



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Mittels Plattform «Consultations»

Appenzell, 7. Oktober 2026

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Grundsätzlich unterstützt sie das Vorhaben, verschiedene Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Wirtschaft, Siedlung und Tourismus entwickeln sich auch im Kanton Appenzell I.Rh. stetig weiter. Dabei gewinnen Themen wie Klimawandel, demografischer Wandel und Digitalisierung laufend an Gewicht und Bedeutung. All dies hat Einfluss auf die zukünftige Mobilität und den Verkehr im Kanton Appenzell I.Rh. Gemäss Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Appenzell I.Rh. bestimmt das Pendlerverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowohl beim motorisierten als auch beim öffentlichen Verkehr in Richtung Stadt St.Gallen den grössten Anteil am Gesamtverkehr.

Der vorliegende Botschaftsteil zum öffentlichen Verkehr ist jedoch unvollständig. Verschiedene gesetzlich vorgeschriebene Inhalte fehlen. Die Folgekosten der neuen strategischen Netzelemente werden nicht aufgezeigt und die volks- und betriebswirtschaftliche Bewertung für diese Netzelemente wurde nicht aktualisiert oder fehlt gänzlich. Ein Bedarfsnachweis mittels Angebotskonzept fehlt. Fundierte Kostenschätzungen für notwendige Ergänzungsmassnahmen für die Angebotshorizonte 2035 und 2045 fehlen. Zudem wird die Finanzierung von betrieblich nötigen Ergänzungsbauwerken in künftige Botschaften verschoben, was aus Sicht der Standeskommission korrigiert werden muss.

Positiv wird die deutliche Bestätigung des Baus des vierten Gleises in Zürich Stadelhofen inklusive sämtlicher Ergänzungsmassnahmen gewertet. Angesichts der hohen Bedeutung dieses Schlüsselprojekts für die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes ist eine rasche Realisierung prioritär. So kann sichergestellt werden, dass die Investitionen im Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur ihr volles Potenzial zugunsten eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs entfalten können.

Mit Blick auf die Botschaft 2027 erlauben wir uns, drei Hauptforderungen in den Vordergrund zu stellen:

a. Stringenter, realistischer und verbindlicher Planungsprozess

Entlang der Inbetriebnahme-Zeitpunkte der wesentlichen Ausbauprojekte wird eine etappierte Angebotsentwicklung verlangt, um gleichzeitig die Aufwärtskompatibilität der jeweiligen Angebotsschritte sicherzustellen. Konkret werden zwei Angebotskonzepte zur Erarbeitung vorgeschlagen:

- Mit dem Horizont35 soll ein verbindlicher Zustand erarbeitet werden, der das bis und mit dem Fahrplan 2035 etappiert zu erreichende Angebot definiert.
- Mit dem Angebotskonzept 2040 (AK40) soll ein bis und mit Fahrplan 2040 umzusetzender Planungsstand vorgelegt werden, der mit der Inbetriebnahme wesentlicher Infrastrukturausbauten im Zeitraum von 2035 bis 2040 (insb. Mehrspur-Ausbau Zürich-Winterthur inkl. Brüttener-Tunnel, viertes Gleis Stadelhofen, Zimmerberg-Basistunnel 2) ermöglicht wird. Für die Planung des Horizonts 2040 wird ein verbindliches Konzept gefordert, das aufzeigt, dass zwischen Zürich und Winterthur genügend attraktive Fahrlagen für den Fernverkehr Richtung Ostschweiz vorgesehen werden. Die Anschlussknoten in der Ostschweiz müssen funktionieren. Frequenzstarke Bahnhöfe sind mindestens viertelstündlich, die übrigen Bahnhöfe halbstündlich zu bedienen.

b. Verhinderung von Angebotsverschlechterungen im «Horizont35»

Gemäss den aktuell vorliegenden Planungsunterlagen kommt es mit dem Angebot im Horizont35 in einzelnen Regionen gar zu Verschlechterungen gegenüber heute. Diese Entwicklung ist aus Sicht der Standeskommission zwingend zu vermeiden, da sie den Rückhalt in der Bevölkerung für den weiteren Bahnausbau erheblich schwächen würde. Hier sind die Planungen nochmals anzupassen und Lösungen vorzusehen, die mindestens den heutigen Angebotszustand sicherstellen.

