

Jaap van Dam
Kantonsrat
Gäbrisstrasse 45
9056 Gais

Peter Graf
Kantonsrat
Holderschwendi 9
9042 Speicher

Kantonskanzlei des Kantons AR
Büro des Kantonsrates
Regierungsgebäude
9102 Herisau

Gais/Speicher, 15. September 2025

Parlamentarische Initiative

«Gesetzliche Grundlagen für Road/Tunnel-Pricing sowie Aufnahme N25 ins STEP»

Sehr geehrter Herr Kantonspräsident,
sehr geehrte Mitglieder des Kantonsrates

Hiermit reichen Jaap van Dam, Gais und Peter Graf, Speicher, eine parlamentarische Initiative gemäss Art. 57 des Kantonsratsgesetzes (bGS 141.1) und Art. 74 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (bGS 141.2) ein.

Mit Erheblicherklärung dieser parlamentarischen Initiative soll die Standesinitiative «Gesetzliche Grundlagen für die Road-/Tunnel-Pricing sowie Aufnahme der N25 in STEP» bei der Eidg. Bundesversammlung mit folgendem Wortlaut eingereicht werden.

Die Bundesversammlung wird eingeladen, die folgende zwei Anträge zu behandeln:

- 1. die gesetzlichen und technischen Grundlagen für das sog. Road-/Tunnel-Pricing zu erstellen, um die drohende Verkehrsproblematik in der Ostschweiz, insbesondere beim Rosenbergunnel, St. Gallen, und beim Fäsenstaubtunnel, Schaffhausen, zu entschärfen;**
- 2. das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen AI, AR und SG erstellte Vorprojekt N25 (Korridorstudie 2024) zu einem vollwertigen Strassenbauprojekt voranzutreiben und dieses möglichst rasch ins STEP aufzunehmen.**

Begründung Antrag 1

- Am 24. November 2024 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen mit 53% klar ab. Sie hat damit zum Ausdruck gebracht, dass eine Kehrtwende in der nationalen Strassenbaupolitik verlangt wird.
- In der Ostschweiz besteht die Besorgnis, dass Rosenbergtunnel und Fäsenstaubtunnel bei unveränderter Politik nicht mehr jederzeit und speditiv durchfahrbar sind. Kantonsparlamentarier in der Ostschweiz verlangen deshalb zurecht intelligente und griffige Massnahmen.
- Rosenberg und Fäsenstaubtunnel sind für eine Verkehrsdosierung mittels Tunnel-Pricing, d.h. eine Maut für den Fall einer regelmässigen Tunnel-Benützung in Spitzenzeiten, hervorragend geeignet. NB. Der Rosenburgtunnel ist aktuell an 23 Stunden pro Tag staufrei zu durchfahren.
- Die Einführung von Road-/Tunnel-Pricing passt in die «Teilstrategie Verkehrsfluss» des ASTRA, Ausgabe 2023 V1.0, und die darin erfassten Massnahmen, die dazu dienen, die bestehenden Infrastrukturen und Kapazitäten optimal zu nutzen.
- Mit der Einführung der elektronischen Autobahn-Vignette wurde ein erster wichtiger Schritt in Richtung Road-Pricing gemacht. Technisch ist eine erhöhte Tunnel-Gebühr in Spitzenzeiten umsetzbar.
- Dass Road-Pricing wirksam ist, hat sich in Regionen wie Mailand, London und Oslo gezeigt.
- Weitere Massnahmen, womit die Effizienz der Tunnel-Auslastung verbessert werden kann, sind eine Reduktion der Fahr-Geschwindigkeit und die Zulassung des Autonomes Fahren.
- Aktuell fehlen die strassenrechtlichen Grundlagen sowohl für eine Einführung von Road-/Tunnel-Pricing* wie auch für Autonomes Fahren. [* vgl. Mobility Pricing, Kurzfassung Synthesebericht. Forschungsauftrag VSS 2005/910 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), Oktober 2007]
- **Der Bundesversammlung wird eingeladen, diese rechtlichen Grundlagen zu erstellen.**

Antrag 2 lautet: Der Bundesversammlung wird eingeladen:

«das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen AI, AR und SG erstellte Vorprojekt N25 (Korridorstudie 2024, «Kurzumfahrung Wilen») zu einem vollwertigen Strassenbauprojekt voranzutreiben und dieses möglichst rasch ins STEP aufzunehmen.»

