



GEMEINDE TEUFEN

Abstimmung vom 15. Mai 2022



Öffentliche Orientierungsversammlung
Donnerstag, 28. April 2022, 19.30 Uhr, Lindensaal Teufen

Abstimmungsvorlage:

- Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel, Teufen

Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage

Am 15. Mai 2022 entscheiden Sie über die «Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel, Teufen.» Die Initiative lautet: «Der Gemeinderat Teufen wird hiermit ersucht, über einen Objektkredit von geschätzten CHF 35 Mio. für den Bau eines Bahntunnels zwischen Bahnhof und Stofel abstimmen zu lassen.»

Im Rahmen einer Korridorstudie liess das Bundesamt für Verkehr (BAV) insgesamt 26 Varianten zum Ausbau der Bahnstrecke zwischen Appenzell, St. Gallen und Trogen prüfen. Die Erhebung kommt zum Schluss, dass eine Doppelspur-Strassenbahn zwischen Bahnhof und Stofel die bevorzugte und vom Bund finanzierte Variante der Ortsdurchfahrt Teufen darstellt. Bei einer einspurigen Linienführung zwischen Bahnhof und Stofel wäre für die Sicherstellung des geplanten Angebots der Appenzeller Bahnen im Zeithorizont 2035 zusätzlich eine Doppelspur zwischen Stofel und Sternen unabdingbar. Eine durchgehend einspurige Streckenführung ist ausgeschlossen und somit auch nicht bewilligungsfähig.

Nachdem die Teufner Stimmbevölkerung den Bau des Langtunnels zwischen Bahnhof und Stofel (Abstimmung 2015) sowie den Bau des Kurztunnels zwischen Bahnhof und Schützengarten (Abstimmung 2017) deutlich abgelehnt hat, verfolgte die Appenzeller Bahnen AG eine Strassenbahn-Lösung mit Reduktion von drei auf zwei Verkehrsspuren durch den Dorfkern von Teufen. Das entsprechende Projekt steht zur Auflage bereit und könnte zeitnah umgesetzt werden.

Gegen den Bau der Doppelspur wehrt sich das Initiativkomitee «Tüüfner Engpass» und schlägt stattdessen den Bau eines einspurigen Tunnels zwischen Bahnhof Teufen und Stofel vor. Aus Sicht der Initianten stellt die Umsetzung der Doppelspur keine ideale Lösung dar. Die laut Korridorstudie zusammen mit einer Doppelspur zwischen Stofel und Sternen ebenfalls umsetzbare Tunnellösung würde eine vollständige Entflechtung von Bahn und Strasse im Dorfzentrum ermöglichen, was laut Komitee mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer bietet. Das Initiativkomitee rechnet mit zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. CHF 35 Mio.

Gemäss den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes sind die Mehrkosten durch Dritte, sprich die Gemeinde, zu finanzieren. Die Mehrkosten könnten nach Angaben an der Informationsveranstaltung des Bundesamtes für Verkehr bis gegen CHF 100 Mio. betragen.

Eine heute in Bezug auf die Sicherheit unzulängliche Situation kann mit der Doppelspur-Strassenbahn zeitnah bereinigt werden.

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel annehmen?

Empfehlung des Initiativkomitees

JA

Aus Sicht der Initianten werden die Fahrplansicherheit und die direkten Kosten für die Infrastruktur bei der Doppelspur-Lösung zu stark gewichtet, während andere Faktoren zu wenig Beachtung finden.

Der Tunnel vermindert Lärm und Verkehr, was die Attraktivität des Dorfkerns mit seinen Läden und Restaurants erhöht und mehr Raum für Fussgänger und Velofahrer schafft.

Der zweispurige Bahnverkehr trägt laut Komitee den Bedürfnissen der schwächsten Verkehrsteilnehmer zu wenig Rechnung und drängt Fussgänger und Velofahrer an den Rand. Das Überqueren der Strasse, die mit der Doppelspur nicht nur von Autos, sondern auch von Zügen aus zwei Richtungen befahren wird, ist aus Sicht der Initianten weniger sicher als bei der Tunnelvariante. Als gefährdet sehen sie insbesondere ältere Personen sowie Schulkinder, die das Dorfzentrum auf dem Schulweg besonders häufig frequentieren.

Doch auch für Autofahrer werden Nachteile befürchtet, zum Beispiel Wartezeiten vor dem Lichtsignal zwischen Sternen und Stofel oder beim Einlenken vom Unterrain sowie der Schützenberg-, Gremm- und Bächlistrasse.

Die geschätzten Mehrkosten in Höhe von CHF 35 Mio. für den Bau des Tunnels kann Teufen in seiner aktuellen Finanzlage laut Initiativkomitee problemlos tragen.

Empfehlung des Gemeinderates

NEIN

Aus Sicht des Gemeinderates überwiegen die Vorteile der projektierten Strassenbahn-Lösung mit richtungsgetrennter Doppelspur gegenüber einem Einspur-Tunnel deutlich.

Dank der Reduktion von drei auf zwei Fahrbahnen entstehen mit der Doppelspur-Strassenbahn neue Freiräume für den Velo- und Fussverkehr. Dies bedeutet gegenüber der heutigen Situation eine erhebliche Verbesserung für den Langsamverkehr.

