

Vereinbarung

zwischen der

Appenzeller Bahnen AG
(nachstehend ‚die AB‘)

und der

Einwohnergemeinde Teufen AR
(nachstehend ‚die Gemeinde‘)

betreffend die

**Projektierung einer Alternativvariante
‘Einspurtunnel Bahnhof Teufen – Stofel mit anschliessender
Kreuzungsstelle zwischen Stofel und Sternen’
bis auf die Bearbeitungsstufe Bau-/Auflageprojekt
(mit Kostengenauigkeit +/- 10%)**

1. Ausgangslage, Veranlassung

Die AB und der Kanton AR planen seit 2016 die Sanierung der AB-Bahnlinie durch das Ortszentrum von Teufen mittels Verlegung der AB-Gleise auf die Kantonsstrasse. Damit sollen die Verkehrssicherheit und die betriebliche Flexibilität verbessert und die übergeordneten Angebotsziele bzw. -grundsätze (vgl. Anhang) umgesetzt werden. Die Projektierung der rund 900m langen Tramdoppelspur von Stofel bis zum Bahnhof Teufen ist in der Gemeinde politisch umstritten. Für die Doppelspurlösung liegt ein Bau-/Auflageprojekt mit Kostengenauigkeit +/- 10% vor. Die AB reichten das Projekt im Herbst 2021 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Vorprüfung ein.

Mittels zweier Volksabstimmungen am 15. Mai und 25. September 2022 haben die Teufner Stimmberechtigten dem Gemeinderat den Auftrag erteilt, eine Alternativvariante zum Doppelspurprojekt bis auf Stufe Bau-/Auflageprojekt ausarbeiten zu lassen. Die Alternativvariante sieht einen Einspurtunnel vom Bahnhof Teufen bis Stofel mit einer anschliessenden Kreuzungsstelle zwischen den Haltestellen Stofel und Sternen vor. Lage und Länge der Kreuzungsstelle sind noch zu bestimmen.

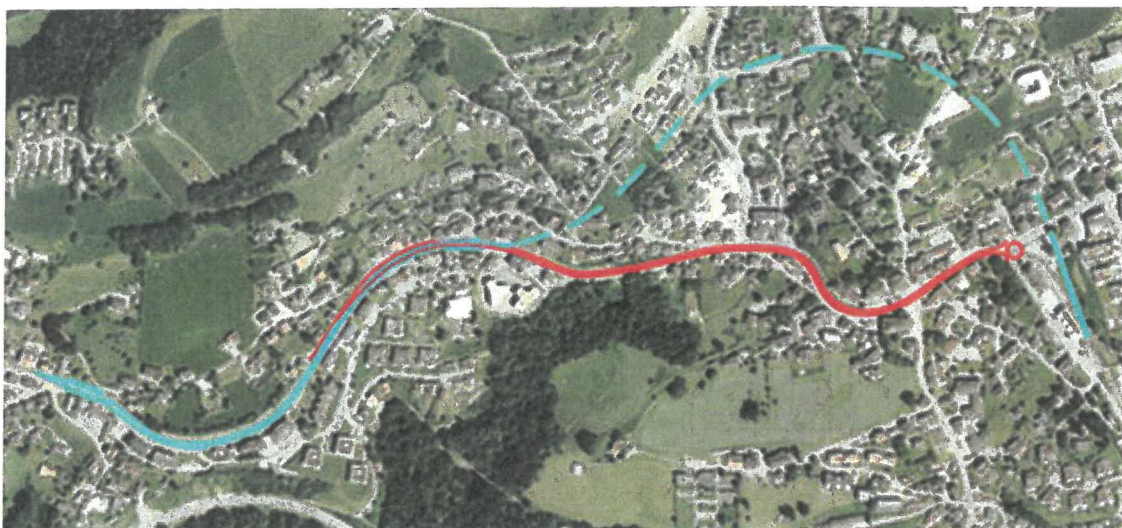


Abbildung 1: Alternativvariante Einspurtunnel Bahnhof Teufen – Stofel mit Kreuzungsstelle Stofel – Sternen (hellblau), Tramdoppelspur durch das Dorfzentrum (rot)

Die beiden Projekte werden anschliessend einander gegenübergestellt, die Kostendifferenz ermittelt und den Stimmberechtigten ein Objektkredit für den Gemeindeanteil an der Alternativvariante zur Abstimmung vorgelegt (Finanzierungsvorlage). Der Ausgang der Abstimmung entscheidet abschliessend darüber, ob die Tramdoppelspur durch das Dorfzentrum oder die Alternativvariante mit dem Einspurtunnel und der anschliessenden Kreuzungsstelle realisiert wird.

