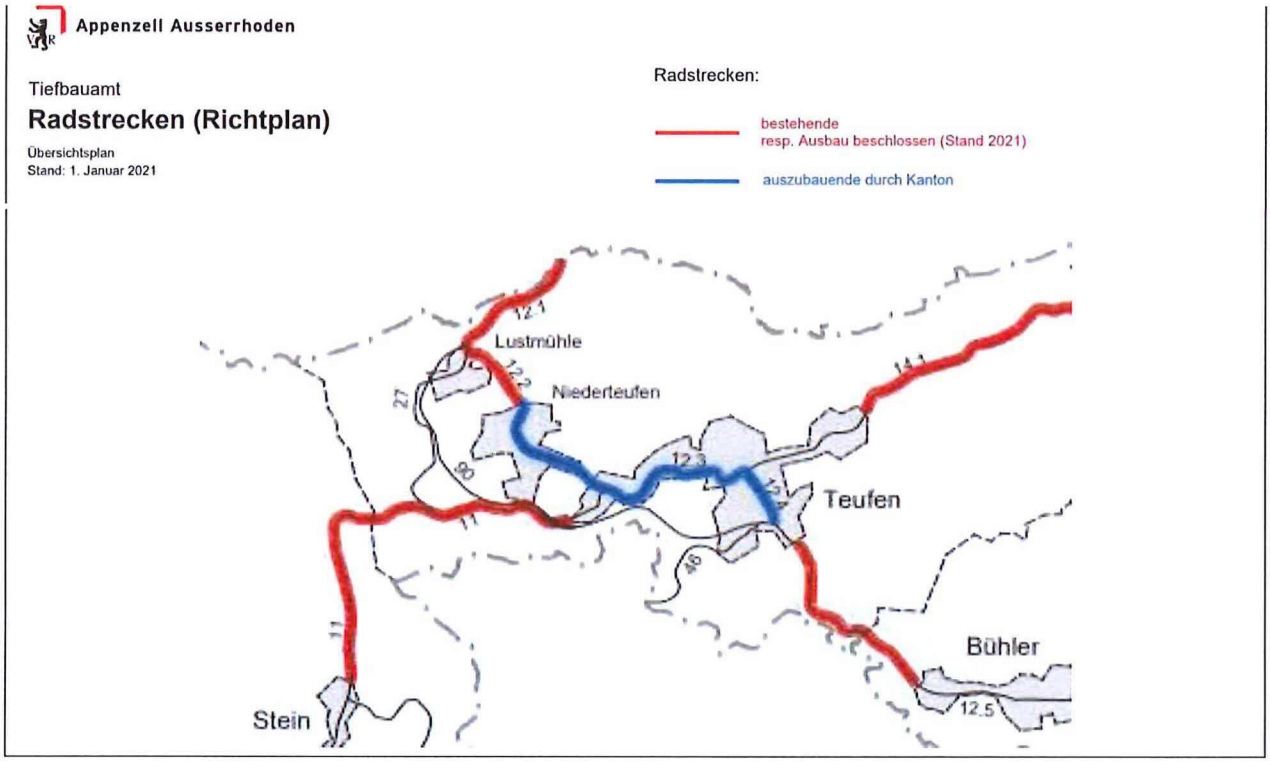
Hundwil	Kantonsstrasse Nr. 9, Hundwilertobelbrücke-Hundwil
Hundwil	Kantonsstrasse Nr. 25, Hundwil–Appenzell (Kantonsgrenze AI)
Teufen	Kantonsstrassen Nr. 12.2, 12.3, 12.4, Sonnenweiher–Lindenkreisel
Speicher	Kantonsstrasse Nr. 15, Speicher–St.Gallen (Kantonsgrenze)

Zuständigkeit und Verfahren

Federführung: zuständiges Departement (Grundsatz), Tiefbauamt (Projektierung)

Beteiligte Stellen: Abteilung Raumentwicklung, Gemeinden, Nachbarkantone, Trägerschaft Agglomeration St.Gallen - Bodensee

Realisierungszeit: laufend

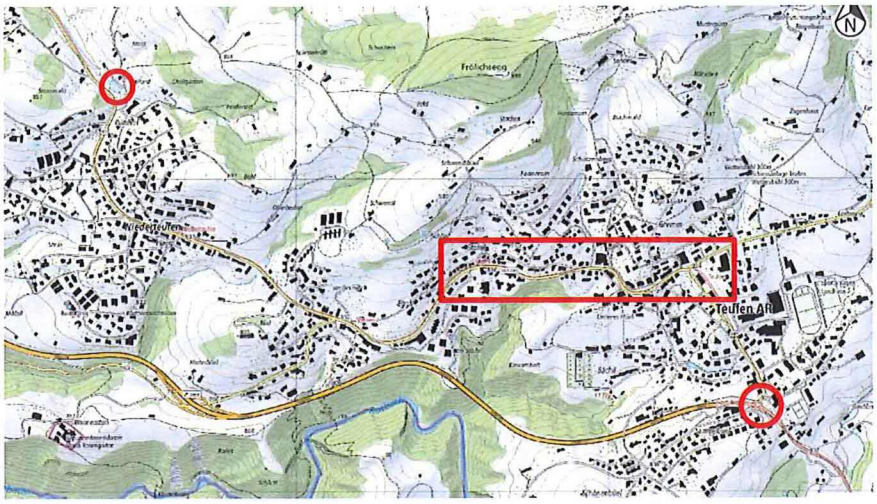


Nebst den bereits vorhandenen Radwegen sind etliche Verbesserungen für den Veloverkehr vorgesehen: zwischen Waldstatt und Urnäsch; zwischen Lustmühle und dem Weiler Liebegg, der sogar mit einer separaten **Velobrücke** in Zusammenarbeit mit Kanton und der Stadt St. Gallen über den Wattbach geführt wird. Auch berichtet der Kantonsingenieur im Zusammenhang mit der Pförtneranlage im Lindensaal von einer **Radwegunter- oder Überführung Lustmühle**. TP 17.3.2022