c. Streichung von Schlüsselprojekten oder Aufnahme in die nächste Botschaft

Der Kopftiefbahnhof Luzern erreicht ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von tiefen 0.6. Der Grimseltunnel weist sogar ein negatives NKV auf. Die Aufnahme des Grimseltunnels in die Liste der Schlüsselprojekte ist nicht nachvollziehbar. Die Standeskommission fordert deshalb, ihn als Ausbauvorhaben zu streichen und die Mittel sinnvoller in die Ergänzungsmassnahmen der Schlüsselprojekte oder in sinnvolle regionale Kleinprojekte, wie beispielsweise die Schliessung von Doppelspurlücken, Kreuzungsstellen oder Weichen einzusetzen. Die Aufnahme des Kopftiefbahnhofs Luzern ist zu hinterfragen.

Bezüglich der Nationalstrassenprojekte sind in «Verkehr '45» zentrale Projekte für den Kanton Appenzell I.Rh. enthalten, wie die dritte Röhre Rosenbergstunnel inklusive Zubringer Güterbahnhof in St.Gallen, die zweite Röhre Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen sowie die Umfahrung Wilen in Herisau. Die dritte Röhre Rosenbergstunnel inklusive Zubringer Güterbahnhof sowie die Umfahrung Wilen in Herisau sind somit für die strassenverkehrstechnische Erschliessung des Kantons Appenzell I.Rh. von zentraler Bedeutung. Zudem können aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen auf der Stadtautobahn (Nationalstrasse N1) die bestehenden Tunnelröhren nicht ohne entsprechende Entlastungslösung saniert werden. Bereits die Schliessung einer Tunnelröhre würde zu erheblichen Verkehrsbehinderungen in und um St.Gallen führen. Dies hätte direkte negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Kantons Appenzell I.Rh. und ist deshalb zwingend zu vermeiden.

Im Rahmen der durchgeführten Korridorstudie auf der N25 in Herisau wurde der ursprüngliche Zubringer Appenzellerland auf die Umfahrung Wilen reduziert. Der Kanton Appenzell I.Rh. kann es durchaus nachvollziehen, dass Grossprojekte wie ein Zubringer Appenzellerland im heutigen Kontext kaum mehr realisiert werden können. Herisau ist ein wichtiges kantonales Zentrum. Der Strassenverkehr in Richtung Toggenburg, Alpstein und Kantonshauptort Appenzell wird von den A1-Anschlüssen Gossau und Winkeln durch das Siedlungsgebiet von Herisau geführt. Die Verkehrsprobleme in Herisau sind deshalb nur mit einer grossräumigen Umfahrung mit Einbezug des Nordteils von Herisau und der Industrie Gossau lösbar. Umso wichtiger erscheint es, in einem ersten Schritt, dass sowohl die Umfahrung Wilen als auch die strassenbegleitenden Massnahmen wie der geplante Geh- und Radweg von Hundwil bis Appenzell prioritär behandelt und durch die zuständigen Bundesstellen zeitnah vorangetrieben werden. Die Aufnahme der Umfahrung Wilen in den STEP wird daher ausdrücklich begrüsst. Der vorgesehene Realisierungshorizont 2055 ist jedoch zu spät. Die Standeskommission fordert deshalb, die Umfahrung Wilen dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen.

Die Zuordnung zum Realisierungshorizont 2045 der dritten Röhre Rosenbergstunnel inklusive Zubringer Güterbahnhof ist grundsätzlich zu begrüssen, jedoch zeitlich zu wenig verbindlich. Das Gesamtprojekt ist innerhalb dieses Horizonts prioritär zu behandeln. Angesichts der bevorstehenden Sanierung der bestehenden Rosenberggröhen sind die Planungsarbeiten unverzüglich wieder aufzunehmen. Es wird eine verbindlichere und beschleunigte Umsetzung verlangt. Neben dem Kanton St.Gallen ist dieses Vorhaben auch für die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sowie für die weiteren Ostschweizer Kantone, Süddeutschland und Vorarlberg von grosser Bedeutung.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Ratschreiber:

Roman Dobler

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)