



Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Landsgemeindebeschluss zur Erteilung eines Kredits für die Erstellung eines Geh- und Radwegs entlang der Haslenstrasse, Abschnitt Steig bis Schäfli

1. Ausgangslage

Die Staatsstrasse Nr. 403, Appenzell-Teufen, verfügt seit 2016 auf dem Abschnitt Schäfli bis Rotbachbrücke über einen bergseitigen Geh- und Radweg. Dieser hat sich bewährt und wird vom Freizeitverkehr sowie von Schülerinnen und Schülern regelmässig benutzt. Demgegenüber fehlt dem leichten Zweiradverkehr wie auch den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Strecke zwischen Steig und Schäfli grösstenteils eine Längsverbindung. Im November 2019 wurden in einem Variantenstudium verschiedene Lösungsansätze für die technische Machbarkeit eines neuen Geh- und Radwegs auf diesem Strassenstück aufgezeigt. Gemäss Faktenblatt vom 20. November 2020 ist die Führung eines Geh- und Radwegs auf der bergseitigen gegenüber einer talseitigen Lösung vorzuziehen. Insbesondere können bei der bergseitigen Linienführung die Sichtweiten diverser Kurven und einiger Ausfahrten verbessert werden. Weitere Vorteile entstehen für den Unterhalt, weil die Schneemassen der bergseitigen Fahrspur im Trennstreifen gelagert werden können.

Da das Projekt bei der Steig beginnt, sind für das Strassenstück vom Mettlenkreisel bis zur Steig weitere Massnahmen für die Radfahrerinnen und -fahrer vorgesehen. Eine Verbreiterung dieses Strassenabschnitts ist nicht angezeigt, da die Strasse dort erst in jüngerer Zeit frisch saniert wurde. Somit wird der Radverkehr ab der Steig in Fahrtrichtung Mettlenkreisel aufgrund des vorhandenen Längsgefälles im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ab dem Einlenker Industriestrasse «Nord» in Fahrtrichtung Steig kann der Radverkehr aufgrund der wenigen Ausfahrten zusammen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem Trottoir geführt werden. Die Verträglichkeit des Radverkehrs im Mischverkehr zwischen dem Einlenker Industriestrasse «Nord» und dem Mettlenkreisel ist bei einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von weit unter 6'000 Fahrzeugen pro Tag und der vorhandenen Strassenbreite von 6m bis 7m gegeben.

Die Linienführung der Haslenstrasse orientiert sich an der bestehenden Topographie und ist geprägt von der Appenzeller Rippenlandschaft. Durch die teilweise kleinen Kurvenradien, welche den topografischen Verhältnissen geschuldet sind, können die geforderten Sichtweiten nicht über den ganzen Abschnitt eingehalten werden. Die Entwässerung stammt noch aus den Erstellungsjahren des Strassenbaus und weist diverse Schäden auf. Die Randabschlüsse, welche über die ganze Länge vorhanden sind, sind brüchig und müssen jährlich ausgebessert werden. Die bestehende Fahrbahn weist eine durchschnittliche Breite von rund 6m auf. Diese Breite erlaubt ein gefahrloses Kreuzen von Lastwagen und Personenwagen nur bei reduzierten Geschwindigkeiten. Infolge der Streusiedlung entlang des gesamten Projektabschnitts sind sowohl berg- als auch talseitig diverse Einfahrten mit teils grossen Längsgefällen vorhanden.

Auf der ganzen Strecke waren im Zeitraum von 2016 bis 2020 insgesamt fünf Unfälle mit Schwerverletzten sowie sieben Unfälle mit Leichtverletzten zu verzeichnen. Die meisten Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle und auf erhöhte Geschwindigkeiten zurückzuführen. Im gleichen Zeitraum wurden drei Unfälle mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern polizeilich registriert. Sogenannte Unfallschwerpunkte sind im gesamten Abschnitt keine vorhanden. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Unfälle beläuft sich auf rund Fr. 5.5 Mio.

Die bestehenden Bushaltestellen weisen Sicherheitsdefizite auf und entsprechen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Mit dem Projekt werden entsprechende Massnahmen geprüft, und bei den gutfrequentierten Haltestellen werden bauliche Massnahmen umgesetzt.