Der Tunnel würde den Dorfplatz zwar vom Bahnverkehr befreien, doch ein bahnfreier Platz ist kein verkehrsfreier Platz: Entfallen würden lediglich die rund 110 Zugbewegungen, die über 5'000 Auto- und Lastwagen-Bewegungen hingegen bleiben.

Einschneidende Sicherungsmassnahmen (Lichtsignalanlagen) beim Übergang vom Tunnelportal auf die Strassenbahn kommen dazu.

Darüber hinaus brächte der Tunnel bei den beiden Tunnelportalen massive bauliche Eingriffe ins Ortsbild. Mehrere Liegenschaften müssten für die Portale weichen und der Bahnhof Teufen tiefergelegt werden.

Zu beachten ist auch, dass die heutige unzulängliche Verkehrssituation im Dorfzentrum bei Annahme der Initiative über Jahre hinweg nicht abschliessend bereinigt werden kann, was einschneidende Übergangsmassnahmen (Signale, Barrieren im Perimeter Bahnhof bis Elektro Nef) erfordern würde.

Der Gemeinderat ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit und auf den Kosten-Nutzen-Vergleich von den Vorteilen der Strassenbahn-Variante (Doppelspur) überzeugt und empfiehlt die Ablehnung der Initiative.

Abstimmungsgegenstand: Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel

Hintergrund

Am 18. Januar 2015 lehnten die Stimmberechtigten einen Objektkredit von CHF 30 Mio. für einen Beitrag der Gemeinde Teufen an die Erstellung eines Tunnels zwischen Stofel und dem Bahnhof Teufen deutlich ab.

Seither verfolgt die Betreiberin, die Appenzeller Bahnen AG, die Planung für eine Strassenbahn-Lösung mit Reduktion von drei auf zwei Verkehrsspuren durch das Dorf Teufen (heute zwei Fahrbahnen Motorfahrzeuge plus seitliche Bahnspur; neu nur

noch zwei Fahrbahnen Strasse/Bahn gemeinsam). Die Bahn soll auf zwei Gleisen (Doppelspur) richtungsgetrennt mit den Motorfahrzeugen auf der Strasse fahren. Bauherrin des Projektes Ortsdurchfahrt Teufen – und damit zuständig für das Einreichen eines Plangenehmigungsgesuches – ist die Appenzeller Bahnen AG, nicht die Gemeinde Teufen.

Am 21. Mai 2017 lehnten die Stimmberechtigten die Kurztunnelinitiative (Tunnel zwischen Bahnhof und Schützengarten) ebenfalls deutlich ab.

Im März 2020 erklärte der Gemeinderat die Doppelspurinitiative, welche eine Abstimmung über die von Bahn und Kanton eingebrachte Variante anregte, für ungültig. Das Bundesgericht wies im November 2021 eine dagegen erhobene Beschwerde ab.

Aufgrund der steten Diskussionen rund um die Ortsdurchfahrt plante der Gemeinderat für den September 2020 eine Abstimmung über einen Projektierungskredit für eine Tunnelvariante. Die Abstimmung musste wegen einer Intervention betreffend die rechtliche Umsetzung abgesagt werden.

Am 23. März 2021 hat ein Initiativkomitee bei der Gemeindekanzlei die Unterschriftenbogen zur «Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel» mit folgendem Begehren eingereicht: «Der Gemeinderat Teufen wird hiermit ersucht, über einen Objektkredit von geschätzten CHF 35 Mio. für den Bau eines Bahntunnels zwischen Bahnhof und Stofel abstimmen zu lassen.»

Der in der Initiative genannte Objektkredit von CHF 35 Mio. beruht auf einer groben Schätzung der Initianten. Erkenntnisse aus der Korridorstudie des Bundesamtes für Verkehr deuten allerdings darauf hin, dass mit weit höheren Kosten gerechnet werden muss. Damit ergaben sich Fragen zur Gültigkeit der Initiative. Der Gemeinderat hat deshalb den Verwaltungsrechtsspezialisten Prof. Dr. Benjamin Schindler mit der Erstellung eines Kurzgutachtens zur Gültigkeit der Initiative beauftragt.

Das Gutachten von Prof. Dr. Schindler vom 1. Dezember 2021 kommt zu folgendem Fazit:

«Die Volksinitiative für eine Abstimmung über einen Bahntunnel zwischen Bahnhof und Stofel ist gültig und muss den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt werden. Den Gemeinderat trifft im Vorfeld der Abstimmung aber eine besondere Aufklärungspflicht mit Blick auf die voraussichtlichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Anliegens.

Basierend auf diesem Gutachten hat der Gemeinderat die Initiative für gültig erklärt. Dies insbesondere deshalb, weil die Initiative in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht wurde, die im Falle einer Annahme in weiteren Schritten zu konkretisieren ist.»

Die Initianten begründeten ihr Begehren auf dem Unterschriftenbogen wie folgt:

- Die Kosten haben sich von 26 Mio., Stand 2015 auf 65 Mio., Stand 2019 erhöht.
- Volksentscheide dürfen aufgrund wesentlicher Änderungen und neuen Erkenntnissen hinterfragt werden, die Doppelspur ist nun ein viel grösseres und längeres Projekt als ursprünglich.
- Das Gefahrenpotential für den Langsamverkehr muss verringert werden, vor allem für velofahrende Schulkinder und Jugendliche.
- Ein entwicklungsfähiger Dorfkern für Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt, Silvester, Fasnacht usw. ist zu realisieren.
- Der Dorfkern muss integral erhalten bleiben.
- Eine Nutzwertanalyse ist notwendig mit dieser neuen Ausgangslage.
- Eine mögliche verbesserte Gestaltung und Qualitätssteigerung der Ortsdurchfahrt ist anzustreben.
- Die Parkplatznutzung für Läden, Restaurants, Hotels und Dienstleistungsbetriebe darf nicht verschlechtert werden.
- Die Belastung bei der Realisation muss für die Bevölkerung und das Gewerbe möglichst gering ausfallen.
- Aufgrund der neuen Ausgangslage braucht es eine ergebnisoffene Neubeurteilung.