Ebenfalls ist eine **Veloschnellroute** von St. Gallen nach Teufen im Agglomeration-Programm vorgesehen, deren Markierung allerdings nicht vor dem Dorfzentrum abrupt enden soll, da zwischen den vorgesehenen Rillengleisen der Tram-Doppelspur keine Velostreifen markiert werden dürfen.

Sehr fortschrittlich wurden schon früher in Teufen die Veloführung auf der Speicherstrasse und der Steinerstrasse im Klösterliwald gelöst.

Im obig erwähnten verbindlichen kantonalem Richtplan ist explizit für Teufen festgehalten, dass die Velowegverbindung vom **Sonnenweiher bis zum Lindenkreisel** auszubauen sei. Im «Richtplan Radstrecken» ist die durch den Kanton auszubauende Strecke blau markiert. Die Projektoberleitung (POL) der Ortsdurchfahrt (ODT) erkannte im Frühjahr 2018, dass für die ursprünglich vorgesehenen beidseitigen Velospuren im Dorfzentrum kein Platz vorhanden ist, die Velofahrenden sollen teilweise auf das Trottoir ausweichen können, da Velospuren zwischen den Rillenschienen nicht markiert werden dürfen. Will man die Forderung des immerhin vom Bundesrat bewilligten kantonalen Richtplanes genau realisieren, so ist wohl oder übel ein Tunnel auf dem Tisch, allenfalls eine Einspur-Lösung durch das Dorfzentrum. Der Bahndirektor AB hat in einem Interview in der Tüüfner Poscht 6/2019, Seite 13 erklärt: *„Der Bahnhofumbau präjudiziert die Art der Streckenführung durch das Dorf nicht. Ob weiterhin **einspurig** oder neu doppelspurig gefahren wird, habe keinen Einfluss auf die Arbeiten am Bahnhof“.*



*Velowegverbindung vom **Sonnenweiher bis zum Lindenkreisel** über das Dorfzentrum*

1.11 Bundesgesetz über Velowege (Seite 8)

Es wird im vorliegendem Vernehmlassungs-Exemplar auf Seite 8 beschrieben, dass die Inkraftsetzung des Bundesgesetzes ab 2023 möglich ist. Die Teilrevision des Strassengesetzes AR nimmt ca. drei Jahre in Anspruch. Fest steht aber schon heute, dass die Kantone verpflichtet werden, **zusammenhängende und sichere Velowege** zu Planen. (Siehe Seite 4: Radstrecken-Richtplan). Es macht wenig Sinn, bestehende Strassenbauprojekte zu verzögern und abzuwarten, bis die gesetzlichen Fristen der Gesetzeseinführung erfolgt sind. Die Idee des Bundesgesetzes, das in der Bundesverfassung verankert ist, soll zeitnah berücksichtigt werden. Das heisst: Bei der Ortsdurchfahrt Teufen sollen die Bedingungen nach neuem Gesetz auch für den Radverkehr schon gültig sein.

Aus all diesen Gründen ist im 4. Bau- und Investitionsprogramm 2023-2026 vorsichtig mit dem unter der ***1.13.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen*** (Seite 11) genannten «**Doppelspur** vom Bahnhof bis Stofel (resp. deren Verlängerung bis Niederteufen von 1'000 m, als Stärke bezeichnet) beschrieben wird, vorsichtig umzugehen. Siehe auch Kapitel **D)**.

***Verkehrsflächenplan** der Tram-Doppelspur (es fehlen im Dorfzentrumsbereich die Velospuren)*

B) 7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen (Seite 30)

Der Regierungsrat hat auf den 01.11.2012 die Strassenverordnung 731.111 in Kraft gesetzt. Darin wurden im Art. 16 die nutzbaren minimalen Fahrbahnbreiten der Kantonsstrassen in vier Kategorien a) bis d) festgelegt.

731.111
Strassenverordnung
(StrV)

vom 19.01.2010 (Stand 01.11.2012)

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden,

gestützt auf Art. 91 des Strassengesetzes vom 26. Oktober 2009[1],

beschliesst:

Art. 16 Technische Vorschriften
a) Kantonsstrassen

[1] Die nutzbare Fahrbahnbreite der Kantonsstrassen beträgt mindestens:

a)	bei Hochleistungsstrassen:	7.50 m;
b)	bei Hauptverkehrsstrassen:	6.50 m;
c)	bei Regionalverbindungsstrassen:	6.00 m;
d)	bei Lokalverbindungsstrassen:	5.50 m.

