

öV-Konzept 2024–2029; Auswertung der Vernehmlassung

1 Vorbemerkungen

A. Teilnehmende

- Gemeinden
 - Bühler
 - Gais
 - Grub
 - Heiden
 - Herisau
 - Hundwil
 - Lutzenberg
 - Rehetobel
 - Reute
 - Schönengrund
 - Schwellbrunn
 - Speicher
 - Stein
 - Teufen
 - Trogen
 - Urnäsch
 - Wald
 - Waldstatt
 - Walzenhausen
 - Wolfhalden
 - Gemeindepräsidienkonferenz (GPK)

- Politische Parteien
 - Evangelische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden (EVP)
 - FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP)
 - Die Mitte Appenzell-Ausserrhoden (Mitte)
 - Die Mitte Hinterland AR (Mitte-HL)
 - Junge Grüne Appenzellerland (JG)
 - Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (PU AR)
 - Sozialdemokratische Partei Appenzell Ausserrhoden (SP)
 - SVP Appenzell Ausserrhoden (SVP)

- Transportunternehmen
 - Appenzeller Bahnen AG (AB)
 - Regiobus AG (REGO)
 - PostAuto, Gebiet Ost (PostAuto)
 - Schweizerische Südostbahn AG (SOB)

- Verbände und Organisationen
 - Appenzellerland Tourismus AG (ATAG)
 - Touring Club Schweiz, Sektion Appenzell Ausserrhoden (TCS)
 - Regio Appenzell AR–St. Gallen–Bodensee (Regio)

- Privatpersonen
 - Andreas Pecnik, Basel/Wald AR (Pecnik)

B. Keine Stellungnahme eingereicht

- AöV Kanton St.Gallen
- Kanton Appenzell Innerrhoden
- Kanton Thurgau
- Bundesamt für Verkehr
- Turbo AG
- Tarifverbund OSTWIND
- Säntis Schwebbahn AG
- VCS Sektion St.Gallen-Appenzell
- Jungfreisinnige Ausserrhoden
- JSVP AR
- JUSO Appenzellerland
- Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden
- EDU Appenzellerland
- GLP Appenzellerland

C. Umfassende Übernahme von Stellungnahmen

- Stellungnahme der GPK: Hundwil, Lutzenberg, Rehetobel, Reute und Speicher (weitere Gemeinden haben den Wortlaut bei einzelnen Fragen übernommen; dies wird nicht explizit erwähnt).

2 Überblick

Frage	Antworten				Vgl. Kapitel
	Ja	Grundsätzlich einverstanden.	Nein	Keine Beurteilung	
Frage 1: Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?	6 (EVP, Gais, Grub, Mitte, Regio, SOB)	29 (AB, ATAG, FDP, GPK, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, PostAuto, PU-AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SP, Speicher, Stein, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden)	1 (Bühler)	0	4.1
Frage 2: Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?	14 (Bühler, GPK, Grub, Lutzenberg, PostAuto, Regio, Rehetobel, Reute, SOB, Speicher, TCS, Teufen, Urnäsch, Walzenhausen)	20 (AB, ATAG, EVP, FDP, Gais, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Mitte, Mitte-HL, PU AR, REGO, Schwellbrunn, SP, Stein, SVP, Trogen, Wald, Waldstatt)	1 (Wolfhalden)	1 (Schönengrund)	0
Frage 3: Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?	4 (Gais, Grub, Regio, Trogen)	29 (AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, GPK, Heiden, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Schönengrund, SP, Speicher, Stein, SVP, TCS, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden)	2 (Herisau, Mitte)	1 (Wald)	4.3
Frage 4a: Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?	25 (Bühler, EVP, Gais, GPK, Grub, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SOB, Speicher, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen)	10 (AB, ATAG, FDP, Mitte, PostAuto, SP, Stein, SVP, TCS, Wolfhalden)	1 (REGO)	0	0

Frage	Antworten				Vgl. Kapitel
	Ja	Grundsätzlich einverstanden.	Nein	Keine Beurteilung	
Frage 4b: Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?	26 (AB, ATAG, FDP, Gais, GPK, Grub, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Mitte, Mitte-HL, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, Schönengrund, SOB, SP, Speicher, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Wald, Waldstatt, Wolfhalden)	3 (PostAuto, Stein, Walzenhausen)	5 (EVP, Heiden, JG, PU AR, Urnäsch)	2 (Bühler, REGO)	0
Frage 5a: Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?	17 (AB, EVP, Gais, GPK, Grub, Lutzenberg, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, TCS, Trogen, Urnäsch, Wald)	16 (ATAG, FDP, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Mitte-HL, PostAuto, REGO, Schönengrund, SP, SVP, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden)	2 (Mitte, Stein)	1 (Bühler)	4.5
Frage 5b: Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?	15 (GPK, Grub, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Mitte-HL, Regio, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SP, Speicher, Trogen, Wald)	19 (AB, ATAG, EVP, FDP, Heiden, JG, Mitte, PostAuto, PU AR, REGO, SOB, Stein, SVP, TCS, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden)	0	2 (Bühler, Gais)	4.5
Frage 6a: In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?	24 (EVP, Gais, GPK, Grub, Heiden, Hundwil, Lutzenberg, Mitte-HL, Regio, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Wolfhalden)	7 (AB, ATAG, FDP, PostAuto, PU AR, Waldstatt, Walzenhausen)	3 (JG, Mitte, Stein)	2 (Bühler, Herisau)	4.6
Frage 6b: In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?	7 (Gais, Hundwil, Regio, Schwellbrunn, Stein, Urnäsch, Wolfhalden)	21 (AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, Grub, Heiden, Herisau, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, SOB, SP, SVP, TCS, Trogen, Wald)	5 (JG, Mitte, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen)	3 (GPK, Lutzenberg, Speicher)	4.6

Frage	Antworten				Vgl. Kapitel
	Ja	Grundsätzlich einverstanden.	Nein	Keine Beurteilung	
Frage 7: in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?	16 (ATAG, GPK, Grub, Hundwil, Lutzenberg, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Wolfhalden)	17 (AB, Bühler, EVP, FDP, Heiden, Mitte, Mitte-HL, PostAuto, REGO, Schönengrund, SP, Stein, SVP, TCS, Wald, Walzenhausen)	1 (JG)	2 (Gais, Herisau)	4.8
Frage 8: Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?	22 (FDP, GPK, Grub, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, PostAuto, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, Stein, SVP, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen)	11 (AB, ATAG, Bühler, EVP, Heiden, JG, Mitte, Mitte-HL, Schönengrund, TCS, Trogen, Wolfhalden)	1 (Teufen)	2 (Gais, REGO)	4.8
Frage 9: In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?	18 (AB, ATAG, EVP, Gais, GPK, Grub, Heiden, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, SOB, Speicher, Stein, Teufen, Trogen, Waldstatt)	12 (FDP, Mitte, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, Schönengrund, Schwellbrunn, TCS, Urnäsch, Wald, Walzenhausen, Wolfhalden)	3 (Bühler, JG, SVP)	3 (Regio, REGO, SP)	0
Frage 10: In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?	14 (Gais, Grub, Herisau, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, Regio, Schönengrund, SP, Stein, SVP, Trogen, Urnäsch, Wald)	20 (AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, GPK, Heiden, Hundwil, Lutzenberg, Mitte, REGO, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, TCS, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen)	2 (JG, Wolfhalden)	0	4.10

Allgemeine Hinweise:

- Zustimmende Bemerkungen ohne Änderungs- und Erklärungsbedarf werden nicht erwähnt, es sei denn, diese betreffen explizit umstrittene Punkte.
- Dies gilt ebenso für rein redaktionelle Bemerkungen wie z.B., dass sich eine Antwort nur auf die Sicht der Stellung nehmenden Gemeinde beziehen.
- Bemerkungen und Anträge, welche besser zu einem anderen Kapitel passen, wurden mit entsprechendem Vermerk verschoben.
- In beiden Fällen wird die Grundantwort (i.d.R. «Grundsätzlich einverstanden») belassen; es ist also möglich, dass «Grundsätzlich einverstanden» ohne weiteren Kommentar vorkommt.
- Gleichlautende Bemerkungen vom selben Antwortenden in mehreren Fragen werden nur beim ersten Vorkommen erwähnt.

3 Schwerpunktmassige Stossrichtung der Bemerkungen

Nachstehende Bemerkungen finden sich in zahlreichen Stellungnahmen und zeigen Schwerpunkte der Vernehmlassungsantworten, sei es bei der Aufführung genereller Hinweise oder in Bemerkungen zu einzelnen Fragen (dort dann in nachstehenden Tabellen zu einzelnen Kapiteln des ÖV-Konzepts nicht mehr aufgeführt).

Vernehmlasser	Stellungnahme, Bemerkungen	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB, Herisau, Hundwil, Regio, Stein, SVP, Teufen	Verschiedentlich erwähnt wird die Anschluss-Situation in Lustmühle – die Gemeinde Hundwil wünscht Anschlüsse gemäss der Planung Linie 180, die Gemeinde Stein eine Taktverdichtung der Linie 180 und die AB fragt, weshalb denn eine Anbindung nicht möglich sei – die Züge kreuzen ja bereits im 15-Minuten-Takt dort. Generell wird gefordert, eine Neuplanung vor dem Horizont 2035 durchzuführen.	<p>Im Viertelstundentakt von Mo-Fr morgens und abends in der HVZ ist die Anschluss-Situation in der Lustmühle gut. Während dem Halbstundentakt funktioniert der Anschluss dagegen nicht, bzw. nur mit einer langen Standzeit. Ausserdem macht der Bus hier gute Anschlüsse in St.Gallen auf den Fernverkehr, die bei der Bahn verpasst werden. Dies kann dem Kunden, der diese Anschlüsse heute erreicht, kaum vermittelt werden. Als weiteres Hindernis kommt der Wechsel der Taktlage der AB dazu, sowie die Tatsache, dass mit integriertem Eilzug kein sauberer 15-Minuten-Takt besteht (kein Halt Eilzug in Lustmühle). Bei der detaillierten Überprüfung der Linie 180 hat sich gezeigt, dass somit drei bis vier verschiedene Fahrplankonzepte über den Tag notwendig wären, was als nicht kundenfreundlich taxiert wurde. Für eine saubere Anbindung wäre ein Ausbau des 15-Minuten-Taktes über die ganze Betriebszeit (oder eine Kreuzung des Grundtaktes in Lustmühle) notwendig. Beides ist zurzeit nicht möglich. Deshalb kann die Anbindung über den ganzen Tag bis auf Weiteres nicht vorgenommen werden.</p> <p>Die Anbindung von Zusatzkursen in der Lustmühle ist in der HVZ am Morgen und am Abend weiterhin geplant. Diese Kurse werden eingeführt, sobald der Wendeplatz gebaut ist. Dies wird im Dezember 2024 der Fall sein.</p>	
ATAG, FDP, JG, Mitte, SP, TCS, Urnäsch	Verdichtung Urnäsch–Schwägalp wird begrüsst. Schönwetterfahrpläne werden jedoch kritisch gesehen, die Nachfrage bestehe auch bei schlechtem Wetter (Gruppenanlässe) und für das Personal seien solche Angebote unattraktiv. Ebenso sei die Kommunikation und Entscheidungsfindung schwierig. Hingegen werden Pop-Up-Kurse durch FDP und TCS ausdrücklich begrüsst.	Abklärungen mit Postauto laufen. Zusatzkurse nur bei schönem Wetter fahren zu lassen, macht aus ökologischen und finanziellen Gründen Sinn, da bei schlechtem Wetter die Nachfrage tief ist. Gruppen können die Regelkurse benutzen.	
Bühler, EVP, JG, SP, SVP, TCS, Teufen	Die Datenqualität wird von verschiedener Seite als «ungenügend» klassiert (einerseits wegen fehlenden Daten zum Freizeitverkehr, andererseits, weil noch keine Daten von 2022 vorliegen). Es wird vermehrt eine Auswertung von Handydaten oder weiterer digitaler Daten angeregt, um die Datenbasis zu verbessern.	<p>Mit den Pendlerströmen, den tatsächlichen Frequenzen von Bahn und Bus und den Siedlungspotentialen sind die wesentlichen Grundlagen für die Beurteilung vorhanden, sie wird zusätzlich mit einem Quervergleich zu den Strassenverkehrszählungen ergänzt. So ist die Aussagekraft der Zahlenbasis insgesamt gut. Die Tabelle in Kapitel 1.1.1 wurde noch mit den IST-Zahlen 2022 ergänzt.</p> <p>Verbesserungen in der Datengrundlage werden sich aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung in den nächsten Jahren ergeben. Beispiel ist die Auswertung der Pendlerströme aufgrund von Handydaten. Diesbezüglich gibt es allerdings noch gewisse Hürden zu überwinden. Pilotprojekte laufen zurzeit zum Beispiel über 42hacks. Im Fokus stehen vor allem grössere Firmen, wo mit einer Verlagerung auf den ÖV der Modal Split erhöht werden kann.</p>	Anpassen



Appenzell Ausserrhoden

EVP, FDP, JG, TCS	Zahlreiche Stellungnahmen drehen sich um die Thematik des Vollknotens St.Gallen. Generell wird gewünscht, dass sich der Kanton für den Vollknoten einsetzt; es bestehen allerdings unterschiedliche Haltungen bzw. Ansichten, wie und wann dies geschehen soll, was dafür notwendig ist und was danach alles möglich wird.	Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wird sich im Rahmen des Ausbaus des AS 2035 weiterhin für den Vollknoten St. Gallen und eine gute Anbindung der AB und der übrigen Linien an das übergeordnete Netz einsetzen, Die anstehenden Bus-Planungen werden so konzipiert, dass sie später an die entsprechenden Ausbauschritte angepasst werden können.	
FDP, GPK, Heiden, Herisau, JG, Lutzenberg, PU-AR, REGO, Rehetobel, Reute, Speicher, Trogen, Urnäsch, Waldstatt, Walzenhausen	Es wird allgemein bemängelt, dass das vorliegende Konzept nicht aufzeige, wie der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden könne. Das betreffe einerseits alternative Angebote «über das Kennzahlensystem hinaus», oder die Verknüpfung mit dem zunehmenden E-Bike-Verkehr, andererseits auch politische Massnahmen wie Parkplatz-Bewirtschaftung, Steuerabzüge oder Fragen des Mobilitätsmanagements bei grossen Betrieben. Zudem wird angemerkt, dass der ÖV nicht nur auf die Siedlungsentwicklung reagieren soll, sondern auch Treiber derselben sein kann. Gewünscht wird insbesondere eine verstärkte Hervorhebung in Kapitel 3.5. Es wird weiter bedauert, dass das Mobilitätskonzept des Kantons als Grundlage noch nicht vorliegt.	Das Vorliegen des Mobilitätskonzeptes konnte nicht abgewartet werden, weil das ÖV-Konzept jeweils über 5 oder 6 Jahre läuft und dann in Koordination mit dem zweijährigen Fahrplan- und Bestellverfahren neu zu erarbeiten ist. Es bestehen Ansätze, wie der Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs gefördert werden kann. Diese sind in die Kapitel 3.5 bis 3.7 eingeflossen. Klar ist aber auch, dass gewisse Massnahmen nur gesamtschweizerisch umsetzbar sind oder politische Diskussionen erfordern. Positiv zu werten ist der Sinneswandel zugunsten des öV, der in den letzten Jahren aufgrund der Klimadiskussion stattgefunden hat.	
GPK, Heiden, JG, Lutzenberg, Mitte, Mitte HL, PostAuto, Rehetobel, Reute, SP, Speicher, Teufen Trogen, Waldstatt	Es schwingt eine gewisse «Resignation» mit – der öV werde verwaltet, die Angebotsplanung sei wenig zukunftsorientiert. Es soll aufgezeigt werden, wo und wie ein Quantensprung im ÖV möglich sei – in verschiedenen Stellungnahmen wird die «Huhn-Ei-Frage» erwähnt: Ein Angebotsausbau kann auch Nachfrage generieren. Siehe auch Ziff 5.1 Ziel 2030: «Angebote im öV so verbessert, dass die Nutzung stark steigt und eine Umsteigeeffekt MIV-öV stattfindet».	Das Konzept zeigt auf, wo ein Ausbau möglich und sinnvoll ist. Damit wird ein Umsteige-Effekt ausgelöst. Dieser Effekt wird noch verstärkt, wenn die politische Bereitschaft besteht, weitere Massnahmen zugunsten des ÖV zu ergreifen zum Beispiel im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung. Im Weiteren zeigt das Konzept in den Kapiteln 3.5 bis 3.7 zukunftsorientierte Möglichkeiten auf, die dank fortschreitender Digitalisierung in den nächsten Jahren vertieft werden.	
Hundwil, Mitte-HL, SP, Teufen, Trogen, Urnäsch, Walzenhausen	Verschiedentlich wird bemängelt, dass die Ostwind-Tarife nicht kundenfreundlich seien, weil z.B. direktere Wege teurer als Umwege seien oder zusätzliche Zonen (z.B. Zürchersmühle–Urnäsch) nicht nachvollziehbar seien. Hinzu kommt, dass die Tarife generell eher zu hoch und kompliziert seien, um ein Umstieg zu fördern.	Die Problematik ist bekannt und es gibt keinen Tarifverbund, in dem nicht stellenweise solche Probleme auftreten. Grund sind die Zonentarife. Je nach Strecke (Ortschaften vor/nach Zonengrenze) ist die Distanz klein und der Preis gleich hoch, wie bei einer längeren Fahrt. Falls die Gemeinden den Preis für ihre Bewohnerinnen und Bewohner senken möchten besteht die Möglichkeit, solche Tickets gezielt mitzufinanzieren. Die Bereitschaft der Gemeinden hierzu ist aber meist nicht vorhanden. Im weiteren wird sich der Kanton im Tarifverbundrat Ostwind für eine Überarbeitung des Tarifzonenplanes einsetzen. Ob dies notwendig sein wird, ist allerdings auch von der weiteren Entwicklung auf nationaler Ebene abhängig. Hier läuft mit myRide ein Pilotprojekt, das bei positivem Ausgang zu einer gesamtschweizerischen Vereinfachung in Tarif und Vertrieb führen wird.	