Die Bushaltestellen Steig sowie Haslen Dorf weisen Frequenzen von mehr als 20 Ein- und Aussteigenden, verteilt auf 12 Kurse pro Tag, auf. Bei beiden Haltestellen sind zudem Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erwarten. Eine vollständige Sanierung ist für diese Haltestellen gerechtfertigt.

Der Bezirksrat Schlatt-Haslen wurde am 10. Juni 2021 über das Projekt für den Neubau eines Geh- und Radwegs informiert. Er äusserte sich positiv. Auch die Aufwertung des Strassenraums im Dorf Haslen auf einer Länge von rund 220m wurde begrüsst. Aufgrund der Projektlänge wird der gesamte Abschnitt in drei Teilprojekte (Los A-C) unterteilt. Der Kreditbeschluss soll sich auf alle Teilprojekte beziehen. Auch die Planaufgabe der Teilprojekte soll gleichzeitig erfolgen. Die Realisierung der Teilprojekte kann dann gestaffelt vorgenommen werden und hängt von möglichen Rechtsmittelverfahren sowie den Landerwerbsverhandlungen ab.

Folgende Teilprojekte sind vorgesehen:

- Los A: Steig-Anker Länge 2'000m
- Los B: Anker-Alte Linde Länge 2'500m
- Los C: Alte Linde-Schäfli Länge 1'300m

Vordringlich ist eine Sanierung jenes Abschnitts, auf dem im besonderen Mass Sicherheitsdefizite und Gefahrensituationen bestehen. Insgesamt acht der in den letzten Jahren registrierten 12 Unfälle ereigneten sich auf der Strecke zwischen Steig und Anker. Aufgrund der Unfallsituation ist eine Sanierung des Loses A vordringlich. Sie wird priorisiert behandelt. Dem Wunsch des Bezirksrats Schlatt-Haslen, mit dem Los C zu beginnen, kann deshalb nicht entsprochen werden.

2. Projektbeschreibung

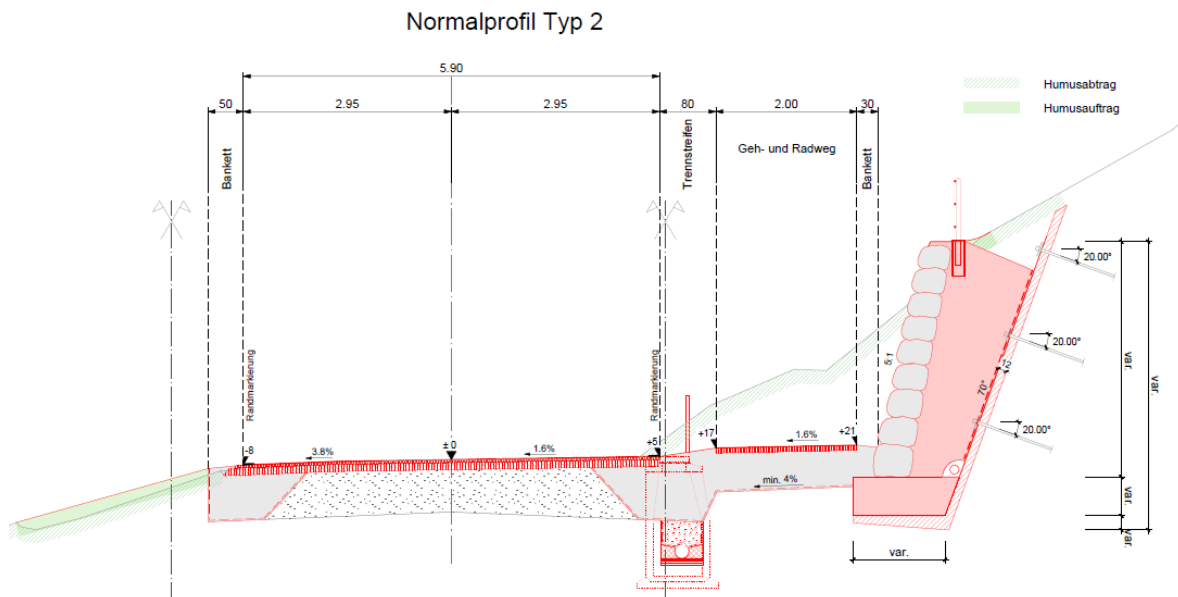
Da gleichzeitig eine Sanierung der Haslenstrasse vorgesehen ist, orientiert sich die horizontale Linienführung am bestehenden Verlauf der Strasse. Nur punktuell werden kleinere Korrekturen zugunsten der Linienführung oder zur Verminderung von grösseren Stützbauwerken infolge des bergseitigen Geh- und Radwegs erstellt. Die Kurvenradien, welche gemäss der Norm für Strassen mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 80km/h vorgeschlagen werden, können aufgrund der topografischen Verhältnisse nicht eingehalten werden.