2. Zweck der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung umfasst die Vorgaben, welche bei der Ausarbeitung der Alternativvariante durch die Gemeinde verbindlich gelten.

Sie regelt die wichtigsten technischen und organisatorischen Anforderungen an die Projektierung und die Qualitäts- und Terminziele sowie die Übernahme der Kosten durch die Gemeinde.

3. Anforderungen Fahrplanangebot und Bahnbetrieb

Die Alternativvariante muss dem von Bund und Kantonen vorgegebenen Angebotskonzept für die Normalspurbahnen bzw. dem daraus abgeleiteten Fahrplanangebot der AB vollumfänglich Rechnung tragen. Massgebend für die Angebotsgestaltung sind die Vorgaben und die Ergebnisse aus der BAV-Korridorstudie (Ergebnisdokumentation) vom 16.07.2021. Sie muss zudem auch weitere Angebotsschritte nach 2035 zulassen.

Projektvarianten, welche die übergeordneten Angebotsvorgaben der Besteller und die Anforderungen der AB an die betriebliche Flexibilität nicht erfüllen, werden nicht weiterverfolgt.

4. Bewilligungsfähigkeit

Die Alternativvariante muss alle aktuellen formellen und inhaltlichen Anforderungen an ein Eisenbahn- und Strassenbauprojekt erfüllen und gewährleisten, dass die Bewilligung durch die zuständigen Stellen von Bund und Kanton AR möglich ist. Massgebend sind die Vorgaben gemäss der Verordnung über das Plan-genehmigungsverfahren (VPVE, SR 742.142.1).

5. Projektziele und Verkehrsgrundsätze

Die Alternativvariante muss die gleichen Projektziele, wie sie für die Tramdoppelspur gelten, gewährleisten, d.h.:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Ortsdurchfahrt Teufen
2. Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Teufen zu einem vielfältig nutzbaren, sicheren und attraktiven Ortszentrum
3. Gleichwertige Behandlung von Siedlungs-, Frei- und Verkehrsraum (im Rahmen der gesetzlichen und normativen Vorgaben)

wobei folgende Verkehrsgrundsätze gelten:

1. Angebotsorientierte Verkehrspolitik
(Belastbarkeitsgrenzen, wie z.B. Kapazität Strassenquerschnitt, Lärm oder Luftreinhaltung, sind massgebend)
2. Verlangsamung und Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs
(Erhöhung Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden)
3. Einhaltung der Fahrpläne und Entwicklung der Angebote des öffentlichen Verkehrs
(auf dem Netz der AB und in der gesamten öV-Transportkette)
4. Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die bestehende Umfahrungsstrasse
5. Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs (Verbesserung Sicherheit und Vernetzung)

6. Projektierungsprozess

Die Gemeinde verpflichtet sich zu einem fachgerechten sowie ziel- und ergebnisorientierten Projektierungsprozess. Dieser ist mit bewährten Planungsinstrumenten und -abläufen abzuwickeln.

7. Projektorganisation

Die Entwicklung einer zweckmässigen Projektorganisation und deren Betreuung ist Sache der Gemeinde.

8. Baubewilligungsverfahren und Bauherrschaften

Das Baubewilligungsverfahren erfolgt gemäss Eisenbahngesetz (bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren). Verfahrensleitende Behörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Die AB und der Kanton werden in der Realisierungsphase die Bauherrschaft innehaben, unabhängig davon, ob die Tramdoppelspur oder die Alternativvariante der Gemeinde umgesetzt wird. Die Gemeinde ist in den Realisierungsprozess in angemessener Form integriert.

Sollte die Alternativvariante realisiert werden, ist zu klären, in welchem Umfang der Kanton Teil der Bauherrschaft für die Ortsdurchfahrt bleibt. Der Kanton ist in jedem Fall zuständig für die Sanierung der Kantonsstrasse im Abschnitt Bahnhofkreuzung bis Stofel. Das Baubewilligungsverfahren hierfür erfolgt gemäss kantonalem Strassengesetz.