<p>GPK, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher, SP</p>	<p>Die Auffassung wird geteilt, dass im kantonalen Richtplan wenig Aussagen zur Weiterentwicklung des (öffentlichen) Verkehrs bestehen. Es sei sicherzustellen, dass zukünftig Resultate aus den ÖV-Planungen wie dem vorliegenden Konzept auch Eingang in den Richtplan finden. Aus Sicht der SP würde das Regierungsprogramm auch eine deutliche «Verschärfung» der ÖV-Ziele im Richtplan erfordern.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, weshalb Angebotsplanungen im öV (Detailplanungen) oder Inhalte aus dem vorliegenden Konzept Eingang in den kantonalen Richtplan finden sollten und was der Mehrwert davon wäre. Die primäre Aufgabe des kantonalen Richtplans ist die Abstimmung der bedeutenden raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung. Reine Angebotsausbauten haben in der Regel keine direkte Raumwirksamkeit. Der heutige Inhalt des Kapitels V.3 des Richtplans wird im Rahmen eines Richtplankonzepts überprüft. Der künftige Inhalt des Kapitels V.3 wird anhand des Richtplankonzepts ausgerichtet und im Rahmen von regelmässigen Überprüfungen festgelegt.</p>	
--	--	---	--

4 Die Antworten im Detail

4.1 Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton.

Frage 1: Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Gais, Grub, EVP, Mitte, Regio, SOB	6
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, FDP, GPK, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, Post-Auto, PU AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SP, Speicher, Stein, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Wadstatt, Walzenhausen, Wolfhalden	29
Nein	Bühler	1
Keine Beurteilung	-	0

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Fragen, Anträge	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	Frage: Was sind die Erklärungen, dass der Kostendeckungsgrad teilweise steigt obwohl die Einsteiger/km abnehmen?	Nebst Änderungen in der Kosteneffizienz der Angebote (z.B. durch neue Buskonzepte) hängt das vor allem damit zusammen, dass diese Kennzahl die gefahrenen Kilometer (als Hauptbasis für die Einnahmen) nicht widerspiegelt. Dies ist mit ein Grund, die Kennzahlen anzupassen und neu die Linienbelastung zu verwenden (vgl. Bericht Kapitel 4).	
AB	Antrag zu Kapitel 1.1.4: Im Fazit ist festgehalten, dass zusätzliche Angebotsausbauten erst auf das Ende der Konzeptperiode realistisch sind. Die AB beantragen eine Ergänzung, dass punktuelle Erweiterungen möglich sind (z.B. Eigentrassierung der Schnellzüge).	Die entsprechende Formulierung wurde aus der Entwicklung von Kosten und Kennzahlen abgeleitet und ist somit noch keine Handlungsanweisung, sondern eine Feststellung. Ergeben sich aufgrund der Nachfrageentwicklung Spielräume, sind punktuelle Verdichtungen jederzeit möglich (vgl. Bericht Kapitel 6).	
AB	Frage zu Kapitel 1.3.1. Der VAE gehört trotz der deutlichen Kostenreduktion noch immer zu den teuersten «Nicht-Zahnradbahnen», woran liegt das?	Es werden im Rahmen des öV-Konzeptes keine Kostenstrukturen einzelner Züge kommentiert. Massgebend für Vergleiche sind vielmehr die Ergebnisse der Kennzahlenauswertungen, die zwischen den Bestellern (Bund und Kantone) und den einzelnen Transportunternehmen diskutiert wird.	
ATAG	Antrag: Ziffer 1.2.4 wäre zu ergänzen mit den Kennzahl DTV und Wochenendverkehr MIV, z.B. auf der Alpsteinstrasse in Herisau, Schwägalpstrasse usw. Dies liesse Rückschlüsse auf den Modal Split und anschliessend auf die Angebotsgestaltung des öV schliessen.	Es ist schwierig, die beiden Frequenzen zu vergleichen, da beim öffentlichen Verkehr eine deutlich stärkere Bündelung stattfindet als beim MIV.	
Bühler	Bemerkung: Die tiefe Nutzung einzelner Angebote wird interpretiert als tiefe Nachfrage (S.15) was nicht dasselbe sei.	Diese Aussage wird im öV-Konzept nicht gemacht. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass absolut betrachtet nur sehr wenige Pendlerströme in	

		Richtung Zürich führen. Es wird aber auch die hohe Nachfrage auf diesen Linien erwähnt, die vor allem auf den Freizeitverkehr zurückzuführen ist.	
Bühler	Bemerkung: Es fehlen Angaben über die Zahl der Durchfahrer bei der DML in St. Gallen. Der Wert wäre ein guter Gradmesser für den Erfolg der Konzeption und einfach zu erheben.	Die AB hat die Durchfahrer im Jahr 2019 erhoben und ist auf einen Anteil von rund 20% gekommen. Die Analyse der gesamten Auswertung wurde in den Jahren 2019-2022 im Rahmen der nationalen Fahrplanvernehmlassung mehrfach diskutiert und auch schriftlich dargelegt.	
FDP	Bemerkung zu 1.1.3. Die KDG orientieren sich nicht an den Vorgaben des Bundes, diese sind deutlich tiefer (Art. 4 Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) vom 24.11.2020).	Der Bund hat die Mindestwerte festgelegt. Er steuert die finanziellen Mittel über die Kantonsquote. Die Kantone definieren strengere Mindestwerte. Dies bewährt sich insofern, als eine Differenzierung zwischen einem Grundangebot und einer dichteren Erschliessung bei entsprechendem Potential möglich ist. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden stimmt die Vorgaben wegen der vielen kantonsüberschreitenden Linien mit denjenigen des Kantons St. Gallen ab. Dieses Vorgehen hat sich bewährt (vgl. Bericht Kapitel 4).	
FDP	Bemerkung zu 1.1.3. Durch das BAV werde z.B. der KDG 2019 der Linie 857 vom BAV mit 31.4 % und nicht mit 29.62 % angegeben.	Die Unterschiede ergeben sich deshalb, weil das BAV für die Berechnung des Kostendeckungsgrades PLAN-Zahlen und der Kanton IST-Zahlen verwendet hat.	
FDP	Bemerkung zu 1.4. Beim Handlungsbedarf «Ersatzangebot» fehlt eine Taxi-Alternative (funktioniert z.B. in Lutzenberg bestens).	Kenntnisnahme. Es wird hier erst der Handlungsbedarf «Prüfung Ersatzangebote» aufgelistet – diese Prüfung wird zu späterem Zeitpunkt ergebnisoffen durchgeführt (vgl. Bericht Kapitel 6.4.3).	
GPK, Heiden, Herisau, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher	Seite 19, 1.3.1 Kosten pro produktive Kilometer: Es erstaunt, dass die eher hohen Kosten – trotz erkennbarer Gründe – einfach so hingenommen und kein zwingender Handlungsbedarf gesehen werden. Wenn Gründe bekannt sind, sollte die Motivation bestehen, dennoch Massnahmen zu prüfen und ggf. einzuführen.	In diesen Fällen ist es so, dass im Rahmen des bestehenden Angebotes keine effizienten kurzfristigen Massnahmen bestehen, um das Problem zu lösen. In den Detailplanungen Vorder- und Hinterland wird man gezielt versuchen, die erkannten Ineffizienzen zu beheben.	
Herisau	<i>Bemerkung zu Seite 5: Als Zielsetzung wird vermerkt, "die Wirtschaftlichkeit des öff. Regionalverkehrs zu erhöhen, um die Kosten trotz Teuerung und steigender Energiepreise im Griff zu haben". Diese Haltung ist grundsätzlich richtig. Falsch wäre es, wenn man dies mit Übernahmen von lukrativen Ortbuslinien zu erreichen versucht (siehe Erlöseinbrüche der Linienkette 180/182 Seite 12). Der Kostendeckungsgrad ist ein wesentlicher Faktor, um die von der öffentlichen Hand und den Fahrgästen investierten Mittel zu legitimieren.</i>	Es besteht keine Absicht, die Linien 180 und 182 zu Ungunsten des Ortsbusnetzes zu verändern. Die Planung in Herisau soll angebotsbasiert erfolgen, um den grösstmöglichen Nutzen für die Kundschaft zu erzielen (und somit den höchsten Umsteigeeffekt auf den ÖV). Dabei kann es dazu kommen, dass gewisse Linien neu verknüpft werden.	
Hundwil, Walzenhausen	Nach wie vor erkennen die Gemeinden keinen direkten Nutzen aus der Durchmesserlinien, obschon sie diese ebenfalls mitfinanziert haben.	Sämtliche Gemeinden im Kanton Appenzell Ausserrhoden haben sich finanziell an der DML beteiligt; das wurde politisch so beschlossen und es war von Beginn weg klar, dass nicht alle Gemeinden einen direkten Nutzen haben. Deshalb wurden die Kosten über einen speziellen Schlüssel auf die Gemeinden verteilt.	

Mitte-HL, SP	Beide hinterfragen die Relevanz der Kennzahlen (Auslastung und Wirtschaftlichkeit) – auch im Vergleich mit den Angebotszielen, die so ggf. nicht erreicht werden können, und mit der Tatsache, dass der MIV externe Kosten verursacht, welche nicht gleichermaßen berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme. Eine Priorisierung der beschränkten Mittel über die Kennzahlen ist wichtig, da die wünschbaren Ausbauten die finanziellen Möglichkeiten bei weitem übersteigen.	
PostAuto, PU AR, Teufen	Antrag: Touristisches Potenzial bzw. Potential für Freizeitverkehr sollten für den Kanton noch weiter erörtert werden. Tourismus und Mobilität sollten aufeinander abgestimmt sein. (Ergänzung Teufen: Formulierung als Wunsch für die Zukunft).	Aktuell fehlt eine sinnvolle Zahlenbasis für den Freizeitverkehr. Der Kanton AR verfolgt aktuell das Projekt 42hacks intensiv und prüft mit den Ostschweizer Kantonen die Möglichkeiten zur Auswertung von Handydaten, mit dem Ziel, solche Grundlagen in den nächsten Jahren anwenden zu können.	
PU AR	«Schwache» Linien werden in Frage gestellt ohne Rücksicht auf die Anwohnenden.	Dieser Einwand ist nicht nachvollziehbar. Das Vorgehen, Linien unter einem bestimmten Schwellenwert zu überprüfen, ist allgemein anerkannt und politisch breit abgestützt – ein zielgerichteter Umgang mit Steuerfinanzen ist Pflicht und führt auch in anderen Bereichen gelegentlich zu Nachteilen für einzelne Gemeinden oder Bevölkerungsteile.	
Schwellbrunn	Es ist erfreulich, dass die Angebotsziele mehrheitlich erfüllt werden. Obwohl Schwellbrunn die Ziele erfüllt, würde sich eine Reduzierung des Angebots auf die Nachfrage auswirken. Deshalb soll der 1-Stundentakt und der ½-Stundentakt zu den HVZ beibehalten werden. Gemäss Aussage steigt die Effizienz nicht mit zunehmender Kurspaare, dies bedeutet im Umkehrschluss, wenn das Angebot zurückgefahren wird, wird es noch weniger Benutzer geben.	Das Angebot in Schwellbrunn wird aufgrund erfüllter Vorgaben mindestens im heutigen Mass weitergeführt, allenfalls mit zusätzlichen Verdichtungen, falls sich in der Vertiefungsplanung Herisau-Hinterland zielführende Ansätze ergeben.	
SP	Der Rückblick zeigt eine gute Erreichung der Angebotsziele auf – einige der Ziele befand die SP AR hingegen bereits 2016 als zu tief gesteckt. Einschränkungen sind immer noch bei den Randzeiten durch frühere Betriebsschlüsse (zum Beispiel Rorschach-Heiden) vorhanden, was bedauerlich ist.	Die entsprechenden Ausbauten sind an den Kennzahlen gescheitert. Es ist und bleibt ein Kraftakt, in dünn besiedelten Gebieten ein Angebot in Randstunden bereitzustellen – dies wird weiterhin nur dann erfolgen, wenn dies aufgrund der Kennzahlen vertretbar ist.	
SP, SVP; JG	Würden es begrüssen, beim Rückblick zusätzlich zu den quantitativen auch mehr auf qualitative Methoden zu setzen. Beispielsweise fehlen Aussagen zur Kundenzufriedenheit betreffend das Angebot (insbesondere Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Anschlüssen). Auch eine Bevölkerungsbefragung zum Thema könnte aus Sicht SP wünschenswert zu sein).	Eine Kundenzufriedenheitsumfrage wird alle 4 Jahre vom Tarifverbund OSTWIND durchgeführt. Die nächste Umfrage findet 2024 statt und die Ergebnisse werden anschliessend breit publiziert. Relevante Erkenntnisse aus der Kundenzufriedenheitsumfrage und der Pünktlichkeitsmessungen auf nationaler Ebene fliessen in neue Angebotsplanungen und Zielvereinbarungen ein.	
TCS	Schwierige Zielerreichungsbeurteilung infolge Corona. Vom Ausbau der AB Teufen – SG hätte man mehr erwartet -> zwischen 2017 und 2019 kein signifikanter, erkennbarer Effekt	Die AB-Durchmesserlinie wurde erst im Dezember 2018 in Betrieb genommen – in den ersten Monaten ausserdem noch ohne Viertelstundentakt zwischen St. Gallen und Teufen aufgrund der verzögerten Rollmateriallieferung (und somit faktisch nur mit minimalem Angebotsausbau gegenüber 2018). Neue ÖV-Angebote benötigen nach ihrer Einführung erfahrungsgemäss einige Jahre, um die volle Wirkung auf die Nachfrage zu erzielen während die höheren Kosten beim Rollmaterial und Betrieb sofort anfallen.	

TCS	80.190: Der frühe Betriebsschluss dürfte kaum Grund für die tiefe Auslastung sein, im Gegenteil, ein längerer Betrieb würde die Auslastung zusätzlich senken.	Es zeige sich schweizweit in zahlreichen Fällen (insbesondere im Kanton Bern mit zahlreichen vergleichbaren Linien), dass ein Verzicht auf ein Abendangebot – auch wenn dieses nur minimal ist – eine Reduktion der Auslastung über den ganzen Tag bringt, weil die Leute dann vermehrt das Auto nutzen, um z.B. bezüglich Feierabend, Sporttrainings etc. flexibler zu sein. Der Effekt war im Kanton Bern fallweise so stark, dass eine Linie nach Abschaffung des Abendangebotes insgesamt schlechtere Werte erreichte. Insofern kann eine solche Massnahme tatsächlich ihren Teil zu einer gesamthaft besseren Wirtschaftlichkeit leisten. Ob das im Fall der Linie 190 der Fall wäre, die in erster Linie eine Tangentialverbindung herstellt und Streusiedlungen anbindet, ist allerdings höchst ungewiss. Ausserdem sind Speicherschwendi und Speicher am Abend und in der Nacht auch über die Buslinie St.Gallen Heiden und die Bahnlinie St.Gallen-Trogen erschlossen.	
Trogen	Korrektur zu 1.1.1 ... Ausbau Viertelstundentakt von Teufen nach Trogen zur Hauptverkehrszeit.	Die Formulierung in Kapitel 1.1.1 wird entsprechend angepasst.	Anpassen
Trogen	Tabelle 1.1.3 859 Ist 2019 müsste wohl eher als knapp beurteilt werden	Der Wert liegt zu weit unter der Schwelle von 35%, als dass die Beurteilung "knapp" angemessen wäre.	
Wald	Die Gemeinde Wald hat mit dem Ausrichtungswechsel auf die Durchmesserlinie der Appenzellerbahn die günstigere Verbindungsvariante mit Umsteigen in Richtung St.Gallen-Wald verloren. Dies ist aus Angebotsgründen und der finanziellen Belastung des Fahrgasts wegen aus Gemeindesicht störend. Die Vorteile in Bezug auf die Fokussierung auf die Anbindung Trogen-Wald müssen sich in der folgenden Periode deutlicher zeigen.	Die Ausrichtung der Linie 230 auf die Anschlüsse in Trogen und Heiden ist richtig. Ausserdem funktioniert der Knoten Kaien in Richtung Heiden vollständig und in die andere Richtung bei einzelnen Verdichtungskursen. Die Vertiefungsplanung Vorderland wird zeigen, ob es noch Verbesserungspotenzial gibt.	
Walzenhausen	Die in der Beilage 3b nicht ausgewiesenen Pendlerströme bezogen auf Walzenhausen erstaunen. Es wird um Überprüfung der Richtigkeit gebeten. [verschoben aus Frage 6a].	Die Pendlerströme über den Kanton wurden nach Räumen zusammengefasst – im Falle von Walzenhausen mit Lutzenberg und Wolfhalden, da alle drei Gemeinden über ähnliche Ausrichtungen erfolgen.	
Wolfhalden	Linie 80.121 (N) fehlt in der Analyse (Tabelle 2) und in vielen weiteren Tabellen	Die Nachtangebote der Linie 121 werden durch PostAuto nicht separat ausgewiesen, weil die Linie über exakt dieselbe Strecke verkehrt wie das Tagesangebot. Ein separater Kennzahlenvergleich der Linie ist somit nicht möglich. Hingegen wird das Nachtangebot für die Angebotsziele separat ausgewiesen. Ein entsprechender Hinweis wird in Kapitel 1.1.3 ergänzt.	Anpassen
Wolfhalden	Linie 80.120 (N) in Tabelle 1 als AS3, bei Tabelle 2 als AS0 definiert. Wurde so auch in weiteren Tabellen übernommen.	In der bisherigen Praxis wurden die Nachtangebote derselben Angebotsstufe wie das Tagesangebot behandelt, sofern sie dieselbe Liniennummer trugen, und als AS0, wenn diese als ganz eigenständiges Angebot galten. Somit bestand eine ungleiche Ausgangslage. Neu werden alle Nachtangebote einheitlich als eigenständiges Angebot behandelt. Das wird in Kapitel 4 angepasst und kommentiert.	Anpassen

4.2 Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm).

