



Regierungsrat, 9102 Herisau

An die Mitglieder
des Kantonsrates

Herisau, 21. November 2023

5000.723

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026; Kenntnisnahme

1. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21. November 2023

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident

Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen

Sehr geehrte Herren Kantonsräte

A. Ausgangslage

Die strassengebundene Mobilität steht in den nächsten Jahren vor grossen Neuerungen. E-Mobilität, verstärkte Förderung des Veloverkehrs, Sharingmodelle bei der Fahrzeugnutzung, selbstfahrende Fahrzeuge oder etwa Wasserstoffantriebe sind nur einige Stichworte. Welche Entwicklungen sich technisch und in der Gesellschaft durchsetzen, ist heute nicht abzusehen. Was die Finanzierung der Strasseninfrastruktur betrifft, sind Änderungen hingegen absehbar. Das Zeitalter der Mineralölsteuer läuft aus. Neue Formen der Einnahmen über eine Besteuerung der Elektromobilität oder leistungsabhängige Ansätze wie Mobility Pricing sind beim Bund in Vorbereitung. Der Regierungsrat ist sich der kommenden Herausforderungen in der strassengebundenen Mobilität und deren Finanzierung bewusst. Diese Prozesse bedürfen intensiver Diskussionen in Politik und Öffentlichkeit und werden noch einige Jahre beanspruchen.

Unabhängig davon ist eine gut ausgebaute und laufend unterhaltene kantonale Strasseninfrastruktur nötig. Das vorliegende 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 (Strassenbauprogramm) trägt dazu bei. Es baut auf dem Vorgängerprogramm auf und strebt die Realisierung der aufgeführten Objekte in den genannten Jahren an.



Im Sommer 2020 führte das Tiefbauamt eine Umfrage zum Entwurf der Objektliste des Strassenbauprogramms bei den Gemeinden, beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) und bei den Eisenbahnunternehmen Appenzeller Bahnen AG (AB) und Schweizerische Südostbahn AG (SOB) durch. Aufgrund der Rückmeldungen wurde die Liste angepasst.

Am 15. Februar 2022 verabschiedete der Regierungsrat das Strassenbauprogramm zur Vernehmlassung bis zum 6. Mai 2022. Innert Frist gingen 28 Stellungnahmen ein.

Zwei externe Einflüsse führten zu einer mehrmonatigen Verzögerung im Genehmigungsprozess. Zum einen die unklare Ausgangslage bei der Sanierung der Ortsdurchfahrt in Teufen. Mit der Zustimmung der Teufner Stimmbürgerschaft in der kommunalen Abstimmung vom 25. September 2022 erhielt der Gemeinderat Teufen den Auftrag, ein Tunnelprojekt als Alternative zum auflagereifen Projekt der Doppelspur auszuarbeiten. Das dauert voraussichtlich vier Jahre. Die Planung der Doppelspur wurde von den AB gestoppt und die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen aus dem Entwurf des Strassenbauprogramms gestrichen. Weil sie als Grossprojekt fast eine Jahrestanche der zu investierenden Finanzmittel beanspruchte, mussten Ersatzobjekte definiert und geplant werden. Zum anderen erfolgte erst im Februar 2023 die Zustimmung des Bundesrates zur Mitfinanzierung der Veloverbindung Liebegg–Lustmühle, ebenfalls in Teufen.

Der Regierungsrat hat das Strassenbauprogramm am 21. November 2023 beschlossen und zuhanden der Kenntnisnahme durch den Kantonsrat verabschiedet (Beilage 1.1).

B. Erwägungen

1. Rechtliches

Gemäss Art. 28 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG; bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbautvorhaben bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Der Regierungsrat hört vor dem Erlass die betroffenen Gemeinden sowie allfällige weitere Interessierte an (Art. 28 Abs. 2 StrG). Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen (Art. 28 Abs. 3 StrG).

2. Grundzüge des Strassenbauprogramms

Die heutigen Anforderungen an die Verkehrswege sind vielfältig. Das Sicherheitsbedürfnis der Gesellschaft, die Vorgaben aus Gesetzen und Normen, die Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfordern laufend Anpassungen an der Strasseninfrastruktur, selbst wenn diese ihre Lebensdauer noch nicht erreicht hat. Hinzu kommen die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee, die Unfallauswertungen der Kantonspolizei, die Planungen und Vorgaben von Dritten, wie beispielsweise der AB, sowie auf dem ganzen Strassennetz die natürliche Abnutzung und Alterung der Materialien. Unter Berücksichtigung all dieser Rahmenbedingungen wurde das Strassenbauprogramm erstellt.