[2] Bei bestehenden Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen können die Minimalbreiten unterschritten werden, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

[3] Im Übrigen erfolgt der Strassenbau nach den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik, insbesondere den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassenfachleute.

[4] Von den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik kann im Sinne von einfacheren und kostengünstigeren Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen.

Der Schweizerische Verband der Strassenfachleute hat im Sommer 2017 für die Norm 640 201 und 640 202 eine Anpassung vorgenommen, weil mit der Einführung der LSVA im Jahre 2001 die Masse der Lastwagen und Busse von der EU übernommen wurden. Ebenfalls wurde stufenweise die Gesamtgewichte bis 40 Tonnen erhöht.

Unsere Hauptverkehrsstrassen werden auch von Bussen des ÖV und der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren befahren. Nicht zu vernachlässigen ist die Höhenlage und der Schneebruch in unserem Kanton mit den Schneemaden. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Es drängt sich daher ebenfalls eine Anpassung der Strassenverordnung (StrV, bGS 731.111) Art. 16 von 6.50 m aus dem Jahre 2010 auf aktuell **7.30 m**, wie in anderen Kantonen.

Antrag 1:
Es sind die **geometrischen Normalprofile** den neuen VSS-Normen mit **7.30 m** für HVS anzupassen.

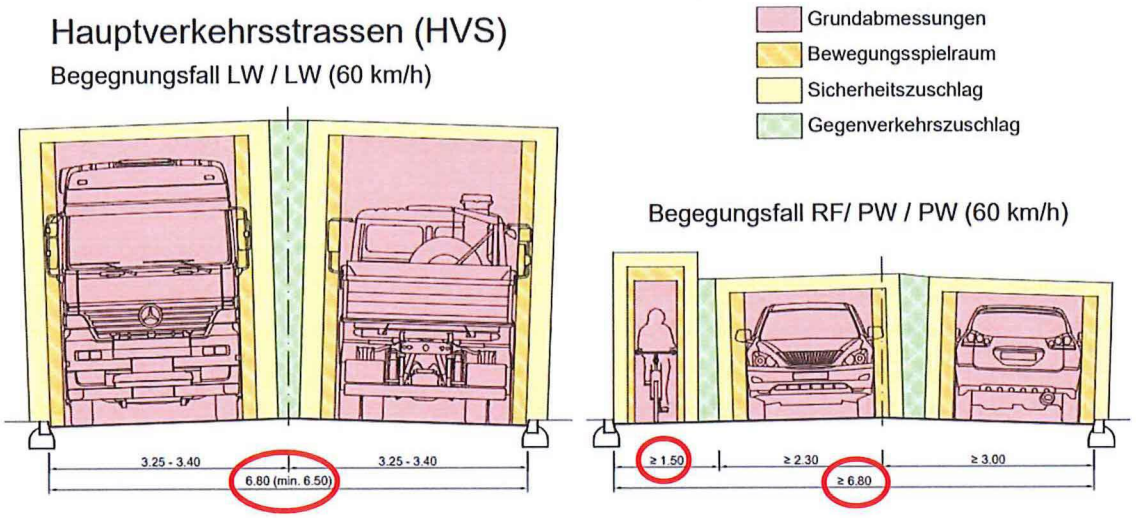
Ich vermute stark, dass die bisherige Minimalbreite von 6.50 m beibehalten werden soll, sodass die Dorfdurchfahrt Teufen im Sinne einer Tram-Doppelspur überhaupt geplant werden kann.

Appenzell Ausserrhoden

Geometrische Normalprofile für:

Hauptverkehrsstrassen (HVS)

Begegnungsfall LW / LW (60 km/h)



Siehe auch «ETH Forschungsauftrag VSS 2000/469 vom November 2010 (162 Seiten)

C) 4.6.9 Bühler (Seite 19)

Bezüglich der Gemeinde Bühler ist Programm für die zwei Perioden «2015-2018» und «2019-2022» das Vorprojekt Nr. **1593 Unterführung** für die AB am westlichen Ortseingang beschrieben. Im 4. Kantonalem Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 (Vernehmlassung) ist dieses Vorhaben nicht mehr erwähnt.

Details:

Text im 2. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm für die **Periode 2015–2018** vom Regierungsrat beschlossen am 11. Februar 2014:

> ***4.6.9 Bühler:*** *1593; mit der mittelfristig geplanten Taktverdichtung und allfälligen Schnellzügen Appenzell –St.Gallen der Appenzeller Bahnen wird die Situation in Bühler mit den Niveauübergängen an beiden Ortsenden immer kritischer. Wenn die Barrieren sehr oft den Verkehrsfluss unterbrechen, fürchtet die Gemeinde Staus und unangepasstes Fahrverhalten im Dorf. Ein* ***Vorprojekt*** *für eine Unterführung am westlichen Ortseingang liegt vor. Es ist absehbar, dass wegen hoher Kosten das Projekt schwierig zu realisieren sein wird. Es handelt sich um ein Reserveprojekt.*

Text im 3. Kantonalem Strassenbau- und Investitionsprogramm **2019-2022**:

> ***4.6.9 Bühler****: Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine Vorhaben geplant. Das Projekt für eine Unterführung der Appenzeller Bahnen am westlichen Ortseingang ist als* ***Vorprojekt*** *vorhanden, findet aus finanziellen Gründen jedoch keinen Platz im vorliegenden Programm.*

Text im vorliegendem 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm **2023-2026**:

> ***4.6.9 Bühler:*** *Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine grossen Vorhaben geplant.*

Als Begründung vermute ich den Umstand, dass bei der Ortsdurchfahrt Teufen (ODT) nicht ein ähnlicher Niveauübergang vorgesehen werden kann, wenn in der Nachbargemeinde ein solcher eliminiert werden soll.