Begründung Antrag 2

- Die Alpsteinstrasse in Herisau (Teil der N25) ist die mit Abstand am stärksten befahrene Strasse in Appenzell Ausserrhoden. [Mit bis zu 22'000 Fz pro Tag eine markant höhere Belastung als die Teufenerstrasse in St. Gallen mit 12'700 Fz]. Kanton und Gemeinde haben sich seit Jahrzehnten darum bemüht, eine tragfähige und finanzierbare Lösung für die Umfahrung Herisau zu entwickeln.
- Im Rahmen der Lösungsfindung hat der Bund die N25 ins Bundesstrassennetz übernommen und das ASTRA hat im Jahr 2024 in enger Abstimmung mit AI, AR, SG und den betroffenen Gemeinden eine Korridorstudie N25 erarbeitet, unter Einbindung weiterer Interessenvertretungen. In dieser Lösungsfindung wurden Bedürfnisse und Anliegen breit aufgenommen und diskutiert. Es wurde eine mit CHF 200 Mio. vergleichsweise kostengünstige und rasch realisierbare Lösung entwickelt.
- Über die Weiterentwicklung und Konkretisierung der in der Korridorstudie skizzierten Kurzumfahrung Raum Herisau-Wilen soll im Rahmen des nächsten Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) entschieden werden. Der Bundesrat wird das nächste STEP voraussichtlich im Frühling 2026 in die Vernehmlassung schicken (Pressemitteilung ASTRA vom 12. Dezember 2024).
- Das Stimmvolk der Stadt St Gallen hat der dritten Röhre Rosenberg und dem Zubringer Güterbahnhof eine klare Absage erteilt. Für die Finanzierung und eine rasche Realisierung (insbesondere des Liebegg-Tunnels) des mit CHF 1.3 + 0.8 Mia. (??) veranlagte Projekt ist nicht nur dies eine denkbar schlechte Ausgangslage. Das Teilprojekt Zubringer Güterbahnhof ist verkehrstechnisch eine sehr teure Verschlimmbesserung der Lage bzw. eine Verschiebung der Verkehrs-

problematik. Markante Folgekosten sind noch nicht mal eingerechnet. Es ist von daher zu befürchten, dass es noch sehr lange dauern wird, bis hier eine mehrheitsfähige Lösung vorliegen wird.

- Im schweizweiten Vergleich sind die Probleme in der St. Galler Teufenerstrasse vergleichsweise sehr bescheiden, weshalb nicht zu erwarten ist, dass der Bund dies finanziell unterstützen wird.
- Ein klares Bekenntnis von Kantons- und Regierungsrat AR sowie vom Gemeinderat Herisau zum vorliegenden Standesbegehren ist ein wichtiges Signal in Richtung Bern und ASTRA, um die Chancen auf eine rasche Realisierung der Umfahrung Herisau (Ausbau N25) zu erhöhen.

Begründung

Mit dem Volks-Nein vom November 2024 zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen hat das Schweizer Stimmvolk klar zum Ausdruck gemacht, dass ein weiteres ungebremstes Wachstum im Strassenbau und beim MIV unerwünscht ist. Es wird ein Paradigma-Wechsel, erwartet.

Gemäss Art. 57 Abs. 2 KRG kann die parlamentarische Initiative nur in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs erfolgen. Das vorgesehene Vorprüfungsverfahren hat stattgefunden, der Entwurf der Standesinitiative wurde vom kantonalen Rechtsdienst geprüft.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen des Kantonsrates, wir laden Sie ein, die parlamentarische Initiative «Gesetzliche Grundlagen für Road-Pricing sowie Aufnahme N25 ins STEP» für erheblich zu erklären. Damit senden Sie eine dreifache Botschaft nach Bern:

- dass das Volks-Nein vom 24. November 2024 wirklich ernst genommen wird,
- dass intelligente Lösungen zur Effizienzsteigerung der vorhandenen Strassen-Infrastruktur gefragt sind,
- und dass mit einer raschen Realisierung des von der ASTRA im Workshopverfahren vorbereitete Projekt zu N25 das grösste Verkehrsproblem in unserem Kanton nach jahrzehntelanger Wartezeit nun rasch entschärft werden kann.