Sachverhalt

1. Überblick

Die nachstehende Karte zeigt die Linienführung der beiden Varianten Tunnel und Strassenbahn (Doppelspur) im Überblick.

Die Linienführung mit Bahntunnel ist zwischen Bahnhof und Stofel auf der ganzen Länge einspurig und anschliessend als Strassenbahn zweispurig. Die Strassenbahn-Variante sieht auf der gesamten Länge zwei richtungsgetrennte Gleise mit den Motorfahrzeugen in den Fahrbahnen der Strasse vor.

Das Bundesamt für Verkehr hat in der Korridorstudie dargelegt, dass der Bund die Doppelspur-Strassenbahn bevorzugt und auch bereit ist, deren Investitions- und Betriebskosten zu finanzieren.

Die Korridorstudie weist aus, dass ein Einspur-Bahntunnel Bahnhof bis Stofel mit anschliessender Doppelspur-Strassenbahn technisch ebenfalls machbar ist. Auch bei dieser Lösung können die geforderten halbstündlichen IC-Anschlüsse in St. Gallen eingehalten werden. Für die Mehrkosten bei Investition und Betrieb müssten allerdings Dritte, sprich die Gemeinde, aufkommen. Varianten, welche von der Korridorstudie nicht erfasst sind, können nicht verfolgt werden.



Linienführung Varianten Bahntunnel und Strassenbahn (Doppelspur)
 Rot: Variante Strassenbahn Blau: Bahntunnel mit Doppelspur Stofel bis Sternen

2. Korridorstudie des Bundesamtes für Verkehr

Insbesondere wegen den anhaltenden Diskussionen rund um die Ortsdurchfahrt Teufen hat das Bundesamt für Verkehr eine Korridorstudie für die gesamte Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Gais–Appenzell in Auftrag gegeben. Der Betrachtungssperimeter umfasste die gesamte Linie Trogen–St.Gallen–Appenzell und damit sieben Gemeinden und drei Kantone, die optimal an die Verbindungen des nationalen Bahnverkehrs anzubinden sind.

Die Ergebnisse wurden am 29. September 2021 vom Bundesamt für Verkehr und der beauftragten spezialisierten Ingenieur-Unternehmung sma und Partner AG im Lindensaal präsentiert. Ziel ist ein auf das nationale Bahnnetz abgestimmter Fahrplan (Fahrplankonzept 2035) und eine passende, zukunftsgerichtete Infrastruktur.

Im Rahmen der Korridorstudie wurden insgesamt 26 Varianten in Bezug auf definierte Vorgaben geprüft. Von diesen Varianten betreffen 18 die Ortsdurchfahrt Teufen.

Fünf gehen von einer Strassenbahn und 13 von einer Tunnelvariante aus. Die weiteren Variantenprüfungen betreffen die Strecke St. Gallen–Trogen.

Vorgaben waren der Betrieb als Durchmesserlinie (Trogen bis Appenzell), die ausreichende Taktfrequenz, halbstündliche IC-Anschlüsse in St. Gallen, gleiche Voraussetzungen für alle Reisenden Richtung Trogen und Appenzell, Betrieb mit 11 Zugscompositionen sowie eine Reisezeit von 30 Minuten von Appenzell bis St. Gallen. Die nachfolgenden Aussagen zu den notwendigen Infrastrukturen und den Kosten beziehen sich auf den Streckenabschnitt St. Gallen-Appenzell.

Aus der Studie resultiert gemäss den Autoren nachfolgende Bestvariante. Diese sieht eine neue Kreuzungsstelle im «Eggli» zwischen Bühler und Gais, die bereits realisierte neue Linienführung beim Güterbahnhof (inkl. neuer Haltestelle), eine Doppelspurverlängerung bei der Notkersegg, diverse Gefällbeschleunigungen und eine Doppelspur-Strassenbahn in Teufen von Bahnhof bis Stofel vor.

Alternativ besteht in Teufen die Möglichkeit eines einspurigen Tunnels zwischen Bahnhof und Stofel. Zwecks Sicherstellung der Anschlüsse an den Fernverkehr wird bei dieser Variante jedoch zwingend eine nachfolgende Doppelspur zwischen Stofel und Sternen notwendig. Die flankierenden Massnahmen bei einem Tunnelbau führen zu Mehrkosten, welche nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes durch Dritte, sprich die Gemeinde, zu finanzieren wären.

Geprüft wurde ferner auch ein Einspur-Tunnel zwischen Teufen und Sternen. Dieser führt jedoch zur Aufhebung der Haltestelle Stofel, bedingt eine Kreuzungsstelle zwischen Liebegg und Lustmühle und würde Mehrkosten von rund CHF 150 Mio. verursachen. Ein Verzicht auf Haltestellen kommt auch nach Aussage der kantonalen Vertreter an der Präsentation nicht in Frage, was im Übrigen auch den Ansprüchen des Gemeinderates entspricht.