Frage 2: Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Bühler, GPK, Grub, Lutzenberg, PostAuto, Regio, Reute, SOB, Speicher, TCS, Teufen, Urnäsch, Walzenhausen	13
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, EVP, FDP, Gais, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Mitte, Mitte-HL, PU AR, REGO, Rehetobel, Schwellbrunn, SP, Stein, SVP, Trogen, Wald, Waldstatt	21
Nein	Wolfhalden	1
Keine Beurteilung	Schönengrund	1

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	Bemerkung zu 2.1.2 «Allerdings ist aus Sicht ÖV nicht optimal, dass sich 2 Gebiete (Gais, Bühler) auf Strecken liegen, auf welchen auch langfristig aufgrund der Infrastruktur lediglich ein Halbstundentakt geplant ist.» → Gemäss AB sei mit den heutigen Fahrzeugen und Infrastrukturen bereits ein 15'-Takt möglich.	Priorität hat für den Kanton der Ausbau des Viertelstundentaktes im Kernbereich, was auch aus Sicht der Agglomerationsentwicklung wichtiger ist als die Erschliessung zusätzlicher, peripherer Gebiete im Viertelstundentakt. Aber je nach Entwicklung der Nachfrage und Kreuzungsmöglichkeiten kann längerfristig eine Verlängerung nach Gais geprüft werden.	
AB	2.1.3: Den AB ist es ein grosses Anliegen, dass der Tunnel in der Vögelinsegg in den Richtplan aufgenommen wird, da dieses Vorhaben für die Behebung von diversen infrastrukturellen Problemen sowie für die Angebotsverbesserung der Linie Trogen-St.Gallen-Appenzell essenziell ist. Damit kann die halbstündige Standzeit in Teufen aufgehoben und somit ein Fahrzeugumlauf eingespart werden.	Das ist so vorgesehen und notwendig. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Angebotsschrittes 2035 durch das BAV wird mit der Richtplananpassung jedoch noch zugewartet. Mit dem geplanten Vorgehen wird vermieden, dass der Tunnel nach kurzer Zeit wieder obsolet wird. Als Grundlage für den Richtplaneintrag (mit dem Koordinationsstand Festsetzung) ist eine Gesamtplanung notwendig.	
AB	2.3 / 2.4: Es wird verschiedentlich auf notwendige Konzeptüberprüfungen verwiesen (Buskonzepte Vorderland und Hinterland, Agglo-Konzept Umsetzung). Das ist zu einem gewissen Grad verständlich, darf aber Entwicklungen nicht behindern und trägt werden. Es sind auch nicht immer Konzeptüberprüfungen erforderlich; oft dienen punktuelle Anpassungen. Hierzu empfiehlt es sich, dass sich das zuständige Departement die erforderliche Flexibilität zum punktuellen Ausbau vom Kantonsrat gibt.	Bei den geplanten Buskonzepten im Vorderland und Hinterland handelt es sich um grössere Änderungen, die konzeptmässig aufzuarbeiten sind. Kleinere punktuelle Anpassungen sind jederzeit möglich, wenn die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen und die Kennzahlen für einen Ausbau erfüllt sind. Sie sind deshalb nicht im Konzept aufgeführt, sondern ergeben sich zwischendurch.	
ATAG	Ist unbedingt zu ergänzen mit der Tourismusstrategie / Tourismuskonzepts des Kantons AR und übergreifend «Vom Bodensee bis zum Säntis» auch mit AI und St. Gallen.	Es ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Tourismusstrategie der ATAG resp. ihren strategischen Geschäftsfeldern und dem öV-Konzept erkennbar.	



Appenzell Ausserrhoden

FDP, Trogen	2.2.3. Die Einbindung des Eurocity München-Zürich harzt und ist mit Anschlussproblemen zu Schweizer Nahverkehrszügen und durch Verspätungen in DE und AT in seiner Pünktlichkeit beeinträchtigt.	Dieses Problem ist bekannt und auch für AR schwierig, weil einige Buslinien (z.B. 121) sowie die DML auf diese Anschlüsse ausgerichtet sind. Im Rahmen der kommenden Planungen wird darauf Rücksicht genommen – solange die EC in der attraktivsten Fahrlage nach Zürich verkehren, wird sich das Problem aber schwierig lösen lassen.	
Gais	Absatz 2.1.2 ist aus Sicht des Gemeinderates nicht optimal definiert. Einzonungen sollten unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten auch ausserhalb der erwähnten 300m Radius zur ÖV-Stelle möglich sein.	Diese Grundsätze sind im kantonalen Richtplan festgelegt und werden im ÖV-Konzept lediglich zitiert.	
Gais	2.4.2 Strecke Gais–Altstätten: Die Zahlen sollen weiter genau geprüft und bei einer entsprechenden Optimierung die ange-dachte Veränderung nochmals überdacht werden.	Die Zahlen aller Linien werden systematisch geprüft. Zeigt sich in diesem Rahmen eine deutlich bessere Entwicklung als erwartet, können Alternativen zur Umstellung auf Bus geprüft werden. Gefordert sind aber insbesondere die Gemeinden vor Ort und die Tourismusverbände sowie die AB.	
Herisau, REGO	<i>Zu Seite 24, Inhalte Agglo-ÖV-Konzept: Eine Überlagerung der Netze stelle eine Lösung aus Sicht Berichtsteller in den Vordergrund. Ergebnisoffenheit sei wichtig. Es könnte durchaus sein, dass eine klare Trennung von Regional- und Ortsbuslinien ebenfalls zu guten Ergebnissen führt. Antrag auf Änderung: "Neukonzeption der Stadtverkehre in Neben-zentren (betrifft in AR ausschliesslich Herisau) mit starken Hauptkorridoren; auf diesen ist ein 15-Minuten-Takt ggf. auch durch Überlagerung verschiedener Stadt-/Regionallinien [streichen] anzustreben."</i>	Die Formulierung stammt aus dem Agglo-ÖV-Konzept und wird entsprechend im Bericht im Kapitel «übergeordnete Grundlagen» zitiert. Die Formulierung stellt keine Pflicht dar, sondern räumt diese (bisher nie abschliessend geprüfte) Möglichkeit ein. Sie ist aber eine klare Lehre aus den letzten 10 Jahren Agglo-Verkehrsplanung – diese haben gezeigt, dass in Nebenzentren für eine systematische Trennung der beiden Systeme zu wenig Nachfrage besteht. Auch sind diese Nebenzentren, inklusive Herisau, zu klein, um ein System wie in St. Gallen mit Umstieg vom (beschleunigten) Überlandbus auf einen Stadtbus, der alle Haltestellen bedient, für den Kunden attraktiv anzubieten. Insofern wird die Grundhaltung des Agglo-ÖV-Konzeptes gestützt. Welche Variante am Ende die beste ist, wird die Vertiefungsplanung zeigen. In diesem Sinne kann der Satzteil gestrichen werden.	Anpassen
JG	Die Behandlung der zahlreichen Konzepte sei der richtige Weg. Es hätte aber zusätzlich eine Art Marktanalyse durchgeführt werden sollen. So hätte man den Bedarf der Bevölkerung oder die Wünsche der Einwohnerinnen ermitteln können.	Eine grobe Analyse wurde durchgeführt, indem Pendlerströme und tatsächliche Nachfrage ausgewertet und verglichen wurden. Eine Marktanalyse wurde in eingeschränktem Mass im Perimeter der S-Bahn-St. Gallen und der Agglo St. Gallen–Bodensee durchgeführt, die entsprechenden Resultate werden in Kapitel 2.3 ergänzt.	Anpassen
Mitte	Das Erreichen eines Vollknoten St.Gallen ist zwar wichtig. Wenn aber die Anschlüsse von und nach Ausserrhoden kleinere Verspätungen nicht abwarten dürfen (vor allem Postautos) nützt auch eine kurze Reisezeit nach Zürich nichts.	Im Rahmen der vergangenen Angebotsplanung Vorderland wurde diese Problematik bereits deutlich entschärft, indem die Fahrzeiten ab St. Gallen verlängert und stabilisiert wurden.	
Mitte	Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Verlängerung des IC 5 von/nach Rorschach im 2030 schon wieder aufgehoben werden soll. Kaum hat sich diese Verbindungen auch in den Köpfen der Pender etabliert, fällt sie schon wieder weg.	Es wurde von Beginn weg durch den Kanton St.Gallen und SBB kommuniziert, dass die Verlängerung des IC5 nach Rorschach nicht langfristig möglich ist. Der IC5 steht in direkter Konkurrenz zu verschiedenen anderen Angeboten des Ausbauschnittes 2035, etwa dem 15-Minuten-Takt St. Gallen–Rorschach und der Direktverbindungen Richtung Vorarlberg.	

PU AR	Alles dreht sich nach den IC-Zügen, und die Vernetzung innerhalb unseres Kantons bleibt dabei auf der Strecke.	Die Pendlerströme in Kapitel 1.2.3 zeigen, dass der wichtigste Strom – sowohl aufgrund der Statistik als auch aufgrund der konkreten Nachfrage in die Stadt St. Gallen führt, und der zweitwichtigste über St. Gallen hinaus in Richtung Fürstenland, Winterthur und Zürich. Dies ist bei den Planungen zu berücksichtigen. Nichtsdestotrotz werden Tangentialverbindungen gefördert, wie die Durchbindung der Linie Appenzell-Teufen-Speicher-St.Gallen Neudorf zeigt.	
PU AR	<ul style="list-style-type: none"> - S. 23: Angebotsschritt 2025: Einzelne Anpassungen bei den Anschlusslinien sind noch im vorliegenden Konzept zu prüfen (statt «denkbar»). - Das Angebot 2030-35 / Punktuelle Anpassungen können gemacht werden. - Seite 24 ebenso. Im ÖV-Konzept 2030-2035 ist es zu spät. 	Diesbezüglich sind Vertiefungsplanungen vorgesehen (Vorderland und Herisau/Hinterland). In beiden Fällen wird die Planung vorgezogen und die Aufwärtskompatibilität zum AS2035 fliesst in die Planungen ein.	
REGO	Die Planungen entsprechen nicht immer den nachgelagerten Entscheiden der Politik → Berücksichtigen.	Kenntnisnahme.	
Schwellbrunn	Im Hinblick auf die Angebotsschritte 2025 und 2030/2035, in der St. Gallen zum Vollknoten wird, sollen die Verbindungen der Randregionen angepasst und fahrplantechnisch optimiert werden.	Dies ist einer der Hauptgründe für die geplante Vertiefung im Raum Herisau-Hinterland, entsprechend wird dies in diesem Rahmen geprüft.	
SVP	Der Vollknoten St.Gallen ist wichtig, jedoch müssen Herisau und Gossau ebenfalls als Vollknoten gehandhabt und von der Regierung entsprechend berücksichtigt werden.	Ein Vollknoten bedeutet, dass die Züge aus allen Richtungen ungefähr zeitgleich im Bahnhof eintreffen und wieder abfahren und so Anschlüsse in alle Richtungen ermöglichen. Dies ist bei einem Halbstundentakt entweder zur vollen und halben Stunde oder zur Minute 15/45 möglich und bedingt entsprechende Reisezeiten zwischen den einzelnen Knoten. Eine Behandlung aller drei Bahnhöfe als Vollknoten ist nicht möglich, weil die Reisezeiten zwischen Gossau und Herisau bzw. Gossau und St. Gallen dafür künstlich verlängert werden müssten.	
SVP	Im Konzept fehlt der Bezug zur Vernehmlassungsantwort Agglo ÖV (insbesondere die Daten).	Die Erkenntnisse der Studie sind im Agglo-ÖV-Konzept berücksichtigt und werden hier nicht erneut dargelegt (vgl. Kapitel 2.3).	
Trogen	Durch den übergeordneten Regionalblick wird die Vernetzung innerhalb vom Kanton vernachlässigt. Die Wochenendarbeit nimmt zu und damit leider auch die teilweise massiv erhöhte Reisezeit mit dem ÖV an den Arbeitsort. Da nur wenig Postautoverbindungen angeboten werden.	Die Vernetzung innerhalb des Kantons wurde in der Analyse (Kapitel 1) ebenfalls überprüft. Es zeigt sich aber, dass die Ströme mit dem (deutlich) höchsten Potential aus dem Kanton nach St. Gallen führen, weshalb diese nach Kosten-Nutzen-Verhältnis stets priorisiert werden. Im Zukunftsbild (Kapitel 6) wird aber aufgezeigt, dass auch die innerkantonalen Verbindungen systematisiert werden sollen. Ebenso wird die Verbesserung des Wochenend-Angebotes in Kapitel 6 als prüfungswert bezeichnet.	
Urnäsch	Die geplanten Ausbauschritte betreffen vor allem eine bessere Erschliessung Rheintal/Voraralberg und Bodenseeregion!! Es ist zu befürchten, dass unser Kanton sowie das Hinterland (z.B. Rtg. Wattwil/Pfäffikon, etc.) dabei abgehängt werden.	Die Ausbauschritte betreffen das Eisenbahnnetz und wurden durch den Bund definiert. Ziel des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist es, die resultierenden Verbesserungen an den ganzen Kanton weiterzugeben – dies erfolgt vor allem über die Bus-Angebote sowie über Verdichtungen auf der bestehenden Infrastruktur (z.B. Ausbau der Viertelstundentakte nach Trogen, Teufen und Herisau auf Nebenzeiten).	

Wolfhalden	Das kantonale Arbeitszonen-Management wurde nicht berücksichtigt. U.a. wurden Heiden und Wolfhalden als Schwerpunktgemeinden bezüglich Arbeitsplätze im kantonalen Richtplan bezeichnet. Neue industrielle und gewerbliche Betriebe und produktionsnahe Dienstleistungsbetriebe sollen vorwiegend in diesen Gemeinden angestrebt werden. Dies bedingt auch eine ausreichende Erschliessung – auch mit dem Öffentlichen Verkehr.	Das Arbeitszonen-Management bezweckt die laufende Optimierung der Nutzung der Arbeitszonen im Sinne der haushälterischen und zweckmässigen Bodennutzung. Es ist kein direkter Zusammenhang zum öV-Konzept erkennbar.	
------------	---	--	--

4.3 Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene.

Frage 1: Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Gais, Regio, Trogen	3
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, GPK, Grub, Heiden, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, Stein, SVP, TCS, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden	30
Nein	Herisau, Mitte	2
Keine Beurteilung	Wald	1

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	3.7: Die AB sind der Ansicht, dass zukünftig der Nachfrage entsprechende Fahrpläne mehr Bedeutung zukommen soll (z.B. Mo-Fr anderer Fahrplan als Wochenende, unterschiedlicher Sommer- und Winterfahrplan).	Die elektronischen Fahrplanmedien ermöglichen diesbezüglich tatsächlich eine gewisse Flexibilisierung. Allerdings zeigt sich auch, dass ein ganzjährig verlässlicher Grundfahrplan ein Schlüssel zum Erfolg des ÖV bleibt – zumal sich die Verkehrsarten je länger je mehr auch zeitlich überlagern (insbesondere am Freitag und Samstag). Auf besondere Nachfragen soll insbesondere mit Zusatzkursen oder «Pop-Up-Angeboten» reagiert werden. Im Kapitel 3.7 geht es aber um Bedarfsangebote dort, wo heute kein ÖV-Angebot besteht oder das heutige Linienangebot zu teuer ist.	
AB	On Demand Angebote müssen nicht nur speziell beworben werden, da muss auch politisch eine Integration in bestehende bewährte Apps gefordert werden.	Kenntnisnahme.	

EVP	In Bezug auf die Entwicklung der E-Mobilität im Busbereich halten wir folgendes fest: Eine rollende Umstellung ist immer teurer als eine komplette Umstellung (Unterhalt von stark unterschiedlichen Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur schlecht ausgenutzt etc.). Es ist sind grosse Umstellungsschritte zu planen.	Zustimmung. Die Umsetzungskonzepte der Transportunternehmen werden von den Kantonen zusammen mit einem externen Ingenieurbüro vertieft geprüft.	
FDP	3.2. Erhöhung von Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität (Verbindungen) ist eine Gleichung, die leider nie aufgehen wird! Die Förderung des ÖV bedeutet auch den Einsatz von mehr Mitteln.	Das ist grundsätzlich richtig. Allerdings gibt es im bestehenden Angebot durchaus noch prüfenswerte Ansätze, um die wirtschaftliche Effizienz zu erhöhen – etwa bei Doppelspurigkeiten wie im Raum Herisau oder bei betrieblich komplexen Angeboten wie im Vorderland. Als Beispiel kann auch die neue Durchmesserlinie Appenzell-Teufen-Speicher-St.Gallen Neudorf aufgeführt werden, wo die Kosten trotz der Verlängerung nach St.Gallen über die ganze Linie gesenkt werden konnten.	
FDP	3.3. Mit welchen konkreten Massnahmen sollen die Einnahmen gesteigert werden? Bei der Nutzung der Digitalisierungspotenziale empfiehlt sich eine Kooperation mit den SBB – die sind schon weit fortgeschritten. Gäste aus dem Ausland sind hochgradig digitalisiert und können mit ihrem Smartphone häufig besser als mit einem Fahrkartenautomaten umgehen.	Die Einnahmensteigerung und Digitalisierung bei Tarif und Vertrieb ist nicht Thema auf Kantonsebene, sondern betrifft den Tarifverbund OSTWIND sowie nationale Gremien. Da laufen entsprechende Projekte wie zum Beispiel die Entwicklung eines nationalen Tarifsystems (Pilotprojekt myRide), bei dem die Fahrten digital erfasst werden und die Abrechnung für den Kunden im Nachhinein erfolgt.	
FDP	3.4. Die Entwicklung bei den SBB zeigt, dass die Frequenzen bei 90% von Vor-Covid liegen. Dabei konnten deutlich abnehmende Pendlerströme mit Freizeitverkehr kompensiert werden. Dies muss auch in AR ein Ziel sein und nicht mit «könnte» beschrieben werden.	Die entsprechende Zeitdauer ist noch zu kurz, um tatsächliche Schlüsse zu ziehen, deshalb die Formulierung im Konjunktiv. Selbstverständlich wird eine solche Entwicklung positiv gewertet und im Rahmen der Angebotsziele auch unterstützt.	
FDP	3.7. Das Firmenabonnement bevorzugt Mitarbeitende mit kurzen Arbeitswegen: Bei mind. zwei Zonen Arbeitsweg wird das ganze Zonennetz frei nutzbar. Wer mehr Zonen Arbeitsweg beansprucht, profitiert weniger.	Das stimmt so nicht. Der Mitarbeitende erhält einen vom Arbeitgeber im Voraus definierten Rabatt von zum Beispiel 30% auf sein Abo. Je höher der Abopreis, desto höher fällt der Rabatt aus.	
GPK, Heiden, Herisau, Lutzenberg, Regiobus, Rehetobel, Reute, Speicher, Waldstatt	Seite 27, 3.1.3 Reform des RPV: Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betreiber weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll. (Ergänzung Regiobus: Dies fördert den Umstand, dass Betriebe, welche sich an die Regeln halten zunehmend Verluste der Linien hinnehmen müssen und die Grossbetriebe die kleineren, an sich günstig produzierenden Betriebe aus dem Markt verdrängt werden.)	Das stimmt mit Verweis auf die Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (S. 26 Kapitel 4.1.4) so nicht. Ein gewisser Spielraum bei der Überschuss-Verwendung besteht weiterhin. Das Thema betrifft aber nicht das ÖV-Konzept, sondern das Bundesrecht.	
GPK, Heiden, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher, Waldstatt	Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität: Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüssen.	Das ist in Kapitel 3.8. bereits erwähnt.	