Die vertikale Linienführung orientiert sich am bestehenden Terrain. Die Einfahrten bestimmen im Wesentlichen die Höhenlage der neuen Fahrbahn. Tendenziell wird die Fahrbahnoberfläche etwas angehoben, um die vorhandene Fundationsstärke nicht zu verringern. Weiter können die Anpassungen der bergseitigen Einfahrten infolge der Ergänzung des Geh- und Radwegs leichter realisiert werden. Mit einer Optimierung der vertikalen Linienführung im Los A (Steig-Anker) wird ein minimales Längsgefälle von 0.5% erreicht. Da über die ganze Projektlänge die Entwässerung über die Schulter oder in den Trennstreifen möglich ist, stellt das geringe Längsgefälle keine Einschränkung für den Wasserabfluss dar. Die übrigen Längsgefälle liegen bei 1.5% bis 4%.

Geometrisches Normalprofil

Als Vorgabe für das geometrische Normalprofil wurde der bereits realisierte Abschnitt Schäfli bis Rotbachbrücke herangezogen. Die Haslenstrasse wird auf den Begegnungsfall Lastwagen und Personenwagen mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50km/h ausgelegt.

Der bergseitige Geh- und Radweg wird mit einer Breite von 2m erstellt. Zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg ist ein Trennstreifen von 80cm vorgesehen. Ein Zaun und ein Höhenversatz von 12cm erzeugen eine räumliche Trennung.



Dimensionierung Oberbau

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Haslenstrasse beträgt zirka 2'200 Fahrzeuge mit einem Lastwagenanteil von 2% bis 3%. Mit einer jährlichen Verkehrszunahme von rund 1.5% ergibt dies eine tägliche äquivalente Verkehrslast von 50. Damit fällt der Strassenabschnitt in die Verkehrslastklasse T2.

Aufbau Haslenstrasse:

| | | |
|-------------------------|-----------|------|
| Deckschicht | AC 11 N | 4cm |
| Tragschicht | AC T 22 N | 10cm |
| Foundation (Vollausbau) | UG 0/45 | 60cm |

Aufbau Geh- und Radweg:

| | | |
|-------------------------|---------|-----------------------------|
| Tragdeckschicht | AC 16 N | 7cm (+ 5cm bei Überfahrten) |
| Foundation (Vollausbau) | UG 0/45 | 40cm |

Entwässerung

Ein Grossteil des anfallenden Meteorwassers wird über die Schulter (Talseite) entwässert oder im Trennstreifen (Bergseite sowie Geh- und Radweg) versickert. Zusätzlich wird über den ganzen Projektabschnitt eine Sickertransportleitung mit Strassenabläufen im Trennstreifen erstellt und das anfallende Wasser den diversen Vorflutern zugeführt. Aufgrund der Ergänzung des

Geh- und Radwegs, der örtlichen Korrekturen der Linie sowie der Optimierung der Querneigungen können nur vereinzelt bestehende Teile der Entwässerung weiterverwendet werden. Zudem sind über weite Teile Betonrohre vorhanden, die im Zuge der Sanierung erneuert werden müssen. Die Leitungsdurchmesser liegen zwischen 200mm und 315mm, die maximalen Abstände zwischen den Strassenabläufen bei zirka 70m im Ausserortsbereich und 50m im Dorf Haslen. Das auf angrenzenden Vorplätzen und Einlenkern anfallende Wasser wird der Sickerleitung zugeführt.