D) **Texte** im vorliegendem 4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm **2023-2026**:

«1.13.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen (Seite 9)

In Teufen ist der Umbau des Bahnhofs Teufen als erstem Teilprojekt der Sanierung der Ortsdurchfahrt abgeschlossen. Die gemeinsame Planung von Appenzeller Bahnen, Kanton und Gemeinde Teufen zur Realisierung der zwei anderen Teilprojekte, dem Umbau der Bahnhofkreuzung zum Kreisel und der Sanierung der eigentlichen Ortsdurchfahrt mit einer Doppelspur wurde im Jahr 2020 unterbrochen. Grund war die Ausarbeitung einer Korridorstudie durch das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Diese liegt nun vor und empfiehlt die Realisierung der Doppelspur. Das Projekt ist aktuell beim BAV zur Prüfung. Der Umbau der Bahnhofkreuzung zu einem Kreisel ist im Plangenehmigungsverfahren. Auf der eigentlichen Ortsdurchfahrt werden die Planungsarbeiten im Frühjahr 2022 abgeschlossen. Dann folgen zwei kommunale Abstimmungen mit Bezug zum Projekt. Die Verantwortlichen gehen davon aus, dass das Dossier im Sommer 2022 beim BAV zur Plangenehmigung eingereicht wird. Die Plangenehmigung wird frühestens im Verlauf 2024 erwartet. Wegen des Baus der Gleise wird die Strasse rundum erneuert. Zudem sollen im Dorfkern die zwei Trottoirlücken auf der Südseite der Strasse geschlossen werden. Daher beteiligen sich der Kanton und die Gemeinde finanziell an den Baukosten. Der Bau wird mindestens zwei Bausaisons in Anspruch nehmen und eine grosse Herausforderung für alle Beteiligten sein. Die Inbetriebnahme der Doppelspur ist frühestens im Herbst 2026 möglich.»

Dazu ist zu sagen, dass

die **Korridorstudie BAV und die Fahrplanstudien AB überholt** sind

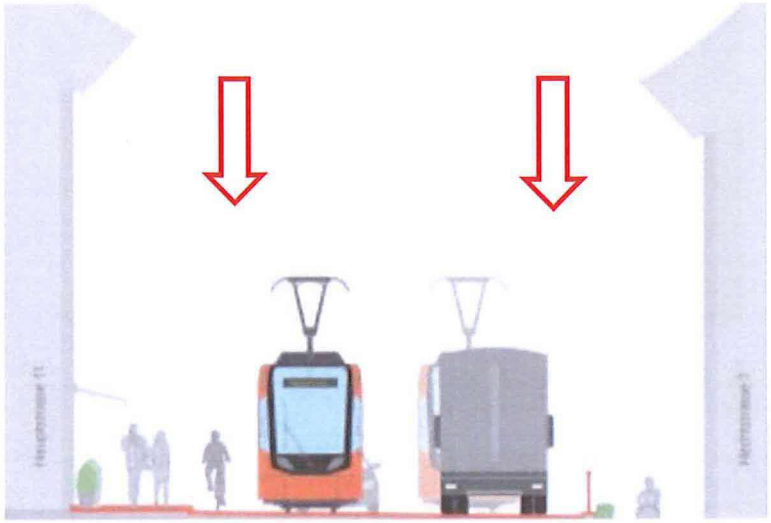
Die 123-seitige Korridorstudie BAV und die drei Konzepte der AB (59, 14 und 5 Seiten) sind aus folgenden Gründen **überholt** und können somit nicht mehr für die Ortsdurchfahrt massgebend und verbindlich sein (Fake News):

1. Im verbindlichen kantonalem Richtplan, vom Bundesrat am 17. Okt. 2018 genehmigt und auf den 1. Jan. 2019 vom Regierungsrat in Kraft gesetzt, ist auf Seite 69b beschrieben, dass **ab 2030 die AB im Viertelstundentakt** zwischen Trogen und Teufen und in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zwischen Teufen und Gais verkehrt wird. Mit diesem durchgehendem Viertelstundentakt sind die Anschlüsse in St. Gallen in guter Qualität gewährleistet. Im Entwurf des Gemeinderichtplanes Teufen, am 16. März 2022 veröffentlicht (Internetseiten) ist jeweils bei Erwähnung der Appenzeller Bahnen als gute Erschliessung der 15-Minuten-Takt angegeben.
2. Das **SBB Konzept 2030** vom Jan. 2022 sieht vor, mit mehr Stopps und verlängerten Fahrzeiten die Fahrplangenauigkeit in der ganzen Schweiz zu verbessern. Damit sind die Fahrplandaten des Ausbauschrittes 2035 im Knoten St. Gallen heute nicht mehr aktuell und massgebend.
3. Wer kann schon somit in die **Kristallkugel schauen**, wie in 14 Jahren die IC-Züge in St. Gallen minutengenau zirkulieren?