Ein Doppelspurtunnel Teufen-Stofel wäre fahrplantechnisch ebenfalls machbar. Aufgrund der prognostizierten Eingriffe und der Kosten wird diese Lösung jedoch ausgeschlossen und daher nicht weiter beleuchtet.

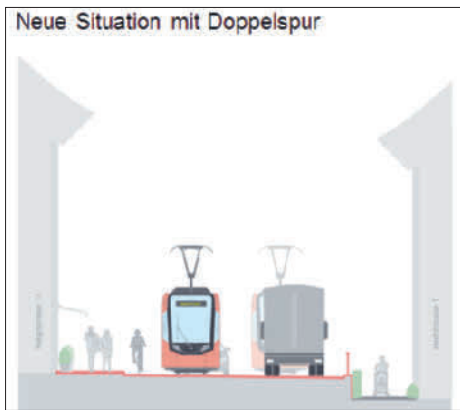
Die detaillierten Inhalte der Korridorstudie können auf www.zukunft-teufen.ch eingesehen werden.

3. Empfohlene Strassenbahn-Lösung mit zwei statt drei Fahrbahnen

Mit dem Angebotsausbau ist der heutige teilweise Gegenverkehr von Bahn und Motorfahrzeugen auf der Strasse im Dorfzentrum Teufen aus Sicherheitsgründen (Auflage des Bundes) zu eliminieren: Eine Weiterführung des Bahnbetriebs auf einer Spur würde den heutigen Sicherheits- und Betriebsanforderungen nicht mehr genügen.

Die Appenzeller Bahnen AG plant deshalb eine Strassenbahn-Lösung mit nur noch zwei statt drei Verkehrsspuren durch das Dorf. Die Bahn soll auf zwei Gleisen (Doppelspur) richtungsgetreunt mit den Motorfahrzeugen auf der Strasse fahren (so genannte Pulkführung).

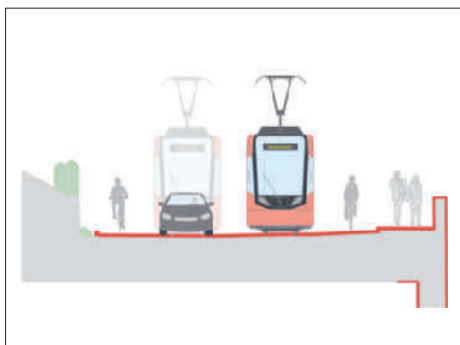
Dank des zweiten Gleises können die Züge über eine längere Strecke kreuzen. Für den Strassenbenutzer ist immer klar, von welcher Seite der Zug kommt. Zudem verbessert sich insbesondere bei Verspätungen die Anbindung ans übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs. Dies erhöht die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung für die Zukunft und schafft Spielraum für spätere Verdichtungen.



Im Dorfzentrum schafft die richtungsgetreunte Führung der Bahn klarere Verhältnisse und mehr Raum für die Fussgänger.

Geplante Strassenbahn-Lösung im Dorfzentrum

Im Zuge der Umsetzung der Strassenbahn-Lösung ist auch die Sanierung der Hangbrücke zwischen Elektro Nef und Sanitär Fässler geplant. Diese muss ohnehin saniert werden, unabhängig davon, ob für die Bahn die Strassenbahn-Lösung oder ein Tunnel gewählt wird.



Die Aufhebung des seitlichen Gleistrassees zwischen Stofel und dem Dorfzentrum schafft neue Freiräume. Wenn Bahn- und Motorfahrzeugverkehr nur noch zwei Spuren brauchen, lässt sich der Strassenquerschnitt neu aufteilen. Es gibt mehr Platz für den Langsamverkehr.

Geplante Strassenbahn-Lösung (rechts) im Gebiet «Brauerei»

4. Einspurttunnel Bahnhof Teufen bis Stofel mit Doppelspur Stofel – Sternen

Für diese Variante existiert noch kein Projekt. Damit sie in der BAV-Korridorstudie berücksichtigt und bewertet werden konnte, wurden Analogiebetrachtungen zum Vorprojekt für einen Einspur-Tunnel aus dem Jahr 2006 sowie zum vorliegenden Auflageprojekt für die Doppelspur von Bahnhof bis Stofel vorgenommen.

Gleich wie beim Vorprojekt 2006 führt der Einspur-Tunnel vom Bahnhof Teufen bis ins Quartier Stofel. Die neue Haltestelle mit zwei Gleisen würde auf der Hauptstrasse erstellt. Die anschliessende, für die Sicherstellung der halbstündlichen IC-Anschlüsse in St. Gallen zwingend erforderliche Doppelspur wird auf der Hauptstrasse bis zur ebenfalls neu zu erstellenden zweigleisigen Haltestelle Sternen geführt.

Beim Tunnelportal vor/nach dem Bahnhof Teufen muss die geplante Überbauung «Unteres Gremm» berücksichtigt werden. Dies macht die Absenkung des Tunnels erforderlich und führt dazu, dass der umzubauende Bahnhof Teufen tiefer als 2006 geplant und in einer Schräglage zu liegen käme. Falls der geplanten Überbauung in östlicher Richtung ausgewichen würde, wären aufwändige Baumassnahmen beim «Rothen-Stall» sowie hohe Stützkonstruktionen neben der Überbauung mit der Migros erforderlich.