Heiden	E-Ladestation wenn mal nötig bei Postgarage Heiden	Ist von PostAuto so vorgesehen, wenn der Neubau realisiert wird.	
Mitte	Es wird zu sehr auf die Kostenreduktionen zugunsten der Besteller geachtet. Die Unternehmungen haben in den vergangenen Jahren ihre Effizienz gesteigert und die Kosten reduziert. Mehr ginge nur noch auf Kosten beim Personal, gerade jetzt sind attraktive Bedingungen für das Personal, um die unattraktiven Arbeitszeiten (24/7) zu kompensieren, wichtig.	Es werden gesamtschweizerisch jährlich wiederkehrend rund 2 Mia. Franken Steuergelder für den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs eingesetzt. Es ist eine der wichtigen Aufgaben von Bund und Kantone auf die Wirtschaftlichkeit und Effizienz zu achten. Diesbezüglich sind die Unternehmen im Kanton gut aufgestellt. Weitere Synergien sind aber noch möglich, gerade bei der Zusammenarbeit über die Unternehmensgrenzen hinaus. Die Arbeitsbedingungen für das Personal liegen in den Kompetenz der Unternehmen und nicht bei den Bestellern.	
Mitte, PostAuto	Es wird angemerkt, dass On-Demand-Angebote kaum günstiger seien, da das Personal trotzdem anwesend sein muss. Ziel müsse vielmehr sein, die Auslastung zu steigern und so die Busse gut auslasten zu können – aber kein «Billig-öV» zu schaffen. Längerfristig könne das autonome Fahren einen Quantensprung bringen.	Dass ein Bedarfsliniensystem gegenüber einem klassischen Linienverkehr zu markanten Kosteneinsparungen führt, ist nicht zu erwarten. Es gibt aber durchaus Einsparungen, etwa bei den variablen Kilometer-Kosten dank kleinerer Fahrzeuge – oder wenn Personal eingesetzt wird, das auch anderweitig einsetzbar ist (zum Beispiel in Kombination mit Taxiunternehmen).	
Mitte	Beim Vergleich der Kosten von Elektrobusen und Bussen mit Verbrennungsmotoren darf nicht unberücksichtigt bleiben, welche Kosten Letztere mittelbar für die Umwelt verursachen.	Kenntnisnahme.	
PostAuto	3.8 Förderung von E-Mobilität ist zu begrüssen.	Kenntnisnahme	
Schönengrund	Die Parkplatzentwicklung in Appenzell Innerrhoden muss verstärkt beobachtet werden. Mit der aktuellen und wohl anhaltenden Parkplatzknappheit kann es sein, dass der Tages-Tourismus vermehrt auf ÖV umsattelt. Die klassischen Tourismus-Strecken müssen rechtzeitig für einen Nachfrage-Anstieg gerüstet sein.	Die Weiterentwicklung der ÖV-Verbindungen Richtung AI ist ein bekanntes Anliegen; die Kapazitäten auf den beiden Linien St. Gallen–Appenzell und Gossau–Appenzell–Wasserbauen sind durch die Infrastrukturen und die vorhandenen Fahrzeuge beschränkt. An Spitzentagen kann die AB Züge verstärken und ab 2025 sollen zusätzliche Eilzüge zwischen St.Gallen und Appenzell angeboten werden.	
Schwellbrunn	Wir teilen zwar die Auffassung, dass aufgrund der Corona-Pandemie die Pendlerzahlen leicht abnehmen werden, möchten aber anmerken, dass sich in ländlichen Gebieten häufig Pendlerströme für gewerbliche Betriebe unterwegs sind, die kein Homeoffice machen können.	Kenntnisnahme	
SP	Das Firmenabo OSTWIND soll auch von der Kantonalen Verwaltung und den Gemeinden dem Personal angeboten werden (Vorbildfunktion).	Auf kantonaler Ebene ist diese so geplant. Voraussetzung ist eine gesetzliche Grundlage für solche "Benefits" im Personalgesetz. Die Gemeinden sind in dieser Sache autonom.	
Stein	Die Entwicklung bezüglich autonom fahrender Verkehrsmittel wurde nirgends berücksichtigt	Diese Entwicklung wird im Bericht an verschiedenen Stellen erwähnt, u.a. im Kapitel 3.6 «Digitalisierung» und im Kapitel 3.7 "Bedarfsangebote".	
SVP	E-Bus ist nur zu empfehlen, wenn die Wirtschaftlichkeit gerade auch in Bergregionen gegeben ist. Ist dies nicht der Fall, sind Alternativen zu suchen.	Bei der Umstellung auf E-Busse wird selbstverständlich die Wirtschaftlichkeit mitberücksichtigt; aktuell zeigt sich, dass diese auch sehr stark von der Umlaufgestaltung abhängt. Beispielsweise kann in Heiden mit einer hohen Spitzenlast (Schülerverkehr) und sehr nahe am Knoten gelegenen Garage die Elektrifizierung mit relativ wenig Effizienzverlust erfolgen, während dies an anderen Knoten deutlich mehr Aufwand bedingt, weil etwa kaum «Ladezeiten» bestehen oder zusätzliche Leerfahrten notwendig werden.	

Walzenhausen	Bei der Digitalisierung gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere in ländlichen Gebieten auch der Ausbau des Mobilfunknetzes (für den Grundbedarf) einhergehen muss (die zahlreichen Funklöcher wurden zu wenig bedacht).	Kenntnisnahme.	
--------------	---	----------------	--

4.4 Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a: Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Bühler, EVP, Gais, GPK, Grub, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Lutzenberg, Mitte-HL, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SOB, Speicher, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen	25
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, FDP, Mitte, PostAuto, SP, Stein, SVP, TCS, Wolfhalden	10
Nein	REGO	1
Keine Beurteilung	-	0

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB, ATAG, Mitte	4.2.2: Die Mindest- und Zielvorgaben basieren nur auf den Kurspaaren, die Gefässgrösse wird nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund sollten die Zahnradbahnen als «Bus» klassifiziert werden. Das neue Fahrzeug der RhW hat 27 Sitzplätze, ein Postauto 40 Sitzplätze.	Dieser Antrag wird abgelehnt. Denn wenn die Bahn zu Buskosten fahren würde, gäbe es kein Problem mit der Einhaltung des Kostendeckungsgrades. Und bei der Linienbelastung erreichen alle Linien die geforderten Mindestziele ausser die RhW. Zudem wurde eine Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen eingeführt. So muss die RhW nur die Werte in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn die Bahn im ½-Takt fährt. Deshalb müssen nebst der AB auch die Gemeinden und Tourismusverbände aktiv werden, damit die automatisierte Bahn mit einem Investitionsvolumen von rund 24 Mio. Franken die erforderlichen Werte erreicht.	
AB	4.5: Zum Vermerk bei der S81: Warum werden der Kostendeckungsgrad von SOB- und Turbo-Angeboten miteinander verrechnet?	Die Werte wurden für jede Linie separat ausgewiesen. Es erfolgt aber eine gemeinsame Überprüfung der Mindest- und Zielvorgaben, weil die Linien S2, S4, S81 und RE faktisch für Appenzell Ausserrhoden eine einzige viertelstündliche Linie darstellen (mit unterschiedlichen Laufwegen über Herisau hinaus) und somit in der Summe die AS3 erfüllen müssen. Eine Streichung	Anpassen



Appenzell Ausserrhoden

		einer S81 aufgrund der tiefen Kennzahlen würde wiederum die anderen Linien im Korridor negativ beeinflussen. Der tiefe Wert der S4 ist mit Abschnitten ausserhalb des Kantons AR begründet, derjenige der S81 damit, dass die Linie eine reine Ergänzungslinie mit unproduktivem Umlauf ist. Ab Dezember 2024 wird aller Voraussicht nach der neu halbstündlich fahrende REX Chur–St.Gallen nach Herisau verlängert und ersetzt die S81. Dies wird im Konzept noch ergänzt.	
FDP	Die aktuellen Zahlen zeigen, dass mit diesem System praktisch alle Linien die Vorgaben erfüllen. Es ist zu befürchten, dass die Vorgaben erhöht werden, um die finanzielle Belastung der Kantone reduzieren zu können.	Eine Erhöhung steht nicht zur Diskussion. Der Wert dient insbesondere dazu, Angebote zu reduzieren, die so schlecht genutzt werden, dass sie selbst im Verbund mit besseren Linien keine positive Wirkung auf die Umwelt erzielen – diese Funktion ist mit den aktuellen Werten erfüllt.	
FDP	Wenn nur eine der Mindestvorgaben nicht erfüllt wird, dann kann ein Weiterbetrieb nur begründet und dann vorübergehend erfolgen. Da die KDG-Vorgaben deutlich über denjenigen des Bundes liegen, müssen beide Vorgaben nicht erfüllt sein, um einen Weiterbetrieb hinterfragen zu können!	Dass ein einziger verfehelter Wert reicht, um eine Überprüfung auszulösen, ist richtig. Einerseits wird die Entwicklung aber über mehrere Jahre beurteilt, andererseits wird vor Einstellung einer Linie versucht, alternative Lösungen zu finden. Gutes Beispiel dafür sind die Zahnradbahnen. Die Bundeskennzahlen hingegen verfolgen einen anderen Zweck. Wenn die Werte unterschritten werden, finanziert der Bund die Linie nicht mehr mit.	
GPK, Herisau, Lutzenberg, REGO, Reute, Speicher	Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung: Anders als im Bericht umschrieben stellt es heute technisch kein Problem mehr dar (vgl. REGO), auch bereits im Bus befindliche Fahrgastzahlen zu bestimmen.	Die Formulierung in Kapitel 4.1 wird präzisiert.	Anpassen
JG, Mitte	Die Frage wird gestellt, warum ein Bus weniger wirtschaftlich sein müsse als ein Zug. Es wird eine Erklärung gewünscht.	Die Bahn ist um einiges teurer als ein Bus und muss deshalb auch eine höhere Wirtschaftlichkeit erreichen. Ausserdem sind die Erlöse um ein vielfaches höher als beim Bus, was sich positiv auf den Kostendeckungsgrad auswirkt.	
Mitte	Jede Linie einzeln zu betrachten sei nicht optimal. Der Umsteigeeffekt wird zu wenig gewichtet. Wenn im Regionalverkehr keine Anschlüsse vorhanden sind, wird der MIV für den ganzen Reisezug benutzt. Somit fehlen auch auf den gut benutzten Linien Fahrgäste.	Diese Aussage ist richtig – trotzdem ist die einzelne Betrachtung der beste Weg, um Schwachstellen des Netzes zu erkennen. Bei der notwendigen vertieften Prüfung – etwa beim PubliCar Vorderland – wird dieses Thema mitbetrachtet.	
REGO	Die Anzahl Nutzende ist bei einem Zonensystem in allen Bereichen relevant. Darum ist das bisherige System sicher anwendbar. Längere Linien mit dem Kennzahlensystem künstlich zu fördern ist nur partiell sinnvoll. Damit wird die Wichtigkeit in urbanen Gebieten, wo der MIV verstärkt vermindert werden soll, unnötig geschwächt.	Es ist nicht so, dass mit dem neuen System längere Linien künstlich gefördert würden – vielmehr ist es so, dass mit dem bisherigen System längere Linien künstlich benachteiligt werden, obschon sie objektiv gut ausgelastet sind. Insgesamt, ist der ÖV dort zu fördern, wo eine gute Fahrzeugauslastung möglich ist – unabhängig von der Linienlänge.	
Schwellbrunn	Wenn die Werte aufgrund einer neuen Kennzahl angehoben werden, können sie zur Reduktion des Angebots in den Folgejahren führen. Insbesondere beim Grundangebot, folglich verlieren Randregionen eine attraktive ÖV-Anbindung.	Der Vergleich im ÖV-Konzept zeigt, dass die Auswirkung eher umgekehrt ist, weil die alte Kennzahl längere Linien im ländlichen Raum tendenziell benachteiligt.	

SP	Die Kennzahl zur Linienbelastung verbessert die Zielerreichung wesentlich. Der Vergleich der effektiven Zahlen zu den Minimal- und Zielwerten ist aber schwer interpretierbar.	Kenntnisnahme.	
Stein, SVP	Es wird erwartet, dass die Wirtschaftlichkeit der Linien und die Herleitung der Werte transparent offengelegt werden.	Die Herleitung der Linienbelastung ist in Kapitel 4.1 erläutert. Die Kennzahl zur Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad) hat sich gegenüber dem Konzept 2018-2022 nicht verändert und die Herleitung wurde dort erläutert.	
SVP	Angleichung ja, aber wie wird es gewichtet? Wie kommen die Zahlen (Parameter) zustande? Es fehlt die Herleitung der Zielzahlen und Parameter. Diese müssten ausgewiesen werden. Wie wirtschaftlich ist es?	Die Herleitung der Linienbelastung ist in Kapitel 4.1 erläutert. Die Kennzahl zur Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad) hat sich gegenüber dem Konzept 2018-2022 nicht verändert und die Herleitung wurde dort erläutert.	
TCS	Wir wünschen uns auch eine rückwirkende Anpassung der Kennzahlen für einen Langzeitentwicklungsvergleich	Das macht keinen Sinn, weil der Aufwand gross wäre und die Erkenntnis klein. Wichtiger ist, dass die jetzt festgelegten und mit den Nachbarkantonen harmonisierten Kennzahlen über längere Zeit verwendet werden.	
Urnäsch	Es ist richtig und wichtig, dass A.Rh. sich auch hier dem grossen "Bruder" (Nachbarkanton) anpasst. Bei nicht Erreichen der Zielvorgaben ist vor allem zuerst zu prüfen, was der Grund ist; denn ein Angebotsabbau hat meistens eine negative Signalwirkung;	Eine solche Überprüfung erfolgt stets; als Beispiel kann die Linie 80.227 oder die Zahnradbahnen aufgeführt werden.	

Frage 4b: Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	AB, ATAG, FDP, Gais, GPK, Grub, Herisau, Hundwil, Mitte, Mitte-HL, Lutzenberg, Re-gio, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Wald, Waldstatt, Wolfhalden	26
Grundsätzlich einverstanden	PostAuto, Stein, Walzenhausen	3
Nein	EVP, Heiden, JG, PU AR, Urnäsch	5
Keine Beurteilung	Bühler, REGO	2

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
EVP	Hier sei das Konzept unklar. Einerseits solle die Stufe 0 wegfal-len, andererseits werde diese im Konzept (z.B. Seiten 52/53) weiterhin aufgelistet	Das wird in Kapitel 6 angepasst.	Anpassen
EVP, Heiden, PU AR, Urnäsch	Angebotsstufe 0 sei beizubehalten. Als Grund wird vor allem die Möglichkeit von Taxi-Angeboten oder weiteren PubliCars ge-nannt – sowie die Angst vor einer Streichung von Linien. Die EVP fordert zudem, «Angebotsstufe 0 sei konsequent zu bewirt-schaften».	Ablehnung. Insgesamt sprechen sich 5 von 35 Stellungnehmenden für einen Beibehalt der AS0 aus, allerdings aus unterschiedlichen Gründen. Insgesamt überwiegen die Vorteile einer Abschaffung, auch was die Übereinstimmung mit Nachbarkantonen betrifft. Die Beurteilung im Bericht zeigt, dass durch die An-passung keine einzige Linie neu «durch die Maschen fällt», sondern ausschliess-lich Linien betroffen sind, die auch die Ziele für AS0 nicht erfüllen.	
Mitte-HL	Redaktionelle Bemerkung: 4.2.4 Auswirkung Standard Linienbe-lastung, Ausführungen oberhalb erster Tabelle, letzter Satz:	Zustimmung, das wird in Kapitel 4.2.4 angepasst.	Anpassen

	«Auswirkungen bei einem Verzicht auf AS1 werden unter „Bemerkungen“ aufgezeigt.» Ist nicht ein Verzicht auf AS0 gemeint? Ist das ein Schreibversehen?		
JG	Unserer Meinung nach bedarf es besonderes Augenmerk auf die schon bestehenden, früheren AS0 Linien. Diese müssen auch in Zukunft die Anforderungen von AS1 erreichen, damit sie nicht weggestrichen werden, falls sie diese Anforderungen nicht mehr erfüllen. Ebenfalls ist es für neue Linien schwieriger, da diese direkt den Anforderungen der AS1 gerecht werden müssen. Somit wünschen wir uns, dass auf diese, weniger frequentierten, oder neuen Linien besonders Acht gegeben wird, damit sie eine Chance haben zu bestehen.	Üblicherweise ist es für neue Linien kein Problem, die AS1 zu erreichen – in den meisten Fällen ist dies auch zwingend nötig, da sie die festgelegte Zahl von max. 7 Kurspaaren überschreiten.	
PostAuto, Stein	Spezialangebote wie Kantikurs oder neue touristische, saisonale Angebote wären ohne AS0 allenfalls schwieriger einzuordnen.	Die Spezialangebote erfüllen auch die Kriterien in AS1.	