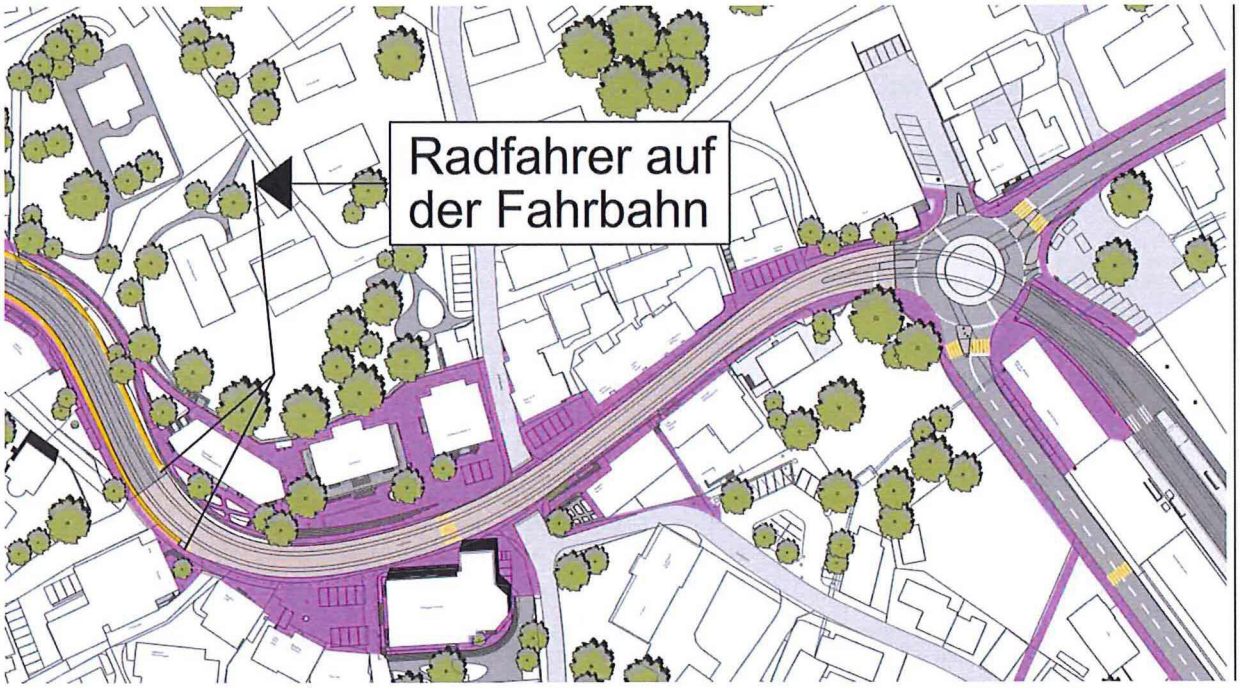
Folglich steht einer **einspurigen Ortsdurchfahrt** nichts mehr im Weg, sei es im **Tunnel** oder durch das Dorfzentrum. Der Bahndirektor AB hat in einem Interview in der Tüüfner Poscht 6/2019, Seite 13 erklärt: „Der Bahnhofumbau präjudiziert die Art der Streckenführung durch das Dorf nicht. Ob weiterhin **einspurig** oder neu doppelspurig gefahren wird, habe keinen Einfluss auf die Arbeiten am Bahnhof".

Antrag 2: Es sei im Text des Vernehmlassungsentwurfes in den Kapiteln «4.6.8 Teufen» und «1.13.3 Appenzeller Bahnen» nicht nur von der «Doppelspur Bahnhof-Stofel», sondern auch von einem **«einspurigen Tunnel Bahnhof-Stofel»** zu informieren und zu berichten.

Der Engpass von 13.70 m im Dorfkern kann nicht mit dem im verbindlichen kantonalem Richtplan, vom Bundesrat am 17. Okt. 2018 genehmigt und auf den 1. Jan. 2019 vom Regierungsrat in Kraft gesetzt, wie auf V.2.4 beschrieben, mit Radstreifen versehen werden. Über den Rillengleisen darf bekanntlich aus Sicherheitsgründen keine Velospur markiert werden.



Profil Hauptstr. 11 - Hechtstr. 1 mit zwei Velospuren (Edikt 21.5.2017, Seite 15, Abb. 3 und **15.5.2022, S. 9**)



***Ausschnitt: Verkehrsflächenplan** der Tram-Doppelspur (es fehlen im Dorfzentrumsbereich die Velospuren)*

In besagter Korridorstudie BAV (veröffentlicht im September 2021) wird hingegen ein **Vögelinsegg-Tunnel** mit unterirdischer Haltestelle in der Gemeinde Speicher empfohlen.