Beim Tunnelportal im Stofel müssten mehrere Gebäude abgebrochen werden. Die Einführung der Bahnlinie aus dem einspurigen Tunnel in die doppelspurige neue Haltestelle auf der Hauptstrasse ist bezüglich der Verkehrssicherheit anspruchsvoll.

5. Sicherheit

Mit der Doppelspur-Strassenbahn steht die rasche Bereinigung der heute unzulänglichen Situation in Bezug auf die Sicherheit im Vordergrund. Diese bevorzugte Variante der Ortsdurchfahrt wurde bereits vor der Erkenntnis betreffend Notwendigkeit einer zweispurigen Gleisführung durch das Dorfzentrum geplant. Mehrere kritische Stellen können zeitnah bereinigt werden.

So ist beispielsweise die Parkplatzsituation vor den Liegenschaften Dorf 7–9 (Gemeindehaus bis Bibliothek) besonders zu erwähnen: Bei der Ausfahrt rückwärts aus den Parkplätzen kann der Zug heute direkt dahinter aus beiden Fahrtrichtungen daherkommen. Ähnliches gilt für die Einfahrten aus der Gremmstrasse wie auch aus der Schützenbergstrasse.

Bei der Verengung beim Elektro Nef wird mit der Gleisführung in der Strassenfläche mehr Platz geschaffen. Die Reduktion von drei Fahrbahnen auf zwei schafft Freiraum für den Langsamverkehr. Die geplante Tempolimit 30 km/h unterstützt die Zielset-

zung, das Dorfzentrum als Begegnungsort auszugestalten und für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst sicher zu machen.

Das Bundesamt für Verkehr hat im Falle einer weiteren Verzögerung bei der Umsetzung diverse provisorische Sicherheitsmassnahmen (Einschränkungen beim Gegenverkehr, Schranken, Blinklichter) verlangt. Diese wurden auf CHF 5.0 Mio. beziffert, welche grundsätzlich zulasten der Gemeinde gehen würden.

Im Rahmen der Verhandlungen für die geplante Abstimmung über einen Projektierungskredit hat sich das Bundesamt für Verkehr im Sinne der Unterstützung bei der Klärung der Linienführung bereit erklärt, diese Kosten zu übernehmen. Dass dies nach dem klaren Auftrag des Bundesamtes für Verkehr aus der Korridorstudie, die Doppelspur-Strassenbahn voranzutreiben, immer noch gelten würde, ist aktuell offen und wäre im Falle einer Annahme der Initiative neu zu verhandeln.

6. Kosten

Gemäss Angaben aus der Korridorstudie wird für den Einspur-Tunnel mit CHF 79.3 Mio. gerechnet. Die anschliessende Doppelspur-Strassenbahn Sternen – Stofel, die bei einem Tunnel notwendig wird, beziffert die Studie auf CHF 27.3 Mio. Entsprechend geht die Korridorstudie von Gesamtkosten von CHF 106.6 Mio. aus.

Diesen Kosten stehen die CHF 45.4 Mio. für das Auflageprojekt Doppelspur zwischen Bahnhof und Stofel gegenüber. In den CHF 45.4 Mio. sind auch die Kosten für die Sanierung der Kantonsstrasse enthalten, was bei der Variante Einspur-Tunnel mit Doppelspur-Strassenbahn von Stofel–Sternen nicht der Fall ist. Nach heutigem Kenntnisstand muss damit gerechnet werden, dass die Gemeinde neben der Differenz von CHF 61.2 Mio. (CHF 106.6 Mio. abzüglich CHF 45.4 Mio) auch für die Mehrkosten aufzukommen hätte, die sich aus dem laufenden Betrieb ergeben.

Entsprechend äusserte sich jedenfalls das Bundesamt für Verkehr an der Informationsveranstaltung im Lindensaal und schätzte die betrieblichen Mehrkosten aus eigener Erfahrung auf rund 50 Prozent der baulichen Mehrkosten (also rund CHF 30 Mio.). Hinzu kommen die Projektelemente der Strassensanierung, welche bei der Doppelspur-Strassenbahn enthalten sind, bei der Tunnelvariante jedoch nicht, im Umfang von rund CHF 8.5 Mio., womit der Gemeindeanteil bis gegen CHF 100 Mio. betragen könnte. Die vorgenannten Kosten verstehen sich exklusive Mehrwertsteuer.

Gemäss Art. 2 Abs. 3 des Finanzhaushaltsgesetzes (bGS 612.0) muss der Selbstfinanzierungsgrad der Nettoinvestitionen mindestens 100 Prozent betragen, wenn der Nettoverschuldungsquotient mehr als 200 Prozent beträgt. Bei Annahme eines Fiskaltrages von CHF 35 Mio. sind neue Investitionen ab einer Nettoverschuldung

von CHF 70 Mio. nur noch im Rahmen der Selbstfinanzierung möglich. Falls die an der Informationsveranstaltung des Bundesamtes für Verkehr dargelegten Drittkosten zum Tragen kämen, könnte dies nach heutigem Kenntnisstand zu einer dannzumal nicht mehr konformen Verschuldung führen.

Die Folge wäre, dass die Gemeinde eigene Investitionen vorübergehend zurückstellen müsste, bis die Nettoverschuldung wieder mit dem kantonalen Finanzhaushaltsgesetz konform ist. Der Gemeindebeitrag in den kantonalen Finanzausgleich würde hingegen gleichbleiben, da dieser anhand der Steuerkraft berechnet wird.