4.5 Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a: Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	AB, EVP, Gais, GPK, Trogen, Grub, Lutzenberg, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, TCS, Urnäsch, Wald	17
Grundsätzlich einverstanden	ATAG, FDP, Heiden, Herisau, Hundwil, JG, Mitte-HL, PostAuto, REGO, Schöngengrund, SP, SVP, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden	16
Nein	Mitte, Stein	2
Keine Beurteilung	Bühler	1

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
EVP, FDP, Hundwil, SVP, TCS	Verschiedentlich wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der zahlreichen Streusiedlungen auch eine ausgebaute Park+Ride-Infrastruktur anstatt einer flächendeckenden ÖV-Erschliessung sinnvoll sein kann.	Park+Ride ist kein Thema, das im Rahmen des öV-Konzeptes vertieft wird. Entsprechende Abklärungen laufen über die Regio St.Gallen-Bodensee (vgl. Agglomerationsprogramme). Zuständig für die Umsetzung sind die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen.	Anpassen

FDP, SVP	Ein Weiterausbau der Angebote auf ½- oder ¼-Stundentakt muss zwingend nachfrageorientiert erfolgen und muss auf die Tagesfrequenzen abgestimmt werden. Zudem müssen z.B. Richtung SG die Anschlüsse an S-Bahnen oder Fernverkehrszüge gewährleistet werden, ohne dass der gewonnene Takt dort wieder aufgrund von Wartezeiten verloren geht (Bsp. aktuelle Anschlüsse Direktzüge ZH-SG in SG).	Die Nachfrageorientierung ist schon aufgrund der Kennzahlen zwingend und wird entsprechend umgesetzt. Systematische Anschlüsse in St. Gallen sind abhängig vom Takt – dort, wo die Infrastruktur einen Viertelstundentakt erfordert, können nicht alle Anschlüsse gleich gut sein, weil die SBB nicht im sauberen ¼-Takt fährt (z.B. Abfahrten in St. Gallen Richtung Zürich 07, 29, 37, 58, also mit Lücken von bis zu 22 Minuten).	
FDP	Die Appenzeller Bahn fährt auf direktem Wege und auf landschaftlich schöner Strecke zwischen Gossau und Herisau. Winkeln bleibt von dieser Linie unberührt, hätte aber grosses Potential und Bedarf mit der Bahn bedient zu werden. Als Vision: Streckenführung Gossau – Winkeln – Herisau.	Dieses visionäre Thema fliesst in eine Tramstudie ein, die der Kanton St.Gallen dieses Jahr in Auftrag gegeben hat. Im Vordergrund stehen aber andere Durchbindungen, zum Beispiel von Trogen nach Winkeln oder von Appenzell nach Wittenbach.	
Herisau	Seite 43, 5.1: Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld? Der Text unter den Zielen 2023 und 2030 beschreibt bereits die Ausichtslosigkeit der Zielsetzungen Regierungsprogramm 2020 – 2023 (siehe auch Seite 46, 5.4, Fazit Punkt eins).	Kenntnisnahme.	
Herisau	Seite 43/44, 5.2.1/5.2.2: Hier wird der <i>Projektauftrag Buskonzept Region Herisau-Appenzeller Hinterland</i> Aufschluss über die Machbarkeit und Finanzierbarkeit geben.	Kenntnisnahme.	
GPK, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher	Seite 43, zu 5.1 Regierungsprogramm 2020-2023; Im letzten Satz (Diese Ziele...) kann die Relativierung (– in der Realität dürfte ...) gestrichen werden. Auch kann das «theoretisch» (... wäre ein markanter Umsteigeeffekt theoretisch möglich) – gestrichen werden.	Kapitel 5.1 wird entsprechend angepasst.	
JG	Wir befürworten die Methode, dass vor allem die Hauptverkehrszeit ausgebaut und erweitert wird. Jedoch soll dies nicht nur auf den bestehenden, hochfrequentierten Linien, sondern auch auf Linien mit tieferen Frequenzen geschehen. Das Angebot des öV wird nur genutzt, wenn auch ein für den/die Benutzer:in ein ansprechendes Angebot besteht. Wenn es beispielsweise nur wenige Verbindungen am Morgen gibt, dann werden diese auch seltener genutzt. Jedoch wenn während den Hauptverkehrszeiten mehrere Verbindungen möglich sind, dann werden diese von den Pendler:innen auch genutzt.	Wie an anderer Stelle erwähnt, ist ein Ausbau nach dem «Giesskannenprinzip» über alle Linien kaum finanzierbar – die Ströme sind in vielen Gebieten des Kantons so dispers, dass sie auch in der HVZ kaum auf den ÖV gebündelt werden können. Entsprechend wird hier auf diejenigen Verbindungen fokussiert, die auch das Potential für eine gute Auslastung haben und dadurch die notwendigen Vorgaben erreichen könnten.	
Mitte-HL, Schwellbrunn	Ergänzend zu den Ausführungen im Kapitel 5.2 sollte zumindest erwähnt werden, dass ein attraktives Nachtangebot helfen kann, insbesondere junge Leute im System des öffentlichen Verkehrs zu halten. Ein attraktiver öffentlicher Nachtverkehr wäre deshalb eine zusätzliche Massnahme zur Erreichung der Ziele im Regierungsprogramm. Die jungen Menschen wohnen gerne in Appenzell Ausserrhoden, wenn sie gleichzeitig die abendlichen/nächtlichen Vorzüge der nahen Stadt St. Gallen in Anspruch nehmen	Der Kanton St.Gallen wird 2023 eine Planung zum Thema der Nachtangebote lancieren. Der Kanton AR ist ebenfalls in dieser Planung dabei. Kapitel 5.2 wird entsprechend ergänzt.	Anpassen

	dürfen. Wir verstehen die ökonomischen Restriktionen, sind allerdings der Meinung, dass im neuen öV-Konzept eine Auseinandersetzung mit einem angemessenen Nachtangebot stattfinden sollte.		
Mitte-HL	Redaktionell: Wir regen zudem an, im Titel von Kapitel 5.2 in Klammern die Abkürzung «HVZ» zu ergänzen. Das würde helfen, in den darauffolgenden Ausführungen die Abkürzung zu verstehen.	Kapitel 5.2 wird entsprechend ergänzt.	Anpassen
Regio	Wir unterstützen die verstärkte Fokussierung des Mitteleinsatzes auf Linien, wo der öV seine Stärke als Massenverkehrsmittel ausspielen kann. Hingegen können in dünnbesiedelten Gebieten die alternativen Erschliessungsformen eine Chance für ein effizientes und flächendeckendes öV-Angebot darstellen.	Zustimmung. Eine entsprechende Planung wird gemäss Kapitel 3.7 und 5.3 nach Verabschiedung des Konzeptes durchgeführt.	
REGO, SP	Auf der Linie 158 ist ein durchgehender Takt von 15 Minuten erforderlich, ansonsten käme es auf der Kasernenstrasse zu einem Angebotsabbau. (Ergänzung REGO: Die nicht lukrativen Zwischenangebote wären dann durch einen Ortsbus zu tätigen, was letztlich ein Ungleichgewicht in der Kostentragung des öV-Systems für den Hauptort bedeutete.)	Grundsätzlich wird im Ortsbusnetz mindestens die heutige Angebotsqualität angestrebt. Betreffend Aufteilung der Kurse auf Gemeinde und Region ist eine gesamthaft akzeptable Lösung zu finden. Eine Vertiefungsplanung ist lanciert. Auftraggeber sind die Kantone AR, SG und die Gemeinde Herisau.	
SP	Für eine vermehrte Nutzung des ÖVs sind auch die Versorgung von Randbereichen respektive die Erreichbarkeit der ländlichen Gemeinden nicht unwesentlich.	Dies ist unbestritten. Es gibt aber Grenzen der ökologischen Sinnhaftigkeit von öV-Angeboten, weshalb ein grossflächiger öV-Ausbau nicht zwingend sinnvoll ist. Ein Publicar mit ungenügender Bündelung ist beispielsweise deutlich weniger ökologisch als eine Fahrt mit dem PW zur nächsten öV-Haltestelle – sofern diese tatsächlich nur bis dort erfolgt.	
SP	Das Ziel des Angebots Herisau–Waldstatt unter 5.2.1 ist sprachlich nicht nachvollziehbar. Soll der Anschluss in Herisau oder in St. Gallen an die S2/S4 erfolgen?	Der Anschluss soll in Herisau erfolgen (aktuell sind über die AB nur die S81 und der RE angebunden, welche z.B. keine Weiterfahrt Richtung Rorschach ermöglichen). Ob eine solche Fahrlage tatsächlich sinnvoll ist, ist im Rahmen der Vertiefungsplanung zu prüfen. Das wird in Kapitel 5.2.1 entsprechend präzisiert.	Anpassen
SVP	Grundbedingung: Abbau nur mit alternativer Lösung	Das vorliegende Kapitel behandelt in erster Linie die Möglichkeit zusätzlicher Erschliessungen. Insofern ist diese Bedingung erfüllt.	
Wolfhalden	Finanzierung soll klar aufgezeigt werden.	Die Finanzierung ist Thema im Kapitel 9. Dieses Kapitel wird aufgrund der per Ende April 2023 einzureichenden Offerten 2024 überarbeitet.	

Frage 5b: Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	GPK, Grub, Hundwil, Lutzenberg, Mitte-HL, Regio, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, SP, Speicher, Trogen, Wald	13
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, EVP, FDP, Heiden, JG, Mitte, PostAuto, PU AR, REGO, Rehetobel, SOB, Stein, SVP, TCS, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden	20
Nein	-	0
Keine Beurteilung	Bühler, Gais, Herisau	3

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB, Stein	Dass Angebotsverbesserungen im Sinne von alternativen Angebotsformen für Siedlungen mit geringer Bevölkerungsdichte geprüft werden, wird befürwortet. Wichtig sei, dass diese in den Gesamt-öV eingebunden sind (AB) bzw. den Taktfahrplan auf dem Bus nur ergänzen, nicht ersetzen (Stein).	Das ist wichtig - sämtliche neuen öV-Angebote müssen als Teil des Gesamtnetzes funktionieren, ansonsten machen sie keinen Sinn.	
AB	5.3.3: Der PubliCar Thusis ist ein gutes Beispiel dafür, welche Probleme ein Linienbedarfsverkehr mit sich bringt. Aktuell gibt es keine Möglichkeiten, aktualisierte Fahrzeiten dem Kunden zu kommunizieren. Je nach weiteren getätigten Reservationen stimmen die veröffentlichten Zeiten nicht und es kommt zu massiven Verspätungen.	Diese Probleme sind bekannt. Sie vermögen aber die Gewichtung nicht «umzukehren» – es gibt Gebiete und Zeiten, in denen auch ein Bedarfsangebot mit Schwierigkeiten effizienter als ein Linienangebot ist – und schlicht der einzige zahlbare Weg.	
JG	Wir befürworten im Allgemeinen diese Vorgehensweise, jedoch fordern wir bei einer Aufhebung von Linien oder einzelnen Kursen ein entsprechendes Ersatzangebot. Dies, damit auch Personen ohne eigenes Auto mobil sein können. Beispielsweise gibt es abends das Angebot, dass man für ein Taxi von Heiden nach Lutzenberg nur 5.- Fr. bezahlt und der Rest vom Transportunternehmen übernommen wird. Solche Lösungen finden wir sehr ansprechend und wünschen vermehrt bei Aufhebungen von Linien oder Kursen.	Es geht im vorliegenden Kapitel um zusätzliche Erschliessungen des ländlichen Raums und nicht um einen Abbau. Flexible Lösungen mit Taxibetrieben sind in der Vertiefungsplanung aber auch Thema.	
GPK, Heiden, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher, Walzenhausen	Seite 46, 5.3.4 Mögliche Gebiete: Hier besteht ein Widerspruch zu 5.3.1, Struktur. Die Gemeinde Walzenhausen wird unter 5.3.4 als geeignet für eine Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Gebiet bezeichnet. Unter 5.3.1 wird Walzenhausen jedoch als zu geringem Potential ausserhalb der Siedlung für ein Linien- und Bedarfsangebot betrachtet.	Grund für die Aufnahme unter 5.3.4 ist, dass auch das bestehende Linienangebot in Walzenhausen Schwierigkeiten bereitet. Dieser Punkt wird in Kapitel 5.3 präzisiert.	Anpassen

GPK, Heiden, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Speicher	Seite 46, 5.4 Fazit: Der vierte Aufzählungspunkt (keine Relativierung) kann analog zu Bemerkung zu 5.1 gestrichen werden.	Die Formulierung in Kapitel 5.4 wird an die anzupassende Formulierung in Kapitel 5.1 angeglichen.	Anpassen
Mitte	Es müssen auch Angebote auf schlecht zugänglichen Strassenetzen oder in abgelegene Orte angeboten werden. Die genügende Auslastung darf nicht das Hauptkriterium sein.	Die genügende Auslastung bleibt ein wichtiges Kriterium – sie sagt aus, ob das Angebot ökologisch überhaupt sinnvoll ist. Ist dies nicht der Fall, besteht keine Rechtfertigung für ein ÖV-Angebot.	
PU AR, Urnäsch	Angepasste Streckenführungen oder Linienverlängerungen könnten ebenfalls Abhilfe schaffen, z.B. eine Linie Hundwil–Urnäsch.	Wenn betrieblich die Ausgangslage für solche Varianten bestehen, werden diese im Sinne einer effizienten Ausnützung heute schon geprüft. Die entsprechenden Möglichkeiten in AR sind diesbezüglich ausgeschöpft.	
PU AR	Die Datenlage für den Ruf-Bus soll verbessert werden damit eine Vertiefungsplanung rasch möglichst angegangen werden kann.	Wie in Kapitel 3.7. aufgeführt werden auf fachlicher Ebene entsprechende Anstrengungen unternommen.	
REGO	Rufbussysteme sind fast überall aufgrund der schlechten Nachfrage und der hohen Kosten gescheitert. Bei den Grundangeboten sollten keine Einsparungen deswegen erfolgen müssen. Der Zersiedelung wird mit Rufbussystemen eher entsprochen statt widersprochen (betagte Leute leben noch länger abgelegen).	Diese Bemerkung wird geteilt und in Kapitel 5.3.3 noch etwas deutlicher formuliert.	Anpassen
SOB	[Eingabe gekürzt/Zusammengefasst] Es müsse stärker in Tür-zu-Tür-Reiseketten gedacht werden. Dabei helfen alternative Angebotsformen und Bedarfsangebote. Mit der besseren Integration solcher Systeme in Fahrplan- und Ticketapps kann die Nutzung erhöht, der Bündelungsgrad der einzelnen Fahrten und damit die Gesamtwirtschaftlichkeit von Bedarfsangeboten erhöht werden. Das Potenzial für ein Rufbus-System (im Unterschied zum Bedarfslinien-System) werde in der erwähnten Studie zu negativ bewertet. Das private Rufbus-System von mybuxi konnte schon mehrfach beweisen, dass dieser Ansatz gerade im ländlichen Raum gut funktioniert. Neben eher kleineren (weniger als 9 Plätze) und rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, einem guten Pooling-Algorithmus, ist insbesondere der Einsatz von Miliz-Fahrern aus den jeweiligen Regionen eine Option, die Kosten deutlich zu senken und die regionale Verankerung zu erhöhen. Das Rufbus-System unter dem Regime des RPV ist definitiv deutlich zu teuer. Wir plädieren für einen politischen Diskurs, um Ansätze zu ermitteln, wie eine Finanzierung zukünftig aussehen kann. Weiterhin sollte so ein Rufbus-System als eine Komponente von verschiedenen Mobilitätsangeboten betrachtet werden. Nur ein eigentliches Mobilitätsökosystem, bei welchem der klassische	Das ist richtig. Deshalb wird der Variantenfächer in der Vertiefungsstudie geöffnet und alternative Systeme geprüft sowie der neuste Stand der digitalen Entwicklung einbezogen. Ausserdem möchte PostAuto ein Projekt im Bereich des autonomen Fahrens lancieren, bei dem der Kanton auch involviert ist. Kapitel 3.6. und 5.3. werden entsprechend ergänzt.	Anpassen

	öV nebst z.B. Car-Sharing und geschickten Tarifmodellen ein integraler Bestandteil ist, kann eines Tages in der Lage sein, eine ernsthafte Alternative zum MIV zu werden.		
SP	Bedarfslinien- und Rufbus-Systeme und auch neue Lösungen dank verbesserter IT-Möglichkeiten sollten immer wieder ergebnisoffen geprüft werden. [verschoben aus 5.1]	Dies wird über die bevorstehende Vertiefungsplanung geprüft.	
Stein	Die Aufteilung von Bewohnenden in Kernzone und Rand/Aussenzone ist nicht zielführend [verschoben aus 5.1]	Doch, denn sie ermöglicht die Definition, wie einfach ein Gebiet durch klassischen, liniengebundenen öV erschlossen werden kann, oder eben nicht. Sie ist somit ein wichtiger Teil der Abklärung, wo welches Potential für einen Rufbusverkehr besteht.	
Stein	Es fehlt bei den digitalen Kombinationsangeboten die Koordination mit privaten Anbietern (zumindest sei dies nicht ersichtlich).	Das ist richtig. Deshalb wird der Variantenfächer in der Vertiefungsstudie geöffnet und alternative Systeme geprüft sowie der neuste Stand der digitalen Entwicklung einbezogen.	
SVP	Vermeehrt über alternative Optionen nachdenken, vor allem bei schlecht frequentierten Strecken muss gehandelt werden.	Das ist mit der Überprüfung der einzelnen Linien Teil des Konzeptes.	
TCS	Mutiger und konkreter Mittel für Tests / Projekte bereitstellen (Bsp. autonome Kleinbusstrecke testen – vgl. Tests im Wallis mit autonomen PostAuto)	Tests mit autonomen Fahrzeugen haben bisher eher ernüchternde Resultate gezeigt. Seit kurzem ist aber neuer Schwung in die Sache gekommen und PostAuto möchte gesamtschweizerisch prüfen, was im Bereich des autonomen Fahrens möglich ist. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist in dieses Projekt ebenfalls involviert. Kapitel 3.6 und 5.3 werden entsprechend ergänzt.	Anpassen
Teufen	Teufen hat (bei Betrachtung der absoluten Zahlen) viele Personen ausserhalb des Siedlungsgebiets und somit auch ausserhalb des Gebiets mit öV-Abdeckung. Mit dem Freibad besteht in Teufen auch ein Point of Interest ausserhalb des Gebiets mit öV-Abdeckung. Mit einem On-Demand-Angebot – vielleicht auch als Pilotbetrieb – könnte da eine Verlagerung vom MIV auf den öV erreicht werden.	Hier handelt es sich um eine gemeindeinterne Erschliessung, die nicht Sache des Kantons ist. Kantonal ergeben sich nur Möglichkeiten, wenn ein ganzes Gebiet erschlossen würde, zum Beispiel bei einer Ausweitung des PubliCar Appenzell. Das steht aber zur Zeit nicht zur Diskussion, da neue Fahrzeuge notwendig wären und die Leistungen im Vergleich zur Nachfrage sehr teuer sind.	
Urnäsch	Weiter sind mit Unterstützung Kanton weitere zusätzliche Angebote zu prüfen (Rufbus-System; engere Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen, etc.).	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Waldstatt	Eine Bedarfslinie könnte auch über Herisau und Waldstatt nach Schwellbrunn geführt werden.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Walzenhausen	Erhöht die Komplexität in der Organisation, Koordination etc. zusätzlich, was sich nicht nachteilig auf die Nutzenden auswirken darf.	Kenntnisnahme.	
Walzenhausen	Bietet die Chance, die Fahrzeuggrössen zu überdenken (Grösse, Effizienz, Kosten, Fahrzeiten, Strassenausbau etc.)	Aktuell werden die Fahrzeuggrössen im öV vor allem durch die Spitzen im Schüler- und Pendlerverkehr definiert. Die Chance, dass diese gebrochen werden können, sind relativ gering, da eine Bündelung, wo möglich, auch weiterhin sinnvoll ist. Selbstverständlich werden die Fahrzeuggrössen aber bei jeder Planung und vor einer Neubeschaffung überprüft.	