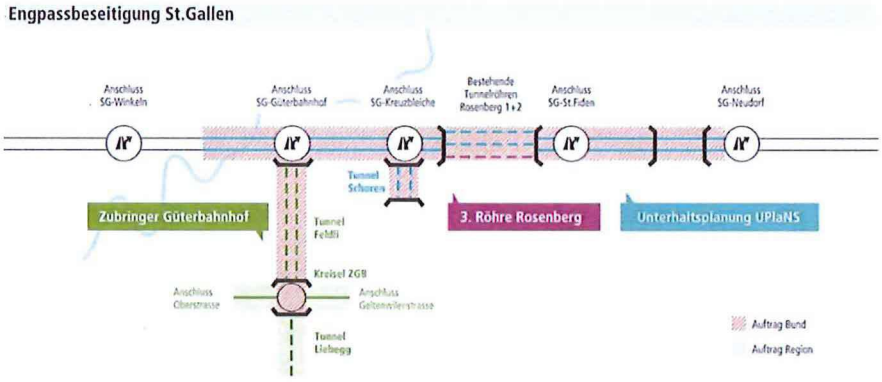
4.6.8 **Teufen** (Seite 18)

P 1686: Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen mit der Ablösung der heutigen Einspurführung der Bahn durch das Dorf war bereits in allen drei Vorgängerprogrammen enthalten. Infolge verschiedener Bestrebungen innerhalb der Gemeinde für die Mitfinanzierung einer Tunnellösung blieb das Projekt jahrelang blockiert. Jetzt stehen noch zwei kommunale Abstimmungen an. Auf der Basis der Empfehlung in der Korridorstudie (vgl. 1.13.3) wird unter Federführung der AB der Umbau der Dorfdurchfahrt mit zwei Gleisen vorangetrieben.

Grafik 5: die Bahnhofskreuzung soll zum Kreisel umgebaut werden. Die Bahn quert die Kreuzung mit zwei Gleisen. Anschliessend fährt sie tramähnlich auf zwei Gleisen in der Strasse durchs Dorf.

P 1711: Umbau Kreuzung Sternen. Bei der AB-Haltestelle Sternen mündet die Kantonsstrasse Nr. 10, Stein–Teufen, in einem ungünstigen Winkel in die Kantonsstrasse Nr. 12, St. Gallen–Teufen. Die Kreuzung soll geometrisch verbessert werden.

P 1679; Engpassbeseitigung St. Gallen mit 3. Röhre Rosenbergtunnel und Zubringer Güterbahnhof. Aktuell ist der Sanierungstunnel 3. Röhre auf Stufe "Generelles Projekt" vor der Genehmigung durch den Bundesrat. Gleichzeitig wird unter Federführung des Kantons St. Gallen ein Vorprojekt für den Liebeggtunnel erarbeitet. Anschliessend muss der Kostenteiler zwischen Kanton St. Gallen, Stadt St. Gallen, Kanton Appenzell Ausserrhoden und Gemeinde Teufen festgelegt werden. Eine Volksabstimmung in Appenzell Ausserrhoden über den Kreditanteil ist absehbar. Eine Realisierung vor 2032 ist aufgrund der Planungsabläufe nicht realistisch, verschiedene Hürden sind noch zu nehmen. Das Projekt ist daher nur informativ aufgeführt.



Grafik 6: Schema der Engpassbeseitigung St. Gallen. Die Region unter Beteiligung des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist für die Umsetzung der Anschlüsse an den unterirdischen Vollanschluss im Güterbahnhofareal (Kreisel ZGB) verantwortlich. Der Anschluss nach Süden führt über einen 1-röhrigen Tunnel hinauf nach Teufen Liebegg.

P 1587: In Niederteufen soll der Fussgängerstreifen auf Höhe Schulhaus, der von der Schule über die Kantonsstrasse Nr. 12.2 ins gegenüberliegende Quartier führt, sicherer werden und eine Mittelinsel erhalten. Dafür ist eine Aufweitung der Strasse nötig. Später soll der ganze Abschnitt hinunter zum Sonnenrank verbessert und gleichzeitig die Gleisanlage der Appenzeller Bahnen erneuert werden. Dazu ist eine Streckensperre der Bahn nötig.

P 1705: Ausbau der Kantonsstrasse 12.4, Bahnhof–Lindenkreisel, wegen der kommunalen Erschliessung des Gewerbegebiets Ebni-Schönenbüel, vgl Kapitel 1.13.5. Das Projekt ist von Entscheiden der Gemeinde abhängig und wird als Reserveprojekt geführt.

P 1700: Verbreiterung des Rad-Gehwegs Liebegg–Lustmühle, so dass die Radfahrenden in beide Richtungen zirkulieren können, vgl. 1.7 und 1.12.1. Das Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt St. Gallen und dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen erarbeitet. Auch die Verbesserung der Radfahrerführung über den Knoten Lustmühle soll Teil des Projektes sein. Die Planungen sind noch nicht weit fortgeschritten und abhängig von den Entscheiden des Bundes zum Agglomerationsprogramm 4. Generation.

4.6.9 **Bühler**

Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine grossen Vorhaben geplant.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden, die Gemeinde Teufen und die Appenzellerbahnen haben im Oktober 2017 eine **Projektvereinbarung** unterzeichnet mit folgendem Text:
«2. Projekte und Projektperimeter»,
*«.... Mit der Realisierung des Projektes wird das bestehende, einspurige Trassee der AB neben der Strasse im Abschnitt Stofel bis Bahnhofkreuzung als **Doppelspur** auf die Kantonsstrasse verlegt. Ab diesem Zeitpunkt verkehrt die Bahn zwischen der Haltestelle Stofel und dem Bahnhof Teufen **doppelspurig** im **Strassenbahnbetrieb**. Das Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit».* (Erst im Januar 2020 kamen die scheinbaren Anschlüsse gemäss STEP 2035 dazu).