7. Planungs- und Bauzeit

Die Doppelspur-Strassenbahn steht zur Auflage bereit. Mit der Umsetzung könnte zeitnah gestartet werden. Für das Plangenehmigungsverfahren wird in der Regel mit rund 1,5 Jahren gerechnet. Der Bau der eigentlichen Doppelspur würde in zwei Sommerhalbjahren 2026 und 2027, jeweils März bis November erfolgen.

Bei einer Tunnelvariante würde der Planungszeitraum bis zum Auflageprojekt (Gleichstand mit dem Doppelspur-Strassenbahn-Projekt) rund 5 Jahre betragen. Erfahrungen haben gezeigt, dass für einen Tunnelbau ab Auflageprojekt weitere rund sechs Jahre benötigt werden.

Neben einem Tunnelbau sind die Strassensanierungen und die Kreuzungsstelle zwischen Stofel und Sternen ebenfalls auszuführen. Die Bautätigkeit im Dorfzentrum würde auf alle Fälle später starten und länger dauern. Zudem wäre die Bautätigkeit umfangreicher, zumal die Strassensanierung unabhängig von der Linienführung der Bahn erforderlich wird.

Tunnelportale, Strassenbau, Sanierung Hangbrücke und Doppelspur-Strassenbahn zwischen Stofel und Sternen lassen insgesamt eine weit grössere Beeinträchtigung der Ortsdurchfahrt erwarten.

Argumente

1. Argumente des Initiativkomitees (unveränderte Wiedergabe)

Einspurtunnel ist machbar und wertet Teufen auf

Die Appenzeller Bahnen stellen mit der Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Appenzell den Anschluss an den Fern- und Regionalverkehr ab dem Bahnhof St. Gallen sicher, der ab dem Jahr 2035 als Vollknoten betrieben werden soll. Die komplexe

Feinplanung beginnt erst, und es ist fraglich, ob im Raum Teufen überhaupt eine Kreuzungsstelle erstellt werden muss. Falls notwendig liesse sich aber anstelle der Doppelspurstrecke Stofel–Sternen im Egglirank eine deutlich günstiger gelegene, hangseitige Kreuzungsstelle bauen.

So zu tun, als ob nur eine Trambahn-Doppelspur durch das Dorfzentrum eine valable Lösung sei, ist also sachlich schlicht falsch. Zum einen ist das Fahrplankonzept 2035 der SBB noch gar nicht gesichert, es ist also noch nicht klar, zu welcher Minute welcher Zug fahren soll. Zum anderen hat die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführte Korridorstudie verschiedene Lösungsvarianten für den Raum Teufen untersucht und festgestellt: Es gibt keine beste Lösung. Alle geprüften Varianten haben Vor- und Nachteile, die Doppelspur scheint lediglich die vordergründig billigste Lösung zu sein.

Verkehrssicherheit

Teufen würde für diese billige Lösung allerdings einen hohen Preis bezahlen. Die Korridorstudie des BAV hat sich nur auf zwei Kriterien abgestützt: Die Fahrplansicherheit und die direkten Kosten für die Infrastruktur. Nicht in die Rechnung aufgenommen wurde u. a. die Verkehrssicherheit: Mit einer zweigleisigen Trambahn mitten durchs Dorf werden alle anderen Verkehrsteilnehmer zu Statisten degradiert. Für Autofahrerinnen und Autofahrer bedeutet dies lästige Staus und Wartezeiten, zudem steigt auf mehreren Einlenkern in die Hauptstrasse die Kollisionsgefahr. Richtig gefährlich wird es aber für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Fussgängerinnen und Fussgänger: Für die schwächsten Verkehrsteilnehmer hat es im engen Strassenraum kaum noch Platz. Insbesondere Kinder – das Ortszentrum wird von vielen Schülerinnen und Schülern frequentiert – und Senioren werden einer unnötigen Gefahr ausgesetzt. Es ist ein Irrglauben, dass mit der Doppelspur die Sicherheit verbessert wird.



Visualisierung der Doppelspur im Ortskern: Die Bahn drängt alle anderen an den Rand.

Permanente Behinderungen

Durch die beengten Verhältnisse käme es mit der Doppelspur zu permanenten Behinderungen. Strassenverkehr aus St. Gallen würde zwischen Sternen und Stofel von einem Lichtsignal gestoppt, bis der Zug vom seitlichen Bahntrasse auf die Strasse gewechselt hat. Dann fährt die Autokolonne mit maximal Tempo 30 dem Zug hinterher; wenn sich vor dem Zug noch ein Velo befindet, wird der ganze Konvoi zusätzlich abgebremst. Durch die mitten auf der Strasse geplante Haltestelle Stofel werden alle hinter der Bahn verkehrenden Fahrzeuge zum Stopp gezwungen. Auch in der Gegenrichtung würde sich ein «Tatzelwurm» aus Bahn und verschiedensten Fahrzeugen dahinter bilden und die Einlenker vom Unterrain und der Schützenberg-, Gremm- und Bächlistrasse blockieren. Mit einem Tunnel können alle diese geplanten Konflikte verhindert werden, auch die Staus beim projektierten Kreisel an der Bahnhofkreuzung fallen weg – und ebenso das unsägliche Kurvenkreischen der Züge.