Die Einleitbedingungen in die Vorfluter sowie der Grad der Behandlungsanlagen für das Strassenabwasser werden auf den Grundlagen der Richtlinien des VSA bemessen. Auf Retentionen oder Vorbehandlungen des Strassenabwassers wird verzichtet. Für mögliche Störfälle auf der Haslenstrasse wird vor der Einleitung in ein Gewässer jeweils ein Interventionsschacht platziert.

Öffentlicher Verkehr

Auf der Strecke Steig-Schäfli bestehen neun Haltestellen für den öffentlichen Verkehr. Die schwach frequentierten Haltestellen, die vorwiegend durch die Schülerschaft sowie Wanderinnen und Wanderer genutzt werden, werden einerseits als Fahrbahnhofstellen und andererseits möglichst gegenüberliegend angeordnet. Bei den bergseitigen Haltestellen wird der Trennstreifen asphaltiert und im Bereich der Haltekante ein Randstein mit 10cm (Normal AI30) erstellt.

Folgende Haltestellen werden den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst:

Haltestelle «Appenzell Steig»

Die Haltestelle wird als Fahrbahnhofstelle ausgestaltet und behindertengerecht gestaltet. Die Haltekante (Fahrtrichtung Appenzell) wird über die ganze Länge mit einer Höhe von 22cm erstellt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird eine Kissenlösung (22cm über 5.4m) projektiert. Diese Ausgestaltung ermöglicht einen autonomen Ein- und Ausstieg von Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Haltestelle «Haslen AI, Dorf»

Die Haltestelle wird an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Die Haltekanten können wegen des fehlenden Platzes und der Ausbildung als Busbuchten nicht mit einer 22cm hohen Haltekante ausgestattet werden. Als Minimallösung wird eine 16cm hohe Haltekante mit einer örtlichen Verbreiterung des Trottoirs auf 2.6m erstellt. Damit ist der Zustieg nicht vollständig autonom - jedoch werden die Minimalanforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz eingehalten.

Gestaltung und Materialisierung

Grundsätzlich werden keine Randabschlüsse erstellt. Lediglich im Bereich der Einfahrten ist zur Wasserführung ein Randabschluss mit 3cm Anschlag vorgesehen. Bei öffentlichen Strassen werden die Randabschlüsse der Strassen velotauglich erstellt (Randabschluss SN15 und Randstein RN25). Die Vortrittsregelung beim Geh- und Radweg wird im Regelfall statt mit der Signalisation «kein Vortritt» mit einer Trottoirüberfahrt erstellt.

Die vorgesehene gestalterische Aufwertung im Dorf Haslen soll mit einer Wassersteinplatte ausgeführt werden. Dies bewirkt eine weitere optische Reduktion der Fahrbahn, wodurch das Geschwindigkeitsniveau positiv beeinflusst wird. Als Randabschluss wird ein Randstein RN25 mit mindestens 4cm Anschlag verwendet. Baulich müssen dadurch zusätzlich die bestehenden

Einlaufschächte angepasst werden. Für die Sicherheit der zu Fuss Gehenden muss die Fussgängerlängsführung an mehreren Stellen baulich gesichert werden (Kandelaber, Poller etc.). Kostenmässig ist der Gestaltungsteil im Vergleich zu einem konventionellen Randabschluss deutlich höher.

Beleuchtung

Neue Beleuchtungsanlagen sind im Dorf Haslen sowie bei der Bushaltestelle Steig erforderlich. Die Kosten der Erneuerung sind im Kostenvoranschlag enthalten und werden in Absprache mit der Feuerschaugemeinde geplant.

Landerwerb

Für den geplanten Geh- und Radweg werden rund 11'750m² Landwirtschaftsland benötigt. Der erforderliche Landerwerb wird bei einem positiven Landsgemeindebeschluss umgehend an die Hand genommen. In den Kosten für den Landerwerb sind nebst den eigentlichen Bodenschädigungen von Fr. 15.-- pro m² Landwirtschaftsland auch mögliche Pauschalentschädigungen für kleinere Anpassungen sowie eine Reserve von rund 10% eingerechnet. Die Position «Landerwerbsnebenkosten» beinhaltet den Ertragsausfall an Kulturen, die Grundbuchgebühren sowie die Kosten für einen allfälligen Beizug Externer in die Landerwerbsverhandlungen.