Wolfhalden	Es gibt auch lokale Initiativen von Privaten und Öffentlichen Institutionen, welche ebenfalls in eine Überprüfung miteinfließen sollten. So zum Beispiel die Mitfahr-Plattform ofami.ch aus Oberegg/Walzenhausen. Zum Teil verfügen Gemeinden auch über einen Schulbusbetrieb, welcher sich allenfalls in ein Angebot integrieren lassen könnte.	Selbstverständlich werden solche Angebote in der Vertiefungsplanung mitberücksichtigt – dies bedingt aber, dass diese auch bekannt sind.	
------------	--	--	--

4.6 Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen.

Frage 6a: Wird dieses grundsätzlich befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	EVP, GPK, Gais, Grub, Heiden, Hundwil, Lutzenberg, Mitte-HL, Regio, REGO, Rehetobel, Reute, Schönggrund, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, SVP, TCS, Teufen, Trogen, Urnäsch, Wald, Wolfhalden	24
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, Herisau, FDP, PostAuto, PU AR, Waldstatt, Walzenhausen	8
Nein	JG, Mitte, Stein	3
Keine Beurteilung	Bühler	1

Hinweis: Alle Bemerkungen und Anträge zu Angeboten 2024-2029 wurden in die Frage 6b verschoben; Frage 6a dreht sich um die langfristige Angebotsentwicklung im Sinne des Zielbildes.

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	6.2.2: Die Bahnverbindung Heiden-St-Gallen (via Rorschach) ist zu berücksichtigen.	Die Verbindung ist im Zielbild bisher als «Zweitenbindung» gekennzeichnet. Dies auch deshalb, weil eine Verbindung Eggersriet–St.Gallen ohnehin in dichtem Takt notwendig ist und mit einer solchen Verbindung auch die Arbeitsplatzgebiete im Osten und im Zentrum von St.Gallen gut angebunden sind.	
JG	Wir unterstützen den Ausbau der bereits bestehenden Linien. Jedoch würden wir auch eine Untersuchung begrüßen, welche neue Linien prüft, beispielsweise indem man die Pendelströme	Dieser Vergleich wurde bereits in der Analyse (Kapitel 1) durchgeführt; so werden beispielsweise zwischen Heiden und den Räumen Rorschach und Rheintal Ausbauten angedacht, obschon die heute bestehenden Linien nur	

	des MIV mit jenem des öV vergleicht. Dadurch könnte das Potential für neue Linien analysiert werden. Dies ist gerade auch wichtig, wenn man sich das Ziel vor Augen hält, die Menschen vom MIV auf den öV zu verlagern.	knapp die Vorgaben erreichen. Neue Linien sind in der Siedlungsstruktur des Kantons Appenzell Ausserrhoden kaum sinnvoll bzw. betreffen das Thema Bedarfsangebote (Kapitel 5).	
Mitte	Bahnlinien auf Busbetriebe umzustellen, ist aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs auf den Strassen nicht sinnvoll. Es fehlen innovative Überlegungen, wie z.B. die Bahnlinie Altstätten Stadt–Gais in Altstätten wieder bis zum Bahnhof Altstätten zu verlängern. Dies würde ganz neue Reisendenströme verursachen und somit die Bahnlinie aufwerten, was wiederum Einfluss auf die Auslastung hätte.	Aus fachlicher Sicht ist die Bahn nicht in jedem Fall das richtige Verkehrsmittel. Dies wurde in der Vertiefungsstudie zu den Zahnradbahnen ausführlich untersucht und dargelegt. Die Gemeinde Altstätten und die AB prüfen mit einer Studie, ob es möglich wäre, die Bahn bis zum Bahnhof Altstätten zu verlängern.	
REGO	6.2.3. Der Viertelstundentakt zwischen Gossau–Herisau sollte nicht auf Kosten der Feinerschliessung getätigt werden. Es ist zu prüfen, ob in einer ersten Phase nicht auch ein Ausbau der Busverbindung sinnvoll, weil massiv günstiger wäre.	Es geht hier nicht um einen ¼-Takt auf der Bahn, sondern darum zu prüfen, ob der Bus zur Bahn versetzt fahren kann, um Parallelverkehr zu vermeiden.	
Urnäsch	Speziell der Ausbau von Bedarfsangeboten in dünnbesiedelten Gebieten (und Lösungen für deren Finanzierung) sind gemeinsam anzugehen.	Diesbezüglich verweisen wir auf die Vertiefungsplanung, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 5).	
Waldstatt	Bei einem Zielbild dürfen auch Visionen Platz haben, nicht nur die bestehende Siedlungsdichte.	Kenntnisnahme.	
Walzenhausen	Der Zeithorizont 2030+ bzw. 2035+ überrascht aufgrund des deutlich erkannten Handlungsbedarfs insbesondere im Vorderland und der Gemeinde Walzenhausen. Diese Ziele sind höher zu priorisieren und umzusetzen.	Mit der Vertiefungsplanung Vorderland wird eine Verbesserung vor dem Zeithorizont 2035 geprüft. Es wird sich im Rahmen der Vertiefungsplanung zeigen, welche Anpassungen bereits vor dem Ausbauschnitt 2035 möglich und sinnvoll ist. Das Zielbild wird bewusst auf eine lange Zeitspanne ausgerichtet und schrittweise umgesetzt.	

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert.

Frage 6b: Werden diese Zielangebote befürwortet?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Gais, Hundwil, Regio, Schwellbrunn, Stein, Urnäsch, Wolfhalden	7
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, Grub, Heiden, Herisau, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, REGO, Rehetobel, Reute, Schönengrund, SOB, SP, SVP, TCS, Trogen, Wald	21
Nein	JG, Mitte, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen	5
Keine Beurteilung	GPK, Lutzenberg, Speicher	3

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	6.3 Stossrichtungen: Beim AB-Stammnetz sind auch in der Periode 2024-2029 punktuell Entwicklungen zuzulassen. [verschoben aus 6.1]	Kleinere punktuelle Ausbauten sind im Rahmen des Grundangebotes immer möglich, solange die Kennzahlen erreicht werden und die Finanzierung im Rahmen des Budgets sichergestellt ist.	
AB	6.5: Als zusätzliche Angebote sind die überlagerten Schnellzüge St.Gallen-Appenzell aufzunehmen sowie die Prüfung eines Angebotsausbaus in der HVZ bis Gais oder Appenzell.	Die Eilzüge sind in Kapitel 6.5 erwähnt und die Verlängerung des ¼-Taktes bis nach Gais und Appenzell ist aufgrund der hohen Kosten und der zu geringen Nachfrage im Zeitraum bis 2029 kaum ein Thema.	
AB	6.5: Die Zeiten der Sântisbahn sollten auf jene des Postautos abgestimmt sein.	Das macht Sinn und eine bessere Abstimmung ist aus Sicht der Fahrgäste wünschenswert, auch wenn die Sântisbahn nicht im RPV eingebunden ist. Kapitel 6.4.1. wird entsprechend ergänzt.	Anpassen
ATAG, FDP, SOB, Teufen	Dem Freizeitverkehr ist eine deutlich höhere Bedeutung beizumessen. So sind punktuelle Verdichtungen auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, z.B. Sa-So zu prüfen und ein gewisser Spielraum zu ermöglichen.	Der Freizeitverkehr wird dort gefördert, wo dies sinnvoll ist. Auf Linien mit klarer Freizeitausrichtung wird am Wochenende ein dichter Takt angestrebt (Schwägalp, ggf. St. Anton) – auf den übrigen Verbindungen wird das Angebot nachfrageorientiert ausgebaut. Dies schliesst auch zusätzliche Kurse am Wochenende ein, wenn sich das aus Sicht Kapazität und Nachfrage anbietet.	
ATAG, FDP, Heiden	Betriebszeiten seien generell zu überprüfen; insbesondere wird die Betriebszeit der RHB ins Feld geführt. Generell wird deren «Attraktivierung» gefordert, durch Heiden inklusive Halbstundentakt.	Eine "Attraktivierung" der RHB verursacht eine Ausdehnung auf den ½-Takt Sprungkosten aufgrund der Notwendigkeit von zusätzlichen Fahrzeugen und Infrastrukturausbauten, die derzeit nicht finanzierbar sind. Die AB ist zurzeit daran, alternative Lösungsvarianten zu suchen.	
FDP	Wie möchten auf die Möglichkeit von verbundenen Linien hinweisen. St. Gallen–Rehetobel–Heiden fährt oder fuhr beispielsweise abends auf Verlangen auch nach Wald.	Die Möglichkeit wird im Rahmen der Vertiefungsplanung Vorderland erneut betrachtet. Grundsätzlich ist in solchen Fällen immer auch zu prüfen, welche Nachteile von einer solchen Massnahme resultieren – beispielsweise lässt die Umlaufzeit der Linie 121 eine solche Massnahme heute nur in Randstunden zu, ohne in Heiden Anschlüsse zu verlieren.	
Grub	6.3: Grub beurteilt die Weiterführung des Halbstundentaktes auf den Linien 120 und 121 von Mo bis Sa ab 20:00 Uhr bis ca.	Geplant ist, im Rahmen der Vertiefungsplanung beide Massnahmen zu prüfen; Die Tabelle in Kapitel 6.3 wird entsprechend ergänzt.	Anpassen

	23:00 Uhr als wichtiger als die Ausdehnung des Viertelstundentakts in den Hauptverkehrszeiten.		
Heiden	Bedarfslinie St. Anton prüfen [verschoben aus 5b].	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Heiden	Zur Erhöhung der Nachfrage die Aussengebiete von Heiden (Untern, Benzenrüti, Brunnen, Bischofsberg, Langmoos, Bellevue) ins Publicargebiet aufnehmen, falls der Betrieb wie heute bestehen bleibt. [verschoben aus Frage 5a].	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Heiden, Reute	6.3: Schliessung der Taktlücken am Wochenende auf der Linie 226 (Heiden-Heerbrugg) wird befürwortet.	Die Umsetzung wird auf 2024 geprüft.	
Herisau	6.3: Gemäss Tabelle soll die Linie 80.180 gem. Auftrag Regierungsprogramm (vgl. Kapitel 5.2) ausgebaut werden. Im Vergleich zu Seite 26, 2.4.3 ist dieser Punkt widersprüchlich.	Die Einführung der Zusatzkurse hängt vom Bau des Wendeplatzes ab und erfolgt gemäss aktuellem Stand auf Dezember 2024. Die Tabelle in Kapitel 6.3 wird entsprechend ergänzt.	Anpassen
Mitte-HL, Urnäsch	Der Wegfall der letzten Nachtverbindung mit Bus wird trotz nachvollziehbarer Gründe bedauert. Aus Sicht der Gemeinde Urnäsch wäre die Wieder-Einführung zumindest in den Nächten Fr/Sa und Sa/So wünschenswert. [Verschoben aus Frage 1]	Das Bedürfnis ist ausgewiesen; es gibt aber aktuell keine kostengünstige und finanzierbare Lösung,	
Herisau, Mitte-HL, SP	Der Ausbau der Linie 158 wird generell begrüsst, sei aber im Kontext des ganzen Ortsbusnetzes bzw. der Erschliessung Nordhalde zu betrachten. Es darf nicht zu einer Verschlechterung des Angebotes innerorts kommen.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Mitte-HL	Alternativ können im Raum Herisau auch (teilweise) Durchmesserlinien in Kombination mit dem Lokalverkehr geprüft werden, beispielsweise Gossau–Rohren, Abtwil–Schwellbrunn oder Saum–Ramsen. Aus unserer Sicht müssen nicht zwingend alle Buslinien immer am Bahnhof Herisau enden.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Heiden, PostAuto, Reute	Verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Linie 228: Einbindung von Gebieten in Berneck, nicht durch öV angebundenen Teilen von Heiden, Einrichten von virtuellen Haltestellen. Ziel solle eine Neuplanung im Vorderland zeitgleich mit der Betriebsaufnahme der automatisierten RhW sein. PostAuto sieht eher ein Bedarfsangebot als eine Rückkehr zum Linienbetrieb. Die Gemeinde Reute wünscht hingegen eine Verlängerung Betriebszeit Linie 226 um 3 Kurspaare als Ersatz für das Abendangebot mit der Linie 228.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	

Pecnik	<p><i>Umsetzung einer der beiden Varianten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 121 stündlich über Wald AR führen zwecks Direktverbindung St.Gallen-Ost, dafür Linie 230 ausdünnen auf 2h-Takt. . - Wiederherstellung Anschlüsse 121-230 im Kaien und systematische Verdichtung der Linie 230 auf Stundentakt auch am Wochenende. [verschoben aus Frage 11] 	<p>Die Linie 121 kann im aktuellen Fahrplankonzept nicht via Wald geführt werden, da in Heiden Anschlüsse auf die Linie 226 (Reute) eingehalten und die Verknüpfung mit der Linie 120 sichergestellt werden müssen. Allenfalls könnte eine Schlaufenfahrt in der Hauptverkehrszeit mit einzelnen Kursen möglich sein, weil dann die Zusatzkurse der Linie 120 diese Anschlüsse ermöglichen – allerdings mit weitreichenden Auswirkungen auf die Umläufe der verknüpften Linien 120/121.</p> <p>Eine systematische Wiederherstellung der Umsteigebeziehung im Kaien ist ebenfalls nicht möglich, ohne die Anschlüsse entweder der Linie 230 in Trogen oder der Linie 121 in Heiden zu verlieren.</p> <p>Thema wird aber in der Vertiefungsplanung überprüft.</p>	
PostAuto	80.180: Ziel 2029 unklar, ob zwischen Herisau und Stein AR verdichtet wird oder zwischen Herisau/Waldstatt und Lustmühle. Zu beachten sei auch die Umsteigequalität.	Das ist in Kapitel 6.4.1 aufgeführt.	
PostAuto	80.227 Eine Fahrt an den Bahnhof Altstätten SBB würde direktere Anschlüsse für die Reisenden bieten.	Das ist richtig aber aufgrund von guten Umsteigeverhältnissen beim Rathaus wird auf Doppelführungen verzichtet.	
PostAuto	80.230 Die Kombination mit der Linie 80.121 ist unbefriedigend. In Wald ist kein Wendepunkt vorhanden und die Umwegfahrt ist für die weiterfahrenden Fahrgäste unattraktiv.	Wald kann so in Randstunden deutlich besser und kostengünstiger angebunden werden als über die Appenzeller Bahnen. Aber es ist richtig, dass die Umwegfahrt für weiterfahrende Reisende unattraktiv ist.	
PostAuto	Überprüfungen bei Linie 80.229 i.O. - Schulbedürfnisse beachten.	Kenntnisnahme.	
PostAuto	Es fehlen sicher die Linien im Vorderland zum Angebot 2025 (Halbstundentakt im Rheintal, das neue Möglichkeiten eröffnet und effizientere Umläufe sowie sinnvollere Anschlüsse ermöglicht (v.a. 80.226 in Heerbrugg und Heiden).	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
PU AR	Optimierung von Streckenführungen und Erschliessung von neuen Siedlungsgebieten beachten! Damit auch Gewohntes in Frage stellen. Z.B Linien 80.222 und 80.242 kreuzen und somit Siedlungsgebiet Hof Lutzenberg erschliessen.	Im Rahmen von Angebotsplanungen werden auch alternative Linienführungen miteinbezogen. Die bestehenden Pendlerströme sind aber zu beachten.	
PU AR	Bei den Linien 80.224 und 80.225: Sind die Anschlüsse in St. Margrethen gewährleistet?	Die Anschlüsse in St. Margrethen sind in der Detailplanung Vorderland zu prüfen. Bis diese Resultate vorliegen, werden die bestehenden Angebote weitergeführt. In diesem Zusammenhang sind höchstens punktuelle Anpassungen möglich.	
Reute	Es wird erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Kurs 227 Heiden–Altstätten vorderhand nicht mehr in Gefahr ist, gestrichen zu werden, da die wirtschaftlichen Ziele erreicht werden konnten.	Kenntnisnahme.	