Die Gemeinde ist Bauherrin für das geplante Projekt Gestaltung Dorfzentrum. Der Kanton und – falls die Tramdoppelspur umgesetzt wird - die AB sind in den Planungsprozess integriert. Das Baubewilligungsverfahren erfolgt gemäss kantonalem Strassengesetz.

9. Entscheidungsverantwortung

Sämtliche Entscheide im Zusammenhang mit der Projektierung der Alternativvariante liegen bis zur Volksabstimmung über den Objektkredit in der alleinigen Verantwortung der Gemeinde. Sie werden wenn möglich einvernehmlich mit den AB getroffen.

Die Entscheide der Gemeinde müssen Ziffer 3 der vorliegenden Vereinbarung berücksichtigen.

Die Verantwortung über das dereinst dem BAV zur Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens einzureichenden Projektes (inklusive der erforderlichen Projektdetails) obliegt den AB. Die AB können dem BAV nur ein Projekt einreichen, das den Anforderungen der Korridorstudie von 2021, oder allenfalls vom BAV geänderten Rahmenbedingungen entspricht.

10. Von der Gemeinde zu übernehmende Kosten

Gestützt auf Art. 58b des Eisenbahngesetzes übernimmt die Gemeinde bis zur Volksabstimmung über den Objektkredit sämtliche Kosten, welche im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der Alternativvariante stehen. Darin eingeschlossen sind die Kosten der AB für die Mitarbeit im Projekt (Leistungen der Fachdienste, Leistungen von durch die AB beauftragten Subplanern, Mitwirkung in der Projektorganisation, usw.) inkl. der erforderlichen Leistungen Dritter in deren Auftrag. Die AB erstellen dazu die erforderliche Submissionsplanung, mit welcher die Gemeinde einverstanden sein muss. Die Vergaben erfolgen durch die AB.

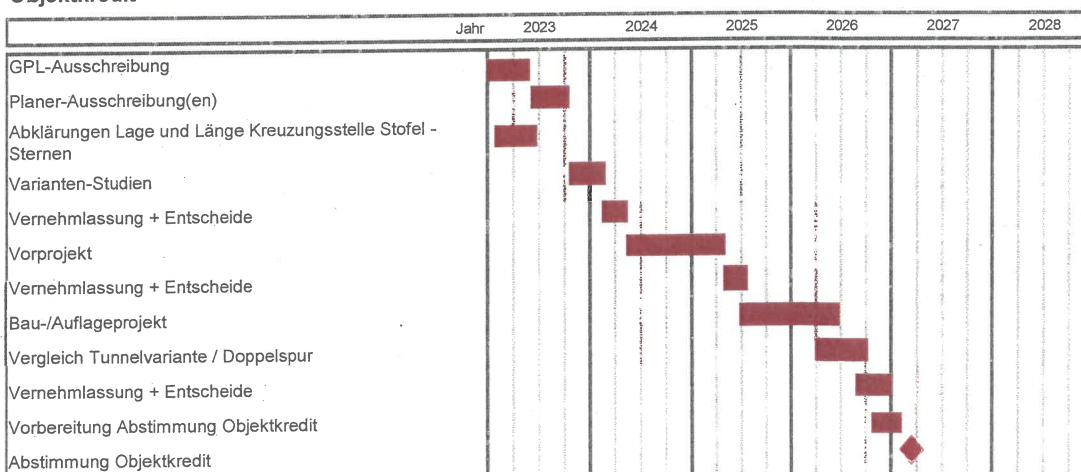
Darüber hinaus trägt die Gemeinde auch die auf Seite des Kantons anfallenden Kosten, inkl. der erforderlichen Leistungen Dritter in dessen Auftrag. Die Gemeinde muss mit allfälligen Aufträgen an Dritte einverstanden sein.

Die Mehrkosten der Alternativvariante (Investitionskosten und zusätzlicher Unterhalt während 40 Jahren) gegenüber der Variante Tramdoppelspur werden im Hinblick auf die Volksabstimmung über den Objektkredit aufgearbeitet. Sie sind nach aktuellem Kenntnisstand durch die Gemeinde zu finanzieren.