3. Kosten

Die Schätzung (Preisbasis Mai 2021, Genauigkeit ± 20%) weist Gesamtkosten von insgesamt Fr. 22'050'000.-- aus. Sie beinhaltet sämtliche Aufwendungen gemäss Projektbeschreibung.

| | | |
|---|---|--------------------------|
| 1 | Landerwerb | Fr. 260'000.-- |
| 2 | Landerwerbsnebenkosten | Fr. 255'000.-- |
| 3 | Projekt, Bauleitung, Oberbauleitung | Fr. 960'000.-- |
| 4 | Bauarbeiten | Fr. 18'925'000.-- |
| 5 | Baunebenarbeiten | Fr. 455'000.-- |
| 6 | Vermarkung und Vermessung | Fr. 160'000.-- |
| 7 | Versicherungen | Fr. 245'000.-- |
| 8 | Geologie, geotechnische Untersuchungen | Fr. 60'000.-- |
| 9 | Diverses, Unvorhergesehenes | Fr. 730'000.-- |
| | Total Anlagekosten (inkl. MwSt.) | Fr. 22'050'000.-- |

Die Gesamtkosten verteilen sich auf die einzelnen Teilprojekte wie folgt:

| | | | |
|-------|--------------------|--------------|------------------|
| Los A | Steig-Anker | Länge 2'000m | Fr. 9'000'000.-- |
| Los B | Anker-Alte Linde | Länge 2'500m | Fr. 8'750'000.-- |
| Los C | Alte Linde-Schäfli | Länge 1'300m | Fr. 4'300'000.-- |

Die bauliche Umsetzung aller drei Lose wird zwischen sechs und acht Jahre dauern.

Die Kosten für die Sanierung der Strasse betragen rund Fr. 10'200'000.--. Darin eingerechnet sind die Mehrkosten für die gestalterische Aufwertung im Dorf Haslen im Betrag von rund Fr. 170'000.--. Die Erweiterung der Strassenanlage mit einem Geh- und Radweg kostet insgesamt rund Fr. 11'850'000.--. In der Gesamtkostenschätzung noch nicht berücksichtigt ist der Aufwand für den allfälligen Ersatz weiterer Durchlässe, eventuelle Bachoffenlegungen und allfällige Retentions- oder Vorbehandlungsanlagen.

Mit Gesamtkosten von gut Fr. 10 Mio. für den Geh- und Radweg ergibt sich ein Preis von rund Fr. 3'800.--/m. Beim Geh- und Radweg entlang der Eggerstandenstrasse waren Stützkonstruktionen in ähnlichem Umfang vorzunehmen. Dort belaufen sich die Kosten auf rund Fr. 3'500.--/m.

Die Ständekommission ist bereit, kantonsseitig die Hälfte der Mehrkosten für die gestalterische Aufwertung im Dorf Haslen zu übernehmen, sofern sich auch der Bezirk Schlatt-Haslen mit 50% daran beteiligt. Diese Verhandlungen sind noch zu führen. Sollte sich keine Einigung ergeben, wird die Sanierung ohne Aufwertung vorgenommen.

Die Kosten für die notwendige Sanierung der Haslenstrasse betreffen den Unterhalt. Sie werden direkt der Erfolgsrechnung belastet. Für die Neuerstellung des Geh- und Radwegs ist demgegenüber ein Landsgemeindekredit notwendig. Zuhanden der Landsgemeinde wird daher der Antrag für einen Kredit von Fr. 11'850'000.-- gestellt.

4. Antrag

Die Ständekommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Beratung des Landsgemeindebeschlusses zur Erteilung eines Kredits für die Erstellung eines Geh- und Radwegs entlang der Haslenstrasse, Abschnitt Steig bis Schäfli, einzutreten und diesen zuhanden der Landsgemeinde zu überweisen.

Appenzell, 16. August 2021

Namens Landammann und Ständekommission

Der reg. Landammann: Der Ratschreiber:

Roland Dähler

Markus Dörig