Die Umsetzung des 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2019–2022 zeigt ein gemischtes Bild. Von den geplanten 28 Vorhaben konnten 14 ausgeführt werden oder sind noch im Bau. Fünf Projekte sind weit fortgeschritten in der Planung. Weitere fünf Vorhaben sind genehmigt, aber wegen Einsprachen blockiert und vier wurden aus anderen Gründen zurückgestellt. Die Beilage 1.3 gibt dazu im Detail Auskunft. Ein Teil der noch nicht realisierten Vorhaben wurde ins vorliegende Programm überführt.

Der Regierungsrat hat sich eingehend mit den Vernehmlassungseingaben auseinandergesetzt und wo nötig Anpassungen vorgenommen. Als Ersatzobjekte für den Wegfall der Ortsdurchfahrt Teufen hat er fünf Vorhaben neu aufgenommen:

- die Gesamterneuerung der Schönaustrasse auf dem Abschnitt Egglibachbrücke–Bruggli als zusätzliches Reserveprojekt in Urnäsch (P 1623);
- den Ausbau der Huebstrasse in Herisau (P 1484);
- die Erneuerung der Urnäscherstrasse auf dem Abschnitt Oertlismühle–Einlenker Ramsten in Hundwil (P 1668);
- den Ausbau ab dem Dorf hinauf zur Kreuzung Hirschen in Schwellbrunn (P 1658); und
- die Verbreiterung des Rad- und Gehweges zwischen Lustmühle und Niederteufen (P 1712).

Das bereinigte Programm umfasst neu insgesamt 29 Ausbauprojekte, darunter drei grosse und komplexe Vorhaben:

- den Umbau der Schwänlikreuzung in Herisau (P 1695);
- die Verbesserung der Veloverbindung Riethüsli-Liebegg–Lustmühle zwischen der Stadt St.Gallen und Teufen (P 1700); und
- die neue Brücke über die Goldach zwischen Speicherschwendi und Rehetobel (P 1544).

In den 29 Vorhaben enthalten sind Reserveprojekte, auf die umgeschwenkt werden soll, wenn andere Vorhaben Verzögerungen haben aufgrund von Einsprachen, Projektänderungen oder anderen Einflüssen. Für weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Kapiteln und Objekten des Strassenbauprogramms wird auf die Beilage 1.1 verwiesen.

Der Regierungsrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Programm den heutigen sowie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen der Gemeinden und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht zu werden. Der regionale Ausgleich ist sichergestellt.

3. Querbezüge

a) Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation umfasst die Periode 2024–2028. Es wurde im Juni 2021 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Der Prüfbericht wurde am 22. Februar 2023 veröffentlicht. Das eidgenössische Parlament hat das Geschäft unter dem Titel "Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr" beraten und wird den Krediten voraussichtlich in der Wintersession 2023 zustimmen.

Der Regierungsrat rechnet damit, dass er gegen Ende 2023 die Leistungsvereinbarung unterzeichnen kann und danach die Finanzierungsvereinbarungen für die Einzelmassnahmen abgeschlossen werden können.



Nachfolgende A-Massnahmen sind für den Kanton Appenzell Ausserrhoden vorgesehen:

- Regionale Veloschnellverbindung Liebegg–Lustmühle in Teufen. Dadurch sollen bestehende Schwachstellen und Sicherheitslücken eliminiert und eine direkte und sichere Verbindung geschaffen werden.
- Sanierung Schwänli-Kreisel in Herisau, weil die Kreuzung eine Häufung von Unfällen aufweist.
- Umgestaltung des Knotens Bahnhofstrasse/alte Bahnhofstrasse und der Degersheimerstrasse in Herisau.

Die ersten beiden A-Massnahmen sind als Einzelvorhaben Bestandteil des Strassenbauprogramms. Die dritte A-Massnahme umfasst zwei Kleinvorhaben ohne Erwähnung im Strassenbauprogramm. Der Stand der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm der 2., 3. und der 4. Generation definierten Massnahmen ist in Beilage 1.4 zusammengestellt.

b) Nationalstrasse N25

Auf den 1. Januar 2020 hat die Schweizerische Eidgenossenschaft den Strassenzug Kantonsgrenze SG/AR–Kreuzweg Herisau–Schwänli–Alpsteinstrasse–Scheidweg Waldstatt–Hundwil–Sonderau–Kantonsgrenze AR/Al als N25 ins Nationalstrassennetz übernommen. Die Eigentumsübertragung erfolgte ausserbuchlich und ist aus verschiedenen Gründen im Grundbuch noch nicht nachgetragen. Der betriebliche Unterhalt obliegt der Gebietseinheit VI, welche dem Kanton St.Gallen unterstellt ist. Die Gebietseinheit VI hat mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen, gemäss der das Tiefbauamt den betrieblichen Unterhalt im Unterakkord übernimmt. Für den baulichen Unterhalt und die Bearbeitung von Ausbauprojekten ist die ASTRA-Filiale 4 mit Sitz in Winterthur zuständig.