Diese Vereinbarung verpflichtet alle im Umfeld der Vertragsunterzeichner stehenden Personen **loyal** zur Tram-Doppelspur sich zu verhalten. Sie dürfen sich daher nicht zu einer Tunnelvariante positiv äussern. So auch die Appenzeller Bahnen, der Kanton und die Gemeinde).

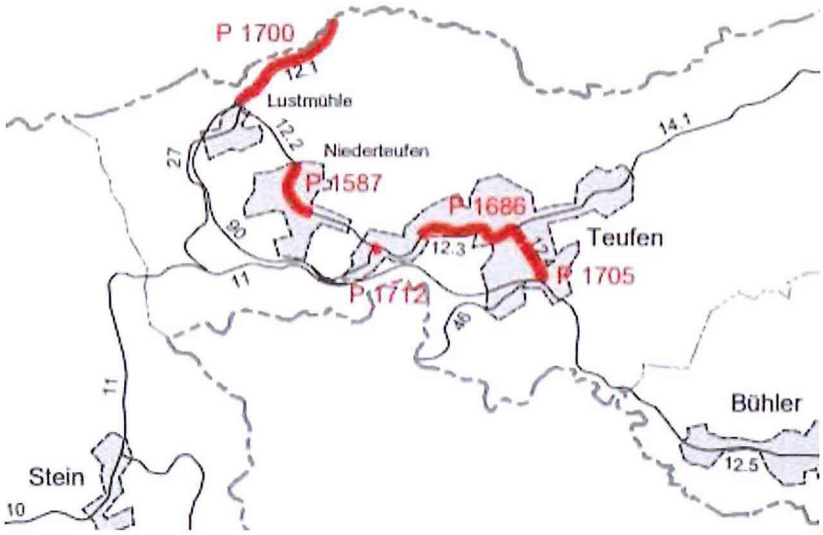
Der Engpass im Dorfkern von Teufen ruft nach einer Untertaglegung der Bahn
(Foto Josef Hardegger in 10 Jahre Gaiserbahn, Verlag Schläpfer Herisau 1989)

Im folgendem einige **namhafte Äusserungen zur Ortsdurchfahrt Teufen** (ODT):

1. Der Direktor des Bundesamtes Verkehr, Herr Dr. Peter Füglistaler, hat sich in einem Interview in der AZ vom 17. Februar 2022 auf Seite 6 unter dem Titel: «Ein dichtes Netz ist wichtiger als Hochgeschwindigkeit» geäussert, dass **Tempo 30** in grösseren Städten Trams und Busse bremst. Langsamere Busse sind nicht wünschenswert. Es gibt zwei Lösungen: Entweder man richtet **eigene Trassen** für Trams und Busse ein, oder man hebt einige Haltestellen auf, sodass sich die Fahrzeit nicht verlängert. Der ÖV in den Städten muss **attraktiv** bleiben. (Sogenannte Trennung oder Entflechtung von Schiene und Strasse).
2. Der Gemeinderat Teufen hat in seiner Pressemitteilung vom 20.10.2021 nach umfassender und eingehender Analyse der Korridorstudie BAV festgestellt, dass **zwei Lichtsignalanlagen** auf der Hauptstrasse **inakzeptabel** sind.
3. BAV-Direktionsmitglied Anna-Barbara Remund sagte gerade im September nicht ohne Grund: ***«Eine Lösung ohne Bahn auf der Strasse ist immer sicherer als mit der Bahn.»*** (Medienmitteilung IG Engpass Tüüfe vom 10. Okt. 2021)
4. Votum des Gemeindepräsidenten vom 1. Mai 2019 in der Appenzeller-Zeitung: ***«wir schliessen weder etwas ein noch aus».***
5. Baudirektor AR vom 29. April 2019: ***«Ein Tunnel wird nicht gebaut»***
6. Der Gemeinderat Teufen hat in seiner Stellungnahme zu **Durchmesserlinie** im Oktober 2010 die Bedingung gestellt, dass ein **Tunnel in Teufen** – wenn auch zeitlich nachgelagert – **integraler Bestandteil des Projektes** werde.
7. Der damalige AB-Direktor Martin Vogt erläuterte am 20. August 1990 in der Sendung «Schweiz Aktuell» im Schweizer Fernsehen die Lösung der Verkehrs Probleme mit zwei Tunnels (Riethüsli wegen Zahnrad und **Teufen wegen Sicherheit**).
abrufbar unter: https://zukunft-teufen.ch/hintergrund/schweizaktuell (ab der 10. Minute)

E) Finanzielles

Ausbauvorhaben 2023 – 2026 Stand Januar 2022



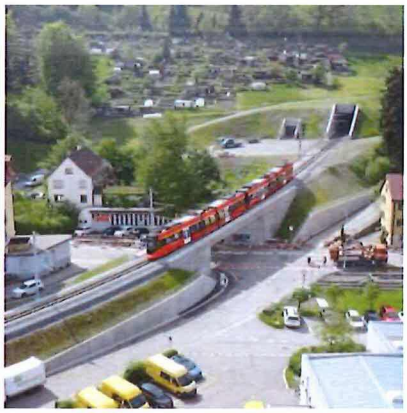
Gemeinde Teufen

P 1686: Sanierung Ortsdurchfahrt, 1'000 m	8.8 Mio CHF
P 1712: Umbau Kreuzung Sternen, 150 m	1.0 Mio CHF
P 1587: FG-Querung Niederteufen, 100 m	1.5 Mio CHF
P 1700: Verbreiterung Rad-Gehweg Watt, 700 m	4.0 Mio CHF
P 1705: Bahnhof-Lindenkreisel, 400 m	3.0 Mio CHF