SP	Der Regional- und Ortsverkehr in der Gemeinde Herisau muss verbessert werden. Dazu sind auch die Bahnangebote und nicht nur die Busangebote auf eine Optimierung der Anschlusszeiten zu prüfen. Dabei ist auch auf allfällige Erschwernisse durch den Bau des Bushofes kurzfristig Rücksicht zu nehmen. Dies gilt sinngemäss auch für Heiden während des Neubaus des Bahn- und Bushofes.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4). Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bahnangebote werden im Rahmen der Ausbauschritte auf überregionaler und nationaler Ebene geplant und sind nicht Teil der Vertiefungsplanung.	
SP	Alle bestehenden Nachtangebote sind beizubehalten.	Ein Abbau steht nicht zur Diskussion. Im Rahmen einer aktuell laufenden Nachtbusplanung (Federführung Kanton St.Gallen) werden auf 2025 allfällige Erweiterungen geprüft. Kapitel 6 wird entsprechend ergänzt.	Anpassen
SP	Die SP AR würde es begrüßen, dass Anschlussmöglichkeiten zur/von der Kantonsschule Trogen verbreitert würden. Diese Querverbindung zwischen Speicher und Teufen mehr zu gewichten (beispielsweise auch über Mittag) könnte zum einen mehr Schüler:innen aus Herisau oder dem Hinterland anziehen und das ÖV-Angebot auch für andere Nutzer:innen ergänzen.	Die Verbesserung der durchgehenden Verbindungen Herisau–Teufen–Troger wurde auch aus der Angebotsplanung verschiedentlich gefordert. Allerdings sind zumindest die Pendlerströme auf diesem Korridor abgesehen vom Schülerverkehr tief, weshalb vorderhand kein Ausbau geplant ist.	
TCS	Andere Pop Up Potenziale für Freizeit/Tourismusverkehr?	Kenntnisnahme.	
Teufen	Die geplante Taktfrequenz und die Betriebszeiten der Linie 80.190 Teufen-Speicher sind ungenügend. Es soll eine Ausweitung der Betriebszeiten und eine Verdichtung der Taktfrequenz erfolgen. Dies auch deshalb, weil die wirtschaftlichen Zielvorgaben vor Corona deutlich übertroffen und auch nach Corona noch erreicht werden.	Zeigt sich, dass das nach St. Gallen verlängerte Angebot gut angenommen und die Kennzahlen weiterhin erfüllt sind, kann ein Ausbau auf den Stundentakt ins Auge gefasst werden. Zuerst müssen aber die Ergebnisse des Versuchsbetriebes, der über 3 Jahre läuft, abgewartet werden.	
Teufen	Ebenso sind die Nachtangebote der Linie 855 (N) auszubauen. Auch diese Zielvorgaben betreffend Wirtschaftlichkeit wurden vor Corona deutlich übertroffen.	Im Rahmen einer aktuell laufenden Nachtbusplanung (Federführung Kanton St.Gallen) werden auf 2025 allfällige Erweiterungen geprüft. Ein Hinweis auf diese Planung wird in Kapitel 6.4.3 aufgenommen.	Anpassen
Trogen	Insbesondere der Ausbau des Angebots auf der Linie 80.229 (Heiden-Oberegg-St. Anton-Trogen) an Wochenenden bei Schönwetter wird unterstützt. Gleichzeitig muss aber auch der Ausbau bei Schönwetter auf der Linie 80.230 (Heiden-Wald-Trogen) in die Betrachtung miteinbezogen werden, weil zwischen diesen Strecken sehr viele Fussgänger- und Bike-Strecken existieren.	Ein Ausbau nur bei Schönwetter macht aufgrund der touristischen Bedeutung nur auf der Linie 80.791 Urnäsch-Schwägalp Sinn. Bei der Linie 80.230 ist gemäss Kapitel 6.3 die Schliessung von Taktlücken am Wochenende zu prüfen.	
Urnäsch	Vermisst wird auch eine direkte Verbindung zwischen Hundwil und Urnäsch, dies vor allem weil der Innere Bezirk auf beide Seiten (Hundwil und Urnäsch) orientiert ist!	Die Pendlerströme zwischen den Räumen Stein/Hundwil und Urnäsch sind sehr gering. Eine direkte Verbindung ist aus Nachfragesicht nicht zu vertreten. Allenfalls sind im Rahmen der Busplanung Herisau/Hinterland bessere Eck-Anschlüsse möglich – ansonsten sind hier die Planungen im Bereich alternative Angebotsformen (Bedarfsangebote) abzuwarten. (was sich auch mit der Abb. 14 deckt)	

Wald	Der Freizeitverkehr betrifft auch die Strecke Trogen-Heiden-Wald. Hier kommt der kleine Bus während den Nachmittagsstunden am Wochenende regelmässig an seine Platzgrenzen und Personen werden nicht gesetzeskonform transportiert. Hier muss eine Kapazitätsplanung stattfinden.	Die Überprüfung erfolgt durch den Betreiber der Linie (PostAuto).	
Wald	Die Angebotslücke nach 20 Uhr an den Wochenenden soll mit einem zusätzlichen Bus zwischen Trogen und Heiden geschlossen werden.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Wald	Die Linie Heiden-Rehetobel-St.Gallen hat ihre Zielvorgaben gut erreicht. Hier soll bevorzugt zu Beginn der Legislaturperiode gehandelt werden.	Diesbezüglich wird auf die Vertiefungsplanung verwiesen, welche zu diesem Thema vorgesehen ist (Kapitel 6.4).	
Waldstatt	Solange die Umfahrung Herisau nicht gebaut ist, muss man davon ausgehen, dass Staus zunehmend zur Tagesordnung gehören werden. Aus diesem Grund wären ein Viertelstundentakt während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie 854 wichtig. Das Regierungsprogramm will einen Wohnkanton. Nun müssen Grundlagen geschaffen werden.	Aufgrund fehlender Nachfrage und fehlender Fahrzeuge ist ein Ausbau auf den ¼- Takt in dieser Konzeptperiode nicht umsetzbar.	
Waldstatt	Zwei Inputs für Buskonzept Hinterland: <ul style="list-style-type: none"> - Im Winkfeld ist eine Einzoning geplant, Bauanfragen für gesamthaft ca. 200 Arbeitsplätze liegen vor. - Eine Wendemöglichkeit für Busse auf dem Bahnhof-Areal könnte eine Verbesserung ergeben. 	Kenntnisnahme.	
Walzenhausen	Massnahmen Bus: nicht einverstanden (siehe ÖV Grundlagepapier). Das von der Gemeinde Walzenhausen 2020 formulierte und mehrfach eingereichte Zielangebot (ÖV Grundlagepapier) wurde kaum berücksichtigt. Beschleunigung der Prüfung und Umsetzung von alternativen Buslösungen notwendig. [verschoben aus Kap. 7]	Die im Grundlagenpapier der Gemeinde Walzenhausen aufgeführten Punkte wurden wo machbar in Zusammenarbeit mit PostAuto in den letzten Jahren umgesetzt. Die weiteren Punkte werden in der Vertiefungsplanung (Kapitel 6.4) überprüft.	

4.7 Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt.

Frage 7: Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	ATAG, GPK, Grub, Lutzenberg, PU AR, Regio, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, Teufen, Urnäsch, Waldstatt, Wolfhalden	14
Grundsätzlich einverstanden	AB, Bühler, EVP, FDP, Heiden, Hundwil, Mitte, Mitte-HL, REGO, Rehetobel, PostAuto, Schönengrund, SP, Stein, SVP, TCS, Trogen, Wald, Walzenhausen	19
Nein	JG	1
Keine Beurteilung	Gais, Herisau	2

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	7: Aus Sicht der AB soll etwas mehr Flexibilität aufgenommen werden, um auf die Nachfrage reagieren zu können. Eine Fixierung bis 2029 ist zu starr. Neukonzeptionen sollten zugelassen und ev. explizit erwähnt werden, z.B. weitere Bahnerschliessungen in der Agglomeration	Neukonzeptionen bedingen eine gewisse Vorlaufzeit und müssen, wie an anderer Stelle schon erwähnt, in den Gesamtkontext passen. Gerade die DML zeigt, wie komplex dies ist. Wenn bis 2029 Ausbauten möglich sind, betrifft dies auf der AB vor allem den Ausbau «bekanntere» Angebote wie den 15'-Takt auf der DML oder zusätzliche Schnellzüge im Rahmen der geplanten Fahrlagen.	
FDP	Ein Abschluss einer LV muss auch ein Bonus-/Malus-System enthalten (s. ZVV-SBB).	Nein, das ist nicht zwingend, sondern eher die Ausnahme.	
FDP	Verstärkte Zusammenarbeit mit SG: Möglichkeit einer LV prüfen.	Im Rahmen der Bestellerstrategie gibt es eine Vereinbarung zwischen den Ostschweizer Kantonen.	
Mitte	7.4: Die Vereinfachungen im Bestellprozess werden begrüsst. Aber es muss darauf geachtet werden, dass nicht nur der grosse Kanton St.Gallen oder die Stadt St.Gallen das Sagen hat.	Das ist durch die Autonomie der einzelnen Kantone sichergestellt.	
Mitte	7.5: Harmonisierte Grundsätze wären begrüssenswert, wenn unser Kanton die gleichen Voraussetzungen wie der Kanton St.Gallen hätte. Unsere öV-Linien fahren praktisch überall von ländlichen Gebieten mit eher kleinen Dörfern in städtische Gebiete oder Agglomerationen (St.Gallen, Gossau, Rorschach und Rheintal). Schon dadurch sind unterschiedliche Interessen und somit Grundsätze vorhanden. Beispiel: Bei einem Agglomerationsstreifen mit der Stadt St.Gallen wurde aus verkehrstechnischen Gründen die Idee präsentiert, dass die Postautolinien am	Auch der Kanton St. Gallen kennt ländliche und gebirgige Gebiete, etwa im Toggenburg, Sarganserland oder Linthgebiet. Eine Harmonisierung von Angebotsgrundsätzen mit dem Kanton St. Gallen tangiert die Interessen von Appenzell Ausserrhoden deshalb nicht. Ein anderes Thema ist die Problematik von Bussen, die am Stadtrand von St.Gallen enden sollen. Diesbezüglich gibt es sinnvolle Ansätze von Linien, die an Bahnhöfen wie Wittenbach enden aber auch Linien, die zwingend ins Zentrum fahren müssen wie zum Beispiel die Linien von Heiden nach St.Gallen, da kein Anknüpfungspunkt vorhanden ist.	

	<p>Stadtrand (Neudorf) enden sollen und dort auf die VBSG umgestiegen werden soll. Dies ist für die ländliche Bevölkerung absolut unattraktiv.</p>		
Mitte	<p>7.6: Busse mit alternativen Antrieben (Elektro, Wasserstoff etc.) sollen nicht erst nach der Abschreibung der Dieselbusse eingeführt werden. Dies schon aus umwelttechnischen Gründen. Zudem ist es wirtschaftlich nicht sinnvoll, in einer Garage mehrere Systeme und Infrastrukturen für verschiedene Antriebsarten zu haben. Dies würde zu einer langen und hohen Kostenbelastung führen. Darum muss die Einführung von Bussen mit alternativen Antrieben blockweise durchgeführt werden. Auch wenn dadurch eine einmalige grössere Abschreibung bei Dieselnissen nötig ist.</p>	<p>Die Umstellung muss finanzierbar sein. Ausserdem ist es nicht nur die Restlaufzeit der Fahrzeuge, die den Zeitpunkt der Umstellung definiert, sondern auch die Infrastruktur, die zuerst vorhanden sein muss. So muss beispielsweise in Heiden auf den geplanten Neubau der Garage ca. im Jahr 2027 gewartet werden. Die Kantone prüfen die Umsetzungskonzepte der Transportunternehmen zur Zeit mit einem externen Büro.</p>	
Mitte	<p>Die Einführung eines Firmenabos wird begrüsst. Auch wenn zuerst ein Wechseleffekt von persönlichen Abonnements zu diesen Firmenabos geschieht und somit weniger Einnahmen generiert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>	
Mitte-HL	<p>Beim Vorgehen fehlt uns die Beteiligung der Gemeinden hinsichtlich der Umsetzung der vielen unterstützungswürdigen Ziele im neuen öV-Konzept. Einem Nebensatz im Kapitel 1 kann entnommen werden, dass auf die im letzten Konzept erwähnten öV-Regionalgruppen verzichtet wurde. Als einziges Gremium der Zusammenarbeit verbleibt unserer Ansicht nach die Verkehrskommission nach Art. 20 GöV. Allerdings besteht die Verkehrskommission gemäss Staatskalender aktuell nur aus 6 Mitgliedern statt aus den vorgeschriebenen 7 Mitgliedern. Ausserdem erachten wir die politischen Gemeinden des Hinterlandes in der Verkehrskommission als klar untervertreten: Es findet sich unter den Mitgliedern der Verkehrskommission gemäss Staatskalender offenbar nur ein ehemaliger Gemeindepräsident von Waldstatt, welcher vor über 10 Jahren zurückgetreten ist und heute schon lange im wohlverdienten Ruhestand sein dürfte. Offensichtlich scheint die Verkehrskommission auch aus Sicht des Regierungsrates nicht mehr besonders aktiv zu sein. Anders lässt es sich nicht erklären, dass das neue öV-Konzept mit einer separaten Steuerungsgruppe anstelle der gesetzlich vorgesehenen Verkehrskommission erarbeitet wurde. Wie dem auch sei – wir fordern ein politisches Begleitgefäss zur Umsetzung des neuen Konzepts, wo eine starke und durchsetzungsfähige Gemeindevertretung aus dem Hinterland Einsitz</p>	<p>Auf die öV-Regionalgruppen wurde nicht verzichtet, sondern diese Gruppe gibt es seit 4 Jahren. Die Gemeindepräsidenten, die in der Steuerungsgruppe dabei sind, sind auch in der öV-Regionalgruppe vertreten. Zusätzlich sind Vertreterinnen und Vertreter der Nachbarkantone und der Transportunternehmen dabei. Es wäre aus Kantonsicht wünschenswert, wenn sich die Gemeinden über die Gemeindevertreter stärker in die öV-Regionalgruppe einbringen würden.</p> <p>Die Verkehrskommission wird per Ende Mai 2023 aufgehoben. Deshalb wurde die Steuerungsgruppe zur Begleitung des öV-Konzeptes eingesetzt.</p>	

	nehmen kann. So haben wir mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen, dass die Gemeindepräsidenten von Herisau und Hundwil in der Steuerungsgruppe zum neuen öV-Konzept vertreten sind.		
Mitte-HL, SP	7.6: Fordern a) eine Anpassung der Formulierung in 7.6.2 damit klar ist, dass eine Einführung des Firmenabos durch den Kanton als Arbeitgeber gemeint ist, und sind b) der Meinung, dass die Einführung sofort erfolgen soll (bzw. schon lange hätte erfolgen sollen).	Eine Einführung vor 2025 ist nicht realistisch.	
PostAuto, SP	7.2.2: Ausschreibungen sind für alle Beteiligten sehr aufwändig und der erhoffte Nutzen trifft nicht immer ein. Eher in Richtung Zielvereinbarung arbeiten.	Kenntnisnahme.	
SP	Für den Kanton ist eine regionale Gleichbehandlung so weit wie möglich wichtig, damit sich niemand benachteiligt fühlt.	ÖV-Nachfrage ist stark abhängig von der Struktur einer Region, demografisch, geographisch. Solchen Unterschieden ist Rechnung zu tragen, sonst wäre das öV-Angebot stellenweise ineffizient. Im Rahmen des Zukunftsbildes in Kapitel 6 wird angestrebt, ähnlich grosse und zentrale Ortschaften auch möglichst gleichwertig zu bedienen.	
SP	Die Kooperation unter den Unternehmen ist zu begrüßen. Sie setzt aber auch eine starke Rolle des Kantons und der Gemeinden voraus, damit die Interessen der Bevölkerung und der ÖV-Nutzenden ausreichend berücksichtigt werden. Dies gilt auch bei einer Besteller-Strategie mit St. Gallen. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Transportunternehmen bei den Ausschreibungen häufig Konkurrenten sind.	Kenntnisnahme.	
TCS	Was sind die Grenzkosten und Grenzerträge von zusätzlichen Linien / Frequenzen / Ausbauten?	Diese Frage lässt sich nicht eindeutig beantworten, da die Betriebskosten stark vom Betriebsmodus einer Linie (Umlaufeffizienz, Fahrzeuggrösse, Betriebsdauer) sowie von den Einnahmen, welche wiederum von vielen Faktoren wie der Zoneneinteilung abhängig sind.	
Trogen	7.6.2: Wenn das Firmenabo für den Kanton AR geprüft wird, sollten auch die Gemeinden miteinbezogen werden, sodass eine Gemeinde mit einfachem GR-Beschluss dem Vertrag beitreten kann und die Mitarbeitenden der Gemeinden von den gleichen Konditionen profitieren kann.	Die Gemeinden können sicher gewisse Grundlagen im Sinne einer Information vom Kanton übernehmen, müssen aber unabhängig vom Kanton beim Tarifverbund OSTWIND aktiv werden, da sie für den Arbeitgeberbeitrag finanzielle Mittel bereitstellen müssen. Die Gemeinden sind autonom und müssen diese Frage deshalb für sich entscheiden.	

4.8 Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen.

Frage 8: Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	FDP, GPK, Grub, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, PostAuto, PU AR, Regio, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, SP, Speicher, Stein, SVP, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen	22
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, Bühler, EVP, Heiden, JG, Mitte, Mitte-HL, Schönengrund, TCS, Wolfhalden	11
Nein	Teufen	1
Keine Beurteilung	Gais, REGO	2

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	8.1.2: Wie werden die 2.6-mal grösseren Betriebsabteilungen der SOB gegenüber der AB in der LV2021-2024 begründet?	Es werden im Rahmen des öV-Konzeptes keine Betriebsabteilungen anderer Transportunternehmen kommentiert. Ausserdem geht es hier um die Sparte Infrastruktur unter Federführung des Bundes. Vereinbarungspartner ist der Bund und nicht der Kanton.	
AB	8.2: Ein Hinweis zum Tunnel Vögelinsegg fehlt im öV-Konzept. Da dieser Tunnel ein zentrales Element in der Weiterentwicklung des Angebotes der AB darstellt (Erfüllung Anforderungen Infrastruktur und Fahrplanstabilität) und im täglichen Betrieb dank der Kurzwende in Teufen und der damit verbundenen Einsparung eines Fahrzeugumlaufs zu Kosteneinsparungen führt, ist das Projekt im öV-Konzept zu erwähnen, auch wenn die Finanzierung und Machbarkeit zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist.	Der Vögelinsegg-Tunnel betrifft nicht die Konzeptperiode 2024-2029, sondern die langfristige Entwicklung und ist deshalb in Kapitel 10.2 erwähnt.	
AB	8.2.2: Bei Verwaltungsgebäude ist die Bauherrngemeinschaft die AB und die Regiobus.	Das wird in Kapitel 8.2.2 entsprechend angepasst.	Anpassen
AB	8.2.2: «Das führt zu Synergien in der Betriebsführung ...»: «in der Betriebsführung» streichen. Über die Synergieeffekte einer Zusammenlegung von Betriebszentralen wurde von der AB und der SOB eine Studie erstellt. Diese kam zum Schluss, dass es da kaum Synergien in der Betriebsführung gibt. Die Synergien ergeben sich durch die gemeinsame Nutzung des Gebäudes, und weniger in der Betriebsführung.	Das wird in Kapitel 8.2.2 entsprechend angepasst.	Anpassen
AB	8.2.3: Die Kostenschätzungen zum Projekt automatisierte Zahnradbahn RhW sind vor der Veröffentlichung des Konzeptes zu aktualisieren.	Falls bis Ende April 2023 eine aktualisierte Schätzung der AB vorliegt, kann die Kostenschätzung in Kapitel 8.2.3 korrigiert werden.	Anpassen