Die N25 ist eine Nationalstrasse 3. Klasse im Mischverkehr. Mit dem Veloweggesetz hat auch die Aufgabenteilung auf Nationalstrassen 3. Klasse geändert. Per 1. Januar 2023 gehören Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, wie Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zum Strassenkörper der Nationalstrasse und damit in die Zuständigkeit des ASTRA. Der Bund beabsichtigt, diese zusätzlichen Flächen in sein Eigentum zu übernehmen und hat mit den vier betroffenen Gemeinden im Herbst 2023 Gespräche geführt.

Auf jeden Fall hat der Kanton keine Pflichten mehr hinsichtlich der Planung von infrastrukturellen Massnahmen auf und entlang der N25. Das ASTRA hat seine eigenen Planungsprozesse auf der Basis des Nationalstrassengesetzes (NSG; SR 725.11). Das Strassenbauprogramm führt daher keine Vorhaben auf der N25 auf. Nur Projekte unter Federführung des Kantons mit einer Schnittstelle zur N25 sind Bestandteil des Strassenbauprogramms. Dazu wird auf Kapitel 2 im Programmtext verwiesen.

c) Bundesgesetz über Velowege

Auf den 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR 705) in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone, im ersten Schritt ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz innerhalb von fünf Jahren (bis Ende 2027) zu planen. In einem zweiten Schritt ist das geplante Velonetz bis Ende 2042 umzusetzen. Das Veloweggesetz unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und einem solchen für die Freizeit. Die Kantone sorgen dafür, dass die beiden Netze in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung sowie deren Finanzierung. Aus dem Veloweggesetz ergibt sich somit ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf für den Kanton.

Der Regierungsrat hat den Prozess für eine Teilrevision des Strassengesetzes gestartet und verweist diesbezüglich auf Seite 131 des Aufgaben- und Finanzplans 2025–2027. Der Gesetzgebungsprozess dauert ab 2023



mindestens drei Jahre bis zur Inkraftsetzung des kantonalen Ausführungsrechts. Es ist daher nicht zielführend, im vorliegenden Strassenbauprogramm zusätzliche Projekte und Finanzmittel für Velowege aufzunehmen, zumal die Velowegnetze gemäss Bundesauftrag zuerst zu planen sind.

C. Auswirkungen

1. Finanziell

Der Finanzbedarf richtet sich nicht in erster Linie nach der Summe der geplanten Vorhaben, sondern nach dem langjährigen Durchschnitt der Aufwände im Strassenbau. Diese Herangehensweise entspricht auch den Kapazitäten der regionalen Planungs- und Baufirmen und der Verwaltung und sorgt für ein hohes Mass an finanzieller Kontinuität im Staatshaushalt. Leichte Schwankungen sind möglich. Das bedeutet, dass ein Überhang an baureifen Projekten bestehen muss, damit die Vorgaben aus Voranschlag und AFP möglichst genau erfüllt werden können. Es ist Aufgabe des Tiefbauamts, die Objekte auf der Zeitachse entsprechend zu planen.

Die geplanten Bruttoausgaben in der Investitionsrechnung Strassenbau (Konto IR 5900.5010.10) belaufen sich für die Programmperiode auf rund 46.6 Mio. Franken. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von insgesamt 9.6 Mio. Franken. Die Nettoinvestitionen belaufen sich somit für die Programmperiode auf insgesamt rund 37 Mio. Franken (Tabelle 1 im Kapitel 5.4 des Programmtextes).

Zulasten der Erfolgsrechnung (Konto ER 5900.3141.10) geht der Aufwand für die Objekte der Werterhaltung sowie die ersten Planungsphasen. Auch hier fallen Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter an, in der Regel jedoch weniger als in der Investitionsrechnung. Das ergibt insgesamt finanzielle Nettoaufwendungen in der Erfolgsrechnung von 25.1 Mio. Franken (28.8 Mio. minus 3.7 Mio., Tabelle 2 im Kapitel 5.5 des Programmtextes).