Die zusätzliche Eisenbahninfrastruktur für die zweigleisige Bahn mit klobigen Oberleitungsmasten und unzähligen hässlichen Abspannungen würde das eigentlich malerische Dorf weiter verunstalten – ganz ohne Bahn könnte das Zentrum hingegen entrümpelt und aufgewertet werden. Bereits während der rund dreijährigen Bauzeit und anschliessend beim Betrieb der Doppelspur würde die Zugänglichkeit von Parkplätzen verschiedener Gewerbebetriebe, Geschäfte und Restaurants erschwert, was rasch zu empfindlichen Umsatzeinbussen führen und für einzelne Betriebe existenzbedrohend werden kann. Als Wohnlage wird das Dorfzentrum durch den permanenten Bahnverkehr an Attraktivität verlieren, was auch den Wert der dortigen Liegenschaften beeinträchtigt.

Lebensqualität

Wenn der Ortskern von Teufen für die Bedürfnisse der Bahn umgebaut wird, dann kommen alle anderen Funktionen zu kurz. An ein lebendiges, pulsierendes und attraktives Dorfzentrum ist nicht mehr zu denken – was sich auch negativ auf die Lebensqualität der andern Dorfquartiere auswirkt. Aus diesem Grund hat seinerzeit die IG Tüüfner Engpass nach alternativen Lösungsmöglichkeiten gesucht und den Vorschlag eines einspurigen Bahntunnels vom Bahnhof Teufen bis Stofel unterbreitet. Vor allem aber hat sich die IG mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass die Bevölkerung von Teufen sich zu einer Frage von solcher Tragweite demokratisch äussern kann. Über die zweite Initiative in diesem Sinne wird nun abgestimmt, dieses Begehren wurde von 841 Teufnerinnen und Teufnern unterzeichnet – weit mehr als das Fünffache des erforderlichen Quorums von 150 Unterzeichnern.

Machbarkeit

Die Korridorstudie hat aufgezeigt, dass eine für das unsichere Fahrplankonzept 2035 allenfalls notwendige ideale Kreuzungsstelle nicht im Dorfzentrum von Teufen,

sondern westlich davon liegen sollte. Somit schneidet ein einspuriger Bahntunnel, wie von der Initiative gefordert, punkto Fahrplanstabilität sogar besser ab als die brachiale Lösung mit der Doppelspur durch den Ortskern. Eine allfällige Kreuzungsstelle könnte dann im Anschluss an das Tunnelportal Stofel im Bereich des Eggliranks realisiert werden – neben der Strasse, nicht auf der Strasse. Mit einem Bahntunnel und einer allfälligen Kreuzungsstelle Egglirank muss die Bahn nie die Strasse queren, es kommt zu keinen Konfliktsituationen und die Fahrplanstabilität ist gewährleistet.

Finanzen

Gegen den Tunnel werden immer neue und immer abenteuerlichere Finanzargumente ohne seriöse Grundlagen ins Feld geführt. Die Initianten gehen nach wie vor von Mehrkosten für die Gemeinde in der Grössenordnung von 35 Millionen Franken aus, denn diese Summe wurde vom Bundesamt für Verkehr in der Korridorstudie so bestätigt. Es ist die Differenz der Baukosten von 79,3 Millionen Franken für den Einspurtunnel und den geplanten 45,4 Millionen Franken für die Doppelspur im Ortskern. Diese Mehrkosten kann Teufen in der gegenwärtigen ausgezeichneten Finanzlage problemlos tragen, zumal sich die Gemeinde einen unschätzbaren Mehrwert einhandelt: Ein sicheres und lebenswertes Dorfzentrum. Auch geologisch spricht nichts gegen den Bahntunnel, der Baugrund wurde mehrfach von renommierten Ingenieurbüros untersucht, die Machbarkeit wurde bestätigt. Bei Annahme der Initiative wird für das Tunnelprojekt zuerst der Kostenstand 2014 weiterentwickelt, um die präzisen Kosten zu ermitteln. Der dafür notwendige Projektierungskredit ist in den Mehrkosten von 35 Millionen Franken bereits enthalten.

Wenn die Appenzeller Bahnen an der Ruckhalde einen Tunnel innerhalb des Kostenvorschlages bauen können und für einen Zeitgewinn von 90 Sekunden auch die Vögelinsegg mit einer unterirdischen Haltestelle untertunneln möchten, dann sollte Teufen nicht zurückstehen und gerade auch im Hinblick auf kommende Generationen mit einem Ja zur Initiative Einspurtunnel eine zukunftsgerichtete und enkeltaugliche Tunnellösung einfordern. Notabene hat Appenzell Ausserrhoden den Löwenanteil der Kantone an die Durchmesserlinie mit dem Ruckhaldentunnel bezahlt.

Das Initiativkomitee empfiehlt aus all diesen Gründen die Annahme der Initiative.

2. Argumente des Gemeinderates

Die Doppelspur schafft einen Begegnungsort und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Mit der Reduktion der heute dreispurigen zur zukünftig zweispurigen Verkehrsführung wird ein Begegnungsort für alle Verkehrsteilnehmenden – insbesondere Fussgänger und Velofahrer – geschaffen. Die vorgesehene Tempo-30-Limite und die zu erwartende Reduktion des Autoverkehrs durch das Dorf erhöhen die Sicherheit zusätzlich.