Bemerkungen zu **P 1686: Sanierung Ortsdurchfahrt**

Gesamtkosten der Ortsdurchfahrt (ODT) 65 Mio CHF (Bahnanteil 48 Mio CHF)
für den Kanton Appenzell Ausserrhoden für Strassenkorrektion, für Ergänzung Gehwege und Sanierung Hangbrücke. (8.8 Mio CHF)

Wenn die AB getrennt von der Staatsstrasse ihr Projekt durchziehen, ist das Tiefbauamt AR total frei und kann in angepassten kleineren Bauetappen auf das dörfliche Gewerbe vermehrt Rücksicht nehmen.
Es kann nicht im Interesse des Kantons sein, dass ein doppelspuriges Tram auf der Hauptstrasse den Verkehr behindert.
Wo hat ein Strasseneigentümer ein auf separatem Trasse fahrendes Verkehrsmittel auf die Strasse zurückgeholt?



Ein sehr gutes Beispiel dafür liefert hingegen der Kanton St. Gallen im **Riethüsli** mit der Aufhebung sämtlicher Niveauübergänge.

F) Auftrag der Bevölkerung an Gemeinde, Kanton, Bund und Appenzeller Bahnen

Die Kantonsregierungen AR, AI, SG und der Bund und somit deren Bevölkerung ermöglicht den Appenzeller Bahnen mit dem erst kürzlich **total erneuerten Wagenpark** einen bevölkerungsfreundlichen Bahnbetrieb. Somit sollte auf die Sicherheit dieser Bewohner geachtet und auch Rücksicht genommen werden.

(Das alte Rollmaterial BDe 4/4 44+45, ABt 144+145 Jg. 1993 auf dem Schrottplatz Kaiseraugst und die Ge 4/4 von Stadler Jg. 1994 in Gossau SG zum Verkauf bereit).

Eine solch mickrige Tramdoppelspurlösung hat die hiesige Bevölkerung von Teufen nicht verdient.

➔ *Es kann ja nicht sein, dass ausserhalb des Dorfes richtigerweise alles für die Sicherheit des Langsamverkehrs wie Unter- oder Überführungen, Brücken, separate und kombinierte Velowege etc. projektiert werden und gleichzeitig im **Dorfkern** nichts, aber auch gar nichts, wegen den Doppelgeleisen für den **Langsamverkehr** unternommen werden kann!*
Oder werden etwa die Gerichte das letzte Wort sprechen und die Behörden zum Richtplan und Gesetzes gerechtem Handeln zwingen?

Mit bestem Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme
freundlichen Grüssen

Werner Hanselmann

TUNNEL ODER DOPPELSPUR?

Zur Kenntnis an **(PDF-Datei)**:

- Gemeinderat Teufen (Vernehmlassungsadresse Nr. 8) gemeinde@teufen.ar.ch
- Pro Velo Regio St. Gallen (Nr. 50) info@provelo.info
- VCS Sektion St. Gallen – Appenzell (Nr. 48) info@vcs-sgap.ch
- GPL Appenzellerland (Nr. 27) appenzellerland@grunliberale.ch
- Verkehrstechnik der Kantonspolizei AR info.kapo@ar.ch
- Studach Teufen: Transporte und Mulden, mulden@studach.ch
- Frischknecht Transport AG Herisau info@frischknecht-transport.ch
- Appenzeller Bahnen (Nr. 34) info@appenzellerbahnen.ch

NB:

G) Postauto-Wendeschlaufe Lustmühle

Sollte aus gewissen Gründen diese Wendeschlaufe nicht realisiert werden können, schlage ich folgende Möglichkeit vor:

Postautoverbindung von/nach Herisau

Ich könnte mir gut vorstellen, die Postautokurs von Gmünden direkt über den Sternen nach dem neu **ausgebauten Bahnhof** Teufen zu führen. Für Reisende nach St. Gallen steht anschliessend die **modernisierte Vorortsbahn AB** zur Verfügung, fahrplantechnisch anzustreben ist bereits **Umsteigen** bei der **Haltestelle Sternen**.

Vorteile:

- Für die in Hundwil, Stein, Rämsen/Störgel und Schwanen/Mühltobel Wohnenden eine direkte Verbindung zu den **Einkaufs und Kulturbesuchs-Möglichkeiten** im Dorf Teufen
- Für die Teufener Bevölkerung eine **direkte Verbindung nach dem Hauptort Herisau** mit Spitälern, kantonaler Verwaltung, Schulen, Sportzentrum, Fachgeschäften etc.

→ **eine «Win-Win» Situation für alle.**

3: Offenlegung des Feldwaldbachs und Bau der Wendeschlaufe für die Postautolinie 180. Geplant für 2022.

4: Verbesserung der Veloführung über den Knoten Lustmühle. Planung erfolgt 2022; Ausführung in Verbindung mit Punkt 5

5: Die Veloschnellroute Liebegg-Teufen in beide Richtungen auf Talseite. Dafür muss der heutige Rad-Gehweg verbreitert werden.