Ob ein Objekt über die Investitionsrechnung oder über die Erfolgsrechnung geführt wird, hängt von der Art des Bauvorhabens ab. Für die Darstellung der gesamten Ausgaben im Strassenbau- und Investitionsprogramm sind daher die geplanten Aufwände aus der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung zusammenzuzählen und danach den Einnahmen gegenüberzustellen. Zusammengefasst sollen in den kommenden vier Jahren brutto rund 75.4 Mio. Franken in den Ausbau, die Erneuerung und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindebeiträge, der Beiträge Dritter und der Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm von insgesamt 13.3 Mio. Franken bleiben Nettoausgaben von rund 62.1 Mio. Franken (Tabelle 3 im Kapitel 5.6 des Programmtextes).

In dieser Betrachtung nicht enthalten sind die Kosten des betrieblichen Strassenunterhalts inkl. der Fahrzeugbeschaffungen und der Miete der Werkhöfe. Auch weitere Aufgaben und ihre Kosten wie die Strassenbaupolizei, die Erstellung von Verkehrsgutachten, die Verkehrszählungen oder die Strassenlärmsanierungsprojekte sind nicht Bestandteil des Strassenbauprogramms und der dargelegten Finanzierung. Sie werden jedoch ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die Fondsentwicklung der Strassenrechnung gemäss Kapitel D.2 entspricht daher nicht direkt dem Resultat der Nettoausgaben für die Objekte des Strassenbauprogramms.



2. Personell

Das Strassenbauprogramm ist mit den vorhandenen Ressourcen im Tiefbauamt umsetzbar, vorausgesetzt die derzeit vakante Stelle Projektleiter/-in Veloverkehr kann alsbald besetzt werden. Der Arbeitsmarkt ist ausgetrocknet, zudem suchen alle umliegenden Kantone und Gemeinden ebenfalls technisches Personal. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass ohne die Besetzung der Vakanz Verzögerungen in der Projektentwicklung eintreten werden.

D. Finanzierung

1. Strassenrechnung

Die Kosten für Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen gehen zulasten des Kantons (Art. 74 Abs. 1 StrG). Zusätzlich übernimmt der Kanton technisch und baulich die Erstellung von separaten Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr entlang der Kantonsstrassen. Die Gemeinden zahlen (an) diese Arbeiten über die gesetzlichen Kostenteiler (Art. 75 StrG) und übernehmen diese Flächen nach der Erstellung in ihr Eigentum (Art. 11 Abs. 3 StrG). Sie übernehmen in der Folge auch den Betrieb dieser Anlagen (Art. 50 StrG). Diese Arbeits- und Kostenteilung basiert auf dem Beschluss der Landsgemeinde vom 30. April 1972 und hat sich bewährt.

Die Finanzierung des Strassenbauprogramms erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung geführt (Konto ER 5900). Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen.

Der Strassenrechnung fliessen gemäss dem Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2) folgende Mittel zu:

- zweckgebundene Bundesmittel;
- leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA);
- kantonale Motorfahrzeugsteuer.

a) Zweckgebundene Bundesmittel

Das Strassenbauprogramm geht bezüglich der zweckgebundenen Bundesmittel von der Annahme aus, dass in der Periode 2023–2026 die Einnahmen aus der Mineralölsteuer leicht abnehmen. Die kommenden grossen Veränderungen mit der beabsichtigten Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge und/oder leistungsabhängigen Ansätzen (Mobility Pricing) haben voraussichtlich noch längere politische Diskussionen und Volksabstimmungen zur Folge und werden nicht innerhalb der Strassenbauprogrammperiode umgesetzt sein. Die bundesweite Besteuerung von Elektroautos soll im 2027 zur Abstimmung kommen und frühestens ab 2029 erhoben werden.

b) LSVA

Gemäss Prognose des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit vom April 2023 bleiben die Einnahmen aus der LSVA über die Jahre 2023–2026 konstant.



c) Motorfahrzeugsteuer

Bei der Motorfahrzeugsteuer geht der Regierungsrat ebenfalls davon aus, dass die Einnahmen abnehmen, weil die Elektrofahrzeuge steuerlich entlastet werden sollen. Eine neue Berechnungsmethodik bei der Motorfahrzeugsteuer ist unter den laufenden Projekten und Vorhaben (Massnahmenportfolio) des Regierungsprogramms 2020–2023 enthalten, dessen Schlussbericht der Kantonsrat am 8. Mai 2023 zur Kenntnis nahm. Die zugehörige Vorlage zur Anpassung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (bGS 761.11) ist unter der Federführung des Departements Inneres und Sicherheit in Erarbeitung und im AFP 2025–2027 auf Seite 176 aufgeführt.