11. Zeitplan

Für die Ausarbeitung der Alternativvariante gilt folgendes Terminprogramm als Ziel-Vorgabe:

Grobterminprogramm Alternativvariante (Einspurtunnel + KS Stofel - Sternen) bis zur Abstimmung Objektkredit



EBP-HI/ 03.01.2023

Damit soll sichergestellt werden, dass die Bewilligungsphase mit der Einreichung des Plangenehmigungsdossiers im zweiten Halbjahr 2027 beginnen kann und die neue Ortsdurchfahrt Teufen rechtzeitig für die Einführung des Angebotskonzepts 2035 zur Verfügung steht.

12. Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit (Informationsveranstaltungen, Projektausstellungen, Veröffentlichungen auf der Webseite ZUKUNFT TEUFEN, Medienmitteilungen und -auftritte etc.) im Zusammenhang mit der Alternativvariante liegt in der alleinigen Verantwortung der Gemeinde.

Die AB und der Kanton werden nach Bedarf angehört bzw. miteinbezogen.

13. Konfliktklausel

Bei Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüchen aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung, wie deren Gültigkeit, Verletzung, Auflösung usw. wird zunächst ein Mediationsverfahren (oder ein anderes bewährtes Schiedsverfahren) durchgeführt.

Auf die Erhebung einer ordentlichen Klage wird bis zur Beendigung der Mediation bzw. des Schiedsverfahrens verzichtet.

Für den Fall, dass weder eine Mediation noch ein anderes bewährtes Schiedsverfahren erfolgreich sind, entscheiden die ordentlichen Gerichte.

Als Gerichtsstand wird Trogen vereinbart.

14. Anpassung und Aufhebung der Vereinbarung

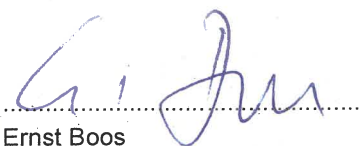
Die vorliegende Vereinbarung kann jederzeit im gegenseitigen Einvernehmen angepasst werden. Die Anpassungen werden in schriftlicher Form festgehalten.

Die Aufhebung der Vereinbarung ist im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Sie wird schriftlich festgehalten.

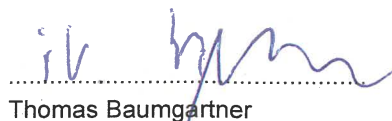
Die vorliegende Vereinbarung wird in zweifacher Form ausgestellt.

Appenzeller Bahnen AG

Herisau, 20.2.23



Ernst Boos
Präsident des Verwaltungsrates



Thomas Baumgartner
Direktor

Einwohnergemeinde Teufen AR

Teufen, 23.2.23



Reto Altherr
Gemeindepräsident



Markus Peter
Gemeindeschreiber

Anhang

Wichtigste Grundsätze für die Angebotskonzeption

(Quelle: BAV-Korridoruntersuchung Trogen – St.Gallen – Gais – Appenzell vom 16.07.2021)

Grundsatz	Erläuterungen
Betrieb der TSA als Durchmesserlinie	Durchlaufende Linien zwischen Riethüsli und Spisertor mit kurzen Standzeiten in St. Gallen für attraktive Reisezeiten zu allen Haltestellen in der Stadt St. Gallen
Umsetzung des geforderten Mengengerüsts	Halbstundentakt S-Bahn, verdichtet zum Viertelstundentakt im Abschnitt Trogen – Teufen und ergänzt mit einem stündlichen Schnellzug
Optimale Anschlüsse in St. Gallen auch zu Zeiten mit Halbstundentakt der AB	Ausrichtung auf die nationale Angebotskonzeption im Horizont 2035
Gleichbehandlung der Äste von Trogen und von Appenzell	Ähnliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten und damit möglichst gleiche Anschlüsse der beiden Streckenäste im Knoten St. Gallen
Betrieb mit 11 Fahrzeugen	10 Fahrzeuge für den Fahrplanbetrieb und ein Reservefahrzeug
Reisezeitziel St. Gallen – Appenzell von einer halben Stunde	Generelle Verkürzung der Reisezeit zwischen St. Gallen und Appenzell und Einführung eines systematischen Schnellzugs mit einem Reisezeitziel von rund 30 Minuten