Die Doppelspur bietet Planungssicherheit für Bevölkerung und Gewerbe

Die Doppelspur-Strassenbahn bereinigt die heute kritische Situation in Bezug auf die Sicherheit nachhaltig und zeitnah. Das Projekt ist weit ausgereift und gibt allen vom Umbau besonders Betroffenen, beispielsweise den Gewerbebetrieben im Dorfzentrum, eine Planungssicherheit.

Die Doppelspur bedeutet eine wesentlich kürzere Belastung durch Verkehrsbehinderungen während des Baus

Die Projektplanung wurde nach der zweimaligen deutlichen Ablehnung von Tunnelvarianten in den Jahren 2015 und 2017 vorangetrieben und steht jetzt zur Auflage bereit. In wenigen Jahren wären sämtliche Baumassnahmen abgeschlossen; sowohl der Verkehr als auch die Geschäfte und Restaurants wären so in kürzester Zeit wieder normal und ohne Einschränkungen nutzbar.

Die Einschränkungen während des Baus der Doppelspur wären wesentlich kürzer als beim Bau des Tunnels und der ohnehin fälligen Strassensanierung, was nicht nur einen Vorteil für alle Verkehrsteilnehmer, sondern auch für das Gewerbe im Dorfkern bedeutet.

Der Einspur-Tunnel erfordert langwierige Planungs- und Bauarbeiten, was die Bereinigung der heutigen Situation um Jahre verzögert

Im Falle einer Annahme der Initiative vom Mai 2022 würden eine langwierige Planungszeit den Projektstart und somit die Lösung der heutigen, unzulänglichen Situation über weitere Jahre hinauszögern. Durch die Gemeinde wäre eine Vorlage für einen Projektierungskredit auszuarbeiten und bei erneuter Zustimmung anschliessend ein Objektkredit. Anschliessend hat die Gemeinde die Drittvariante bei der Appenzeller Bahnen AG zuhanden des Plangenehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr einzubringen, wobei der Entscheid betreffend Umsetzung letztendlich bei diesem liegt.

Der Einspur-Tunnel führt zu einschneidenden Übergangsmassnahmen

Das Bundesamt für Verkehr hat im Falle einer weiteren Verzögerung bei der Umsetzung diverse provisorische Sicherheitsmassnahmen wie Einschränkungen beim Gegenverkehr, Schranken und Blinklichter verlangt. Die Kosten wurden auf CHF 5.0 Mio. beziffert, welche grundsätzlich zulasten der Gemeinde gehen würden. Diese würden mit der Doppelspur-Lösung entfallen.

Die tatsächlich erwarteten Kosten für den Tunnel überschreiten die Schätzung des Initiativkomitees massiv

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass es sich bei den Kosten für Alternativlösungen um grobe Schätzungen handelt. Aufgrund des unterschiedlichen Planungsstandes bei der Tunnelidee und bei der Doppelspur-Strassenbahn ist eine vergleichbare Basis nicht herstellbar.

Bei den Mehrkosten von CHF 35 Mio. für einen Tunnelbau handelt es sich bereits um eine beträchtliche Summe. Gemäss Angaben aus der Korridorstudie liegen die Mehrkosten bis gegen CHF 100 Mio. Für die Gemeinde hätte dies aufgrund der zu hohen Nettoverschuldung allenfalls die Verschiebung anderer Projekte zur Folge.

Demgegenüber wird die Doppelspur-Strassenbahn Bahnhof bis Stofel vom Bund empfohlen und finanziert.

Der Tunnelbau erfordert den Abriss mehrerer Häuser

Die Tunnelportale stellen massive Einschnitte in das Ortsbild dar und haben Abbrüche von mehreren Liegenschaften zur Folge.

Eine Doppelspur zwischen Stofel und Sternen ist unvermeidbar

Die Korridorstudie hat klar dargelegt, dass die Doppelspur Stofel – Sternen auch mit einem einspurigen Tunnel von Bahnhof bis Stofel zwingend erforderlich ist.

Bahnfrei heisst nicht verkehrsfrei

In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist zu bedenken, dass mit der Tunnelvariante das Dorfzentrum nur bahnfrei und nicht verkehrsfrei würde: Entfallen würden die rund 110 Zuggbewegungen. Die über 5'000 Auto- und Lastwagenbewegungen hingegen bleiben. Die Übergänge an den Tunnelportalen würden neue neuralgische Stellen schaffen, welche zuerst gelöst werden müssten.

Weniger Verkehr im Dorf zu erwarten

Mit der Doppelspur-Strassenbahn wird die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf die Umfahrungsstrasse gefördert.

Dem Gemeinderat ist sehr daran gelegen, eine für alle Verkehrsteilnehmenden befriedigende Lösung zu finden.

In seiner Gesamtbeurteilung ist der Gemeinderat zum Schluss gelangt, dass die Realisierung der Doppelspur-Strassenbahn für die Gemeinde die beste Variante darstellt. Der Gemeinderat empfiehlt die Ablehnung der Initiative.



Neue Freiräume im Strassenraum des Dorfzentrums (Strassenbahn-Variante)

Antrag

Der Gemeinderat empfiehlt Ihnen die Ablehnung der Initiative.

9053 Teufen, 29. März 2022

GEMEINDERAT TEUFEN

Reto Altherr
Gemeindepräsident

Markus Peter
Gemeindeschreiber