Ende August 2023 hat zudem die SVP-Fraktion eine Motion zur Senkung der Strassenverkehrssteuern eingereicht. Der Kantonsrat befindet am 4. Dezember 2023 über deren Erheblicherklärung.

Die Festlegung der Höhe und der Verteilung der Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer liegt in der Kompetenz des kantonalen Gesetzgebers. Die Mittel werden heute folgendermassen verteilt:

- 40 % in die Strassenrechnung;
- 25 % an die Gemeinden für deren Aufwendungen an die dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen;
- 35 % in den allgemeinen Staatshaushalt für die mit dem Verkehr zusammenhängenden Aufgaben (Verkehrspolizei, Gerichtsbehörden, Gewässerschutz etc.).

2. Entwicklung Strassenfonds

Der Bestand des Staatsstrassenfonds steigt trotz der Ausgeglichenheit von Ausgaben und Einnahmen für das Strassenwesen in den kommenden Jahren steil an. Der Fondsbestand ist per 1. Januar 2023 mit rund 8.7 Mio. Franken im Plus und steigt im Verlauf der Programmperiode auf ein Plus von rund 24.6 Mio. Franken. Der Grund liegt in der geänderten Abschreibungspraxis nach HRM2 in Kombination mit der Aufwertung des Strassennetzes (Restatement).

Bei der Einführung von HRM2 wurde bei den Nettoinvestitionen Kantonsstrassenbau von der bisher angewandten Praxis der Direktabschreibung auf Aktivierung und Abschreibung über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren umgestellt. Um zu verhindern, dass die Abschreibungen in den Anfangsjahren von HRM2 zu tief sind, machte der Kanton vom Wahlrecht nach HRM2 Gebrauch, wonach eine Neubewertung des Verwaltungsvermögens (Restatement) möglich ist. Die Kantonsstrassen wurden per 1. Januar 2014 um 91.2 Mio. Franken aufgewertet. Diese Aufwertungsreserve wurde gestützt auf Art. 47 Abs. 3 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; bGS 612.0) über 10 Jahre linear über die zweite Stufe der Erfolgsrechnung aufgelöst; die Auflösung endet mit der Rechnung 2023.

Der Kantonsrat wurde an der Sitzung vom 3. Dezember 2018 anlässlich der Kenntnisnahme des 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2019–2022 detailliert über die Gründe und die Auswirkungen der Abschreibep Praxis HRM2 auf den Fondsbestand informiert. Der Fondsbestand fiel in der Periode 2019–2022 allerdings nicht wie damals prognostiziert ins Minus, unter anderem weil die kostenintensiven Projekte Bahnhofkreuzung Herisau und Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen nicht gleichzeitig in der Programmperiode realisiert wurden. Die Minderausgaben führen dazu, dass der Fondsbestand Ende 2026 rund 21.5 Mio. Franken höher ist, als 2018 berechnet.



Wie in Abschnitt C.1. dargelegt, werden aus der Strassenrechnung auch andere strassenbedingte Aufwände des Tiefbauamts finanziert. Die Fondsentwicklung entspricht daher nicht direkt dem Resultat der Nettoausgaben für die Objekte des Strassenbauprogramms. Auf jeden Fall sind die geplanten Objekte mit den Einnahmen der kommenden vier Jahre finanzierbar.

Die ausführlichen Erläuterungen zu den Abschreibungen und zum Saldoverlauf des Strassenfonds 2010–2022 sowie die aktuelle Prognose bis 2040 sind in Beilage 1.6 dargelegt.

Die vorhergehenden Ausführungen zeigen, dass die Einnahmen der Strassenrechnung über vier Jahre nicht direkt den Kosten der Objektliste gegenübergestellt werden können. Auch ist der Zeitrahmen zwischen Projektstart und Inbetriebnahme eines grösseren Strassenbauvorhabens heute meist deutlich länger als vier Jahre. Das heisst, eine scharfe Abgrenzung der Gesamtkosten der Objektliste auf eine Vierjahresperiode ist gar nicht möglich. Dies ist der Komplexität der Strassenrechnung und den Branchenrealitäten geschuldet. Letztlich erhalten mit der Projektgenehmigung alle Projekte einen Einzelkredit des zuständigen Organes (Art. 4 Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Es ist Aufgabe des Tiefbauamts, die Objekte innerhalb dieses spezifischen Kreditrahmens zu realisieren.

E. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

An der Vernehmlassung nahmen 14 Gemeinden teil. Sechs Gemeinden (Stein, Schönggrund, Bühler, Gais, Grub und Reute) und die Gemeindepräsidienkonferenz verzichteten auf eine Stellungnahme. Drei Gemeinden (Trogen, Heiden, Lutzenberg) beschränkten sich auf eine reine Kenntnisnahme.

Weiter folgten Eingaben von fünf politischen Parteien (FDP, PU, SP, SVP, Junge Grüne Appenzellerland), vier Verbänden (ACS, Pro Velo St.Gallen Appenzell, Procap St.Gallen-Appenzell, WWF), dem ASTRA, den AB, der IG Veloverkehr Teufen sowie von zwei Privatpersonen.

Bei den Gemeinden ist das Strassenbauprogramm grossmehrheitlich auf Zustimmung gestossen. Verschiedene Gemeinden hatten kleinere Fragen und Anliegen zu den Projekten auf ihrem Gemeindegebiet, die teils bilateral durch das Tiefbauamt bereits beantwortet wurden oder im Rahmen der weiteren Projektabwicklung behandelt werden.

Bei den Parteien bewegen sich die Stellungnahmen entlang ihrer verkehrspolitischen Grundhaltung. Während die FDP und die PU das Programm und die Objekte insgesamt begrüssen, äussert sich die SVP nicht zu den einzelnen Vorhaben. Die SP und die Jungen Grünen Appenzellerland sind deutlich kritischer. Es sind von den Parteien auch einige Vorschläge und Forderungen eingebracht worden, welche das Strassenbauprogramm nicht direkt betreffen und in anderen Zusammenhängen zu diskutieren sind. Dazu gehören die Forderungen nach einer Revision der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer (FDP, SVP, PU), der Vorschlag nach Wiedereinführung von autofreien Sonntagen (Junge Grüne Appenzellerland) oder die Forderung nach einem Gesamtverkehrskonzept durch die PU. Der Regierungsrat verweist zu letzterem auf seine umfassende Antwort vom 12. Juni 2023 auf das Postulat der PU zum gleichen Thema.

Alle Parteien haben sich zur Umsetzung des neuen Veloweggesetzes geäussert. Auch hier zeigen sich die verkehrspolitischen Grundhaltungen. Während die SVP eine pragmatische Umsetzung unter Berücksichtigung der



Topografie fordert, will die SP die Veloführung entlang der Hauptachsen lieber heute als morgen attraktiver gestalten.

Die Stellungnahmen der Verbände konzentrieren sich auf ihre Verbandsziele. Die Eingabe der IG Veloverkehr Teufen und einer Privatperson beschränken sich primär auf die Ortsdurchfahrt Teufen. Weil dieses Objekt nicht mehr im Strassenbauprogramm enthalten ist, ist darauf nicht mehr vertieft einzugehen.

Verschiedentlich tauchen Forderungen und Fragen hinsichtlich der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) auf. Der Regierungsrat verweist auf die Eingabe der Procap St.Gallen-Appenzell, welche dem Kanton eine sorgfältige Vorgehensweise attestiert und für die gute Zusammenarbeit dankt. Aus verschiedenen Gründen werden nicht alle Haltekanten der 1. Priorität und in der Zuständigkeit des Kantons per 31. Dezember 2023 umgebaut sein.

Kritisiert wird auch der nur rudimentär behandelte Ausblick auf das Folgeprogramm 2027–2030. Der Regierungsrat nimmt die Kritik zur Kenntnis. Er betont jedoch, dass sich für eine Konkretisierung der Langfristplanung die Gemeinden entsprechend einbinden lassen müssen.

Im Detail kann auf die Auswertung der Vernehmlassung (Beilage 1.2) verwiesen werden.

F. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Yves Noël Balmer

sign. Roger Nobs

Yves Noël Balmer, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

Beilagen

Beilage 1.1	4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 inkl. Anhänge
Beilage 1.2	Auswertung der Vernehmlassung
Beilage 1.3	Controlling 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022
Beilage 1.4	Stand Umsetzung Massnahmen Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee
Beilage 1.5	Darlegung umgesetzter und geplanter Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr bei den Objekten des 3. und 4. Strassenbauprogramms
Beilage 1.6	Bestand Strassenfonds 2010–2040