Wir danken Euch für die Unterstützung.



Jaap van Dam
Kantonsrat



Peter Graf
Kantonsrat

Standesinitiative

Gesetzliche Grundlagen für Road-Pricing sowie Aufnahme N25 in STEP

vom ...

Der Kantonsrat von Appenzell Ausserrhoden,

gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung (SR 101) und auf Art. 77 Abs. 1 lit. a der Verfassung des Kantons Appenzell A.Rh. vom 30. April 1995 (bGS 111.1),

beschliesst:

I.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden unterbreitet der Bundesversammlung folgende Standesinitiative:

Die Bundesversammlung wird eingeladen:

- 1. die gesetzlichen und technischen Grundlagen für das sog. Road-Pricing (hier: Tunnel-Pricing) zu erstellen, um die drohende Verkehrsproblematik in der Ostschweiz, insbesondere beim Rosenbergunnel, St. Gallen, und beim Fäsenstaubtunnel, Schaffhausen, zu entschärfen;**
- 2. das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen AI, AR und SG erstellte Vorprojekt N25 (Korridorstudie 2024) zu einem vollwertigen Strassenbauprojekt voranzutreiben und dieses möglichst rasch ins STEP aufzunehmen.**

Begründung Antrag 1

- Am 24. November 2024 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen ab. Sie hat damit zum Ausdruck gebracht, dass eine Kehrtwende in der nationalen Strassenbaupolitik verlangt wird.
- In der Ostschweiz besteht die Besorgnis, dass Rosenbergunnel und Fäsenstaubtunnel bei unveränderter Politik nicht mehr jederzeit und speditiv durchfahrbar sind. Kantonsparlamentarier in AI, AR, SH, SG, TG verlangen griffige Massnahmen.
- Rosenberg und Fäsenstaubtunnel sind für eine Verkehrsdosierung mittels Road-Pricing (Maut in Spitzenzeiten) hervorragend geeignet. (Der Rosenbergunnel ist aktuell an 23 Stunden pro Tag staufrei zu durchfahren).
- Die Einführung von Road-Pricing passt in die «Teilstrategie Verkehrsfluss» des ASTRA.
- Mit der Einführung der elektronischen Autobahn-Vignette wurde ein erster wichtiger Schritt in Richtung Road-Pricing gemacht.
- Dass Road-Pricing wirksam ist, hat sich in Regionen wie Mailand, London und Oslo bereits gezeigt.

Begründung Antrag 2

- Die Alpsteinstrasse in Herisau (Teil der N25) ist die am stärksten befahrene Strasse in Appenzell Ausserrhoden. Kanton und Gemeinde haben sich seit Jahrzehnten darum bemüht, eine tragfähige und finanzierbare Lösung für die Umfahrung Herisau zu entwickeln. Das ASTRA hat im Jahr 2024 in enger

Abstimmung mit AI, AR, SG und den betroffenen Gemeinden eine Korridorstudie N25 erarbeitet, unter Einbindung weiterer Interessenvertretungen. In der gemeinsamen Lösungsfindung wurden Bedürfnisse und Anliegen breit aufgenommen und diskutiert. Über die Weiterentwicklung und Konkretisierung der in der Korridorstudie skizzierten Kurzumfahrung Raum Herisau-Wilen soll im Rahmen des nächsten Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) entschieden werden. Der Bundesrat wird das nächste STEP voraussichtlich im Frühling 2026 in die Vernehmlassung schicken (Pressemitteilung ASTRA vom 12. Dezember 2024).

– Das Stimmvolk der Stadt St Gallen hat der dritten Röhre Rosenberg und dem Zubringer Güterbahnhof eine klare Absage erteilt. Für die Finanzierung und eine rasche Realisierung (insbesondere des Liebegg-Tunnels) ist dies eine denkbar schlechte Ausgangslage. Es ist zu befürchten, dass es noch sehr lange dauern wird, bis hier eine mehrheitsfähige Lösung vorliegen wird.

II.

Dieser Beschluss tritt mit der Annahme durch den Kantonsrat in Kraft.

Im Namen des Kantonsrates von Appenzell Ausserrhoden

.....

