

Margrit Müller
Fraktionsvorsitzende PU, Kantonsrätin
Egg 303
9064 Hundwil

Kantonskanzlei des Kantons A.Rh.
Büro des Kantonsrates
Regierungsgebäude
9102 Herisau

Hundwil, 20. März 2023

Postulat gemäss Art. 59 KRG: Gesamtverkehrskonzept für Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

Postulat: Durch ein erheblich erklärtes Postulat wird der Regierungsrat beauftragt, eine bestimmte Frage zu prüfen sowie innert Jahresfrist darüber Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Ausgangslage

Seit Jahren wird angeregt, die Verkehrsflüsse mit einem Gesamtverkehrskonzept zu beurteilen und Verbesserungen aufeinander abzustimmen. Eine Trennung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (öV) und Langsamverkehr (LV) erscheint uns nicht die beste Option zu sein. Zusätzlich kommen bei allen Verkehrsprojekten, ob öV, MIV oder LV immer auch Beurteilungen von raumplanerische Anforderungen und die Attraktivität eines Wohngebiets hinzu. Alles Bereiche welche im Departement Bau- und Volkswirtschaft angesiedelt sind.

Bereits im Bericht und Antrag der parlamentarischen Kommission vom 3. April 2017 (zuhanden der Kantonsrats-sitzung vom 8. Mai 2017) zum Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden» wurde ein kantonales Gesamtverkehrskonzept angeregt.

Übergeordnete Konzepte

Aus Sicht der Kommission ist eine möglichst optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger (motorisierte Individualverkehr [MIV], öV, Langsamverkehr [LV]) ein wichtiger Aspekt. Ziel ist es, die Schnittstellen zwischen öV und Fuss-, Velo- und Autoverkehr zu optimieren (Stichwort kombinierte Mobilität) und die MIV-Wege hin zu kombinierten Wegeketten mit einem möglichst grossen öV-Wegeanteil zu verlagern. Einzelne dieser Anliegen sind im kantonalen Richtplan (Ziff. 3.2) und dem Agglomerationsprogramm (Ziff. 3.3) enthalten (z.B. Veloabstellanlagen, Park&Ride). Eine Gesamtschau über alle Verkehrsträger wäre hier hilfreich. Im Wissen darum, dass es keine gesetzliche Grundlage für ein kantonales Gesamtverkehrskonzept gibt, regt die Kommission trotzdem an, ein solches zu prüfen oder zumindest das nächste öV-Leitbild mit dem Strassenbauprogramm zeitlich abzustimmen. Dies könnte ab 2023 erstmals der Fall sein.

Die Parteiunabhängigen AR haben bei den aktuellen Vernehmlassungen zum Strassenbau und Investitionsprogramm sowie dem öV-Konzept folgende Anmerkung in die Beurteilung einfliessen lassen:

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.

Begründung

Für die Volkswirtschaft ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von grosser Bedeutung. In ländlichen Gebieten wie Appenzell Ausserrhoden nehmen dabei die Strassen eine zentrale Rolle ein. Vor allem auch in Bezug auf die Streusiedlungen, die man nicht oder nur teilweise direkt an den öV-Verkehr anschliessen kann. In unseren ländlichen Gemeinden ist das Fortkommen daher oft nur mit Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV möglich.

Eine Vernetzung mit den raumplanerischen Strategien und weiteren Aspekten ist bei Investitionsprogrammen sinnvoll und nötig. Das Appenzellerland ist ein gutes Beispiel für den haushälterischen Umgang mit Kulturland. Die direkte Verbesserung der Erreichbarkeit mit einer Kombination der verschiedenen Verkehrsträgern ist auch eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt dieser Streusiedlungen und der angestrebten Innenverdichtung durch Bund, Kantone und Gemeinden. Deshalb sind bei einem Strassenprogramm auch der öV und der Langsamverkehr einzubeziehen.

In einem Gesamtmobilitätskonzept, bestehend aus diesen unterschiedlichen Verkehrsformen, würden die Herausforderungen des Appenzellerlandes und die Bedürfnisse unserer Einwohnerinnen und Einwohnern noch deutlicher aufgezeigt. Früher wurden noch Güter via Appenzeller Bahnen und Südostbahnen transportiert. Diese Transporte wurden bereits vor Jahren auf die Strasse verlagert. Die Hälfte der 20 Gemeinden in Appenzell Ausserrhoden verfügt über keinen Schienenanschluss und die öV-Erschliessung erfolgt via Regiobus AG, Publicar und Postauto AG. Das gilt auch für die Feinerschliessung in Herisau und anderen Gemeinden im Appenzellerland. Ein Grossteil des öffentlichen Verkehrs passiert also ebenfalls auf den Strassen.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden soll mit einer Gesamtschau aufzeigen, wie wir vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die Lärm- und Abgasemissionen verringert, die Verkehrssicherheit erhöht, die Erreichbarkeit verbessert, ein sicherer Fuss- und Veloverkehr gefördert und ein stabilerer Fahrplan für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse ermöglicht wird.

Postulatstext

1. Der Kantonsrat beauftragt den Regierungsrat zu prüfen, welche gesetzlichen Grundlagen – betreffend des Strassenbau- und Investitionsprogramm, des öV-Konzepts und weiteren – geschaffen werden müssen, um in Zukunft ein Gesamtverkehrskonzept mit allen Verkehrsträgern zur Genehmigung zu handen des Kantonsrats vorlegen zu können.
2. Spätestens zum Zeitpunkt des nächsten Strassenbau- und Investitionsprogramm und des nächsten öV-Konzepts sind die beiden Berichte zu einem Gesamtbericht inkl. Langsamverkehr zusammenzuführen. Weitere Aspekte (z.B. Raumplanung, Entwicklung von Gemeinden oder Gebieten, usw.) sollen darin ebenfalls enthalten sein.

Im Namen der Fraktion PU AR



Margrit Müller
Fraktionspräsidentin PU AR