ATAG	Aus Sicht Tourismus ist wichtig, dass an den Haltepunkten des öV ein einheitlicher Auftritt und gute Publikumsanlagen zur Verfügung stehen (Schliessfächer, Veloständer, Ladegeräte, usw.). Wir empfehlen, solche Themen über den Bahninfrastrukturfonds finanzieren zu lassen.	Das ist kein Thema des BIF, sondern Sache der Gemeinden und Transportunternehmen, die für die Infrastruktur an Bahnhöfen und an Bushaltestellen zuständig sind. Der Kanton hat nur eine koordinierende Funktion.	
EVP	Zustimmung zum Umbau der Linie Rheineck-Walzenhausen, allenfalls teilautomatisierter Betrieb Heiden-Rorschach HB prüfen.	Eine Umstellung der RHB steht vorderhand nicht zur Diskussion, da die Situation gegenüber der RhW ungleich komplexer ist.	
Heiden	Bahn- und Bushof Heiden werde erst auf 2027 fertiggestellt	Kapitel 8.4 wird entsprechend angepasst.	Anpassen
Heiden	Haltestelle Poststrasse wird wegen zentralerer Stelle die wichtigere Haltestelle sein. Sie ist zentral, von vielen Seiten erreichbar und sollte mit Dach und Veloständer ausgerüstet sein [verschoben von Frage 2].	Die Ausstattung von Haltestellen von Buslinien ist Sache der Gemeinden.	
JG	8.5: Wir kritisieren aber die unambitionierte Herangehensweise an den Ausbau der Haltestellen, es kann nicht sein, dass für über die Hälfte aller Haltestellen noch kein Ausbau mit einem behindertengerechten Einstieg geplant ist. Dazu fordern wir einen Ausbau der Bahnschranken, um so Unfälle zwischen Bahn und MIV zu vermeiden.	Für beide Themen ist der Kanton nur beschränkt zuständig: BehiG-Ausbau ist im Grundsatz Sache der Betreiber (Bahn) bzw. Strasseneigentümer (Bus). Das Tiefbauamt hat 2019 alle Haltekanten im Kanton einer standardisierten Prüfung unterzogen, ob ein Umbau verhältnismässig ist. Die Prüfung zeigte, dass in 1. Priorität 134 Haltekanten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist Ende 2023 umzubauen sind. Bei diesen hat sich das kantonale Tiefbauamt stark engagiert und die Gemeinden bei Haltestellen, bei denen sie zuständig sind, auf den Umsetzungsbedarf hingewiesen. Der Umbau der relevanten Haltestellen an Kantonsstrassen bis Ende 2023 läuft, bleibt jedoch zeitkritisch. Für rund 190 weitere Haltekanten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis tief. Sie verbleiben in 2. und 3. Priorität. Der Umbau ist fallweise neu zu prüfen, wenn sich die örtlichen Verhältnisse ändern oder wenn ein Strassenbauprojekt ansteht. Die Details sind in Kapitel 8.5. aufgeführt. Die Sanierung der Bahnübergänge obliegt den Bahnunternehmungen. Die entsprechenden Projekte sind in den letzten 15 Jahren überall in einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren öffentlich aufgelegt. Die meisten Bahnübergänge sind saniert, wobei eine Schranke nicht zwingend ist.	
Mitte, SP	8.1: Bitte die Zahlen unter 8.1.2 erklären, aus unserer Sicht sind dies Zahlen für das ganze Netz der SOB bzw. AB...?	Das ist so und wird in Kapitel 8.1.2 konkretisiert.	Anpassen
Mitte-HL	Möglicherweise sind insbesondere im Bereich Herisau - Gossau zusätzliche Busspuren vorzusehen, damit der Busverkehr flüssig bleibt und die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann.	Die bestehende Strasseninfrastruktur und die beidseitigen teils dichten Überbauungen lassen das nicht zu.	
Schönengrund	Busverbindung 182: bei grossem Verkehrsandrang/Stausituation z.B. auf der Alpsteinstrasse hat der Bus in Herisau keinen Vortritt und verpasst so häufig Anschlüsse im Bahnhof Herisau. Bis	Die bestehende Strasseninfrastruktur und die beidseitigen teils dichten Überbauungen lassen das nicht zu.	

	eine Umfahrungslösung greift, sollte eine andere Möglichkeit gesucht werden, diese Verspätungen zu verhindern (separate Fahrspur vor Ampeln für ÖV?)		
TCS	8.2: Ist unsere Berechnung korrekt, dass inkl. Investitionszyklus 21 – 24 die Investitionen in das Netz der AB über die letzten 10 Jahre auf einen Betrag von rund 370 Mio CHF ansteigen?	Da ist zu differenzieren. Bezogen auf die Infrastruktur der DML sind es rund 100 Mio. Franken. Dazu kommen die Investitionen gemäss LV 2021-2024 in Substanzerhalt und Unterhalt von 146 Mio. Franken und in die neuen Fahrzeuge Tango und Walzer von rund 86 Mio. Franken.	
Teufen	In 8.2.4 den Gesetzesartikel des Art. 58b Eisenbahngesetz zu zitieren ist zielführend. Allerdings ist die Finanzierung des allfälligen Tunnelprojekts weitestgehend noch offen und soll daher nicht mutmasslich in eine strategische Planung aufgenommen werden. Somit ist der Einschub "in diesem Falle durch die Gemeinde Teufen" zu streichen.	Als Drittfianziererin kommt nur die Gemeinde Teufen in Betracht. Dieser Einschub tut aber nichts zur Sache und kann deshalb gestrichen werden.	Anpassen
Wolfhalden	8.1: Bezüglich Finanzierung wurde nicht erwähnt, dass nach Art. 13 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGS 760.1) die nicht anderweitig gedeckten Kosten der Fördermassnahmen von Kanton und Gemeinden gemeinsam getragen werden. Die Gemeinden erstatten dem Kanton 50% der Kosten zurück. Dies gilt analog für den Anteil des Kantons Appenzell Ausserrhoden an den Bahninfrastrukturfonds BIF. Der Anteil der Gemeinden 2022 beträgt Fr. 6'597'979. Dies muss beim Kapitel 8.1 ergänzt werden.	In Kapitel 8.1. geht es um die Gesamtsicht. Die Aufteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist in Kapitel 9.4.2. erwähnt.	

4.9 Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert.

Frage 9: Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	AB, ATAG, EVP, Gais, GPK, Grub, Heiden, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Reute, SOB, Speicher, Teufen, Trogen, Waldstatt	16
Grundsätzlich einverstanden	FDP, Mitte, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, Rehetobel, Schönengrund, Schwellbrunn, Stein, TCS, Urnäsch, Wald, Walzenhausen, Wolfhalden	14
Nein	Bühler, JG, SVP	3
Keine Beurteilung	Regio, REGO, SP	3

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
Bühler	Das Konzept zeigt die Kosten detailliert auf, versäumt es jedoch, den Nutzen zu analysieren. Für unsere Gemeinde steht den sehr hohen Kosten kein genügender Nutzen gegenüber. Dies insbesondere auch, weil Ziele zu wenig sorgfältig erfasst und überprüft werden.	Der Nutzen ist einerseits über die Frequenzen ersichtlich. Eine Zusammenstellung der Einsteiger und Aussteiger je Haltestelle ist verfügbar, würde aber den Rahmen des Konzeptes sprengen. Qualitativ wird die Kundenzufriedenheit alle 4 Jahre über eine Umfrage gemessen und publiziert. Ausserdem wird Bühler halbstündlich mit der AB erschlossen.	
FDP	Die Säulenfarben in Abb. 17 sollten sich deutlicher voneinander abheben.	Die Farben in der Tabelle 17 in Kapitel 9.2. werden angepasst.	Anpassen
FDP	Die Kostensteigerung 2023–2028 ist mit 17.3 % doch erheblich und dies bei einer prognostizierten Verbesserung der Wirtschaftlichkeit!	Sowohl beim Angebot (Verdichtungen, Bedarfsangebote) wie auch in der Infrastruktur (zum Beispiel Bushof Heiden) sind massgebende Ausbauten enthalten. Ausserdem werden die steigenden Energiepreise und die Teuerung zu einem weiteren Anstieg führen.	
FDP	Haben die neuen Regeln des Bundes bezüglich Finanzierung ab 2024 bereits Niederschlag in diesen Kennzahlen gefunden?	Die neuen Anpassungen zur Subventionsprüfung des Bundes haben keine Auswirkungen auf die Kennzahlen.	
Mitte-HL	Für die Gemeinden sind die vom Kanton in Rechnung gestellten Kosten nach Art. 16 GöV ein grosser Kostenblock in der Erfolgsrechnung, der praktisch nicht beeinflussbar ist. Das schränkt die finanzielle Freiheit der Gemeinden ein. Aufgrund der Tatsache, dass die Gemeinden von einem verlässlichen und stabilen öV-Angebot profitieren dürfen, muss dieser Umstand wahrscheinlich so hingenommen werden. Vielleicht lohnt es sich, einmal über alternative und flexiblere Finanzierungsmodelle nachzudenken.	Kenntnisnahme.	
PostAuto	9.3: Umsetzung E-Bus erst auf 2028? Es sollten schon früher Mittel bereitgestellt werden.	Die Tabelle in Kapitel 9.3 wird im Mai 2023 aktualisiert.	Anpassen

PU AR	Wie könnte man schweizweit den finanziellen Bedarf vereinheitlichen, um ÖV für alle zu realisieren? Zum Beispiel mittels Gebührenerhebung analog Radio- und Fernsehkonzession	Änderungen in der Finanzierung müssten auf gesamtschweizerischer Ebene eingebracht werden.	
Schwellbrunn	Es ist begrüssenswert, dass die Zahlen im Mai 2023 aktualisiert werden. Der Verteilschlüssel Kanton/Gemeinde ist paritätisch. Aus unserer Sicht fehlt eine Übersicht der Kosten je Gemeinde für eine repräsentative Stellungnahme.	Die Tabelle wird im Mai 2023 in Kapitel 9.4.3 eingefügt.	Anpassen
TCS	Die operativen Kosten steigen innerhalb von 6 Jahren um 16 %. Wie verhält es sich in der gleichen Periode mit der geplanten / anvisierten Ertragsentwicklung (→ Wirtschaftlichkeit)?	Bei den Zahlen handelt es sich um die Abgeltung, d.h. die Erlöse sind bereits berücksichtigt.	
Urnäsch	Die Kosten sind hoch; sie sind nur gerechtfertigt, sofern damit der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs klar positiv beeinflusst wird und entsprechend steigt; weiter sollte die ganze Bevölkerung vom Angebot profitieren können, auch in schlecht erschlossenen Gebieten!	Eine Erhöhung des Modalsplits ist das Ziel. Wie in Kapitel 3.5. erwähnt ist aber ein Mix aus Massnahmen notwendig. Und die Vertiefungsstudie zu den Bedarfsangeboten hat zum Ziel, den öV auch in wenig erschlossenen Gebieten zu verbessern. Voraussetzung ist eine minimale Bündelung von Fahrgästen, da das Angebot sonst weder finanzierbar noch ökologisch vertretbar ist.	
Wolfhalden	Die finanziellen Auswirkungen bei einer Einführung des Bedarfslinienbusses für das Vorderland entlang Linien 224-227 (Kap. 6.4.2) wurden nicht aufgezeigt. Wie werden Haltestellen auf Bedarfslinien für den Verteilschlüssel gewichtet?	Die Kosten und deren Aufteilung werden im Rahmen der Vertiefungsplanung zu ermitteln sein. Im Grundsatz wird auch bei Bedarfslinienbussen der bewährte Schlüssel Anwendung finden, da es sich um publizierte Abfahrten handelt.	

4.10 Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035.

Frage 10: Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	Gais, Grub, Herisau, Mitte-HL, PostAuto, PU AR, Regio, Schönengrund, SP, Stein, SVP, Trogen, Urnäsch, Wald	14
Grundsätzlich einverstanden	AB, ATAG, Bühler, EVP, FDP, GPK, Heiden, Hundwil, Lutzenberg, Mitte, REGO, Rehetobel, Reute, Schwellbrunn, SOB, Speicher, TCS, Teufen, Waldstatt, Walzenhausen	20
Nein	JG	1
Keine Beurteilung	Wolfhalden	1

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen in Kapitel 3)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
AB	10.2. Der Satz «Die unter dem Lead des BAV erstellte Korridorstudie der AB wäre Makulatur» ergänzen mit «und müsste neu erarbeitet werden».	Diese Formulierung wird in Kapitel 10.2 übernommen.	Anpassen
AB	10.2: Mit dem Bau der beiden Infrastrukturen (Tunnel Vögelinsegg/ Doppelspur Notkersegg) kann vor allem auch die Kurzwende in Teufen und damit ein effizienterer und günstigerer Betrieb bei gleicher Leistung gefahren werden.	Das Kapitel 10.2 wird in diesem Sinn ergänzt.	Anpassen
FDP	10.3: Die Zunahme des Bahn-Personenverkehrs bis 2050 um nur 11 % gegenüber 2017 schätzen andere KTU's deutlich höher ein.	Die 11 % stellen die Gesamt-Zunahme des Personenverkehrs gemäss Entwicklungsperspektive des Bundes dar. Das Wachstum im öV soll entsprechend deutlich höher sein, da ja gleichzeitig der Modalsplit des öV zunimmt. Insofern ist dies kein Widerspruch.	
Mitte	10.3: Im Kapitel 10.3 sind die Zunahmen im Verkehr aufgezeigt. Aufgrund der langjährigen Planung und Bewilligungsverfahren für bauliche Anpassungen, müssen die notwendigen Schritte (z.B. Taktverdichtungen auch auf den Bahnlinien) jetzt angegangen werden, um diesen Mehrverkehr bewältigen zu können	Die Federführung liegt beim Bund. Die Kantone sind über die Planungsregionen einbezogen und können ihre Interessen einbringen.	
AB	10.4. Ziffer 1 Angebotsentwicklung ergänzen mit: «Punktuelle Angebotsausbauten zur Verbesserung des Modalsplits».	Kapitel 10.4 (neu 11) wird entsprechend angepasst.	Anpassen
REGO	Der Bahnanteil soll gefördert werden, wo es Sinn macht. Der strassengebundene öV ist flexibel und mit weit weniger Infrastrukturaufwand verbunden.	Kenntnisnahme.	
SOB	Es sollte ein Punkt ergänzt werden: Überprüfung neuer Finanzierungsmodelle zugunsten flexibler, vernetzter Mobilitätsangebote, die bislang vom RPV nicht abgedeckt sind. Dies mit dem Ziel ebenfalls zu prüfen, ob die vorhandenen Mittel nicht effizienter eingesetzt werden können. Kann mit einer Etablierung neuer Mobilitätsangebote (mit dem öV als integralem Bestandteil), einer Flexibilisierung des öV und dem Verzicht (oder Redimensionierung) auf grosse Infrastrukturvorhaben (Strasse und Schiene) nicht eine deutlich bessere Verlagerung zu umweltschonenden Verkehrsformen erreicht werden?	Kenntnisnahme. Die Federführung liegt hier beim Bund.	
SP	10.4: Der Übersicht wegen schlagen wir vor, dass das Unterkapitel 10.4 ein eigenes Kapitel «Fazit» bilden soll.	Das wird so angepasst und Kapitel 10.4 in ein eigenes Kapitel überführt.	Anpassen
TCS	10.3: Die Abbildung 21 ist verwirrend. Es werden Veränderungen am Modalsplit in Prozentpunkten aufgezeigt. Gleichzeitig wird diese Darstellung mit anderen absoluten Wachstumswerten gemischt. Insbesondere die Zahl +58 % bei Lieferwagen ist «reisserisch», da die Grundbasis nicht bekannt ist.	Die entsprechende Grafik stammt vom Bundesamt für Raumentwicklung und widerspiegelt grundsätzlich eine mögliche Entwicklung. Sie ist dafür gedacht, die kommenden Entwicklungen einfach und verständlich aufzuzeigen, und für diesen Zweck wurde sie auch in den Bericht eingefügt.	



Appenzell Ausserrhoden

Wald	10.4: Die Option von Schnellverbindungen zwischen den Subzentren soll vermehrt gefördert werden.	Eine bessere Verbindung der Subzentren wird angestrebt, scheitert bisher aber an den insgesamt kleinen Potentialen auf diesen Abschnitten.	
Wolfhalden	10.4: Die genannten Projekte befinden sich hauptsächlich im Hinterland mit Schwergewicht Herisau. Das Vorderland droht vergessen zu gehen resp. kann für die Projekte im Hinterland bezahlen, ohne jedoch direkten Nutzen daraus zu ziehen. Bezüglich wirtschaftlicher Relevanz, Einwohnerzahlen und Nähe zu grösseren Industriegebieten ist das Vorderland mit dem Hinterland vergleichbar. Damit das Vorderland sowohl als Wohn- wie auch als Arbeitszone attraktiv bleibt, muss zwingend eine gute Infrastruktur im öffentlichen Verkehr vorhanden sein.	Aufgrund des langen Zeithorizontes wird in Kapitel 10 vor allem auf die Bahn abgestützt; diese ist mit den Anschlüssen in St.Gallen, Rorschach, Rheineck, St.Margrethen und Heerbrugg wichtiger Zubringer für das Vorderland. Ausserdem erfolgt auf 2027 der Neubau und Inbetriebnahme einer automatisierten Bahn zwischen Rheineck und Walzenhausen. Die Busplanung kann wesentlich kurzfristiger erfolgen, und auch das Vorderland erhält «sein» Buskonzept mit Zeithorizont bis 2035. Das gilt auch für die Vertiefungsstudie zu den Bedarfsangeboten. Eine Ungleichbehandlung ist deshalb nicht ersichtlich.	

4.11 Allgemeine Bemerkungen

Frage 11: Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Allgemeine Bemerkungen			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Regierungsrat	Entscheid RR
Bühler, JG	Bühler begrüsst das Konzept, ist jedoch der Meinung, dass die Situation im Rotbachtal eine Überarbeitung erfordert – die Anschlüsse in St.Gallen seien nach wie vor schlecht, die Frequenzen deshalb tief. Auch die JG würden sich eine erneute vertiefte Betrachtung der Problematik wünschen.	Diese Thematik wurde im Rahmen der Fahrplanverfahren 2019–2023 schon eingehend vertieft. Kurzfristige Lösungen der Anschlussproblematik in St.Gallen gibt es nicht.	
EVP, SP	Der Kanton AR solle die Entwicklungen im grenzüberschreitenden Verkehr rund um den Bodensee beobachten und aktiv begleiten.	Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat selbst keine direkte Grenze zum Ausland ist aber im Rahmen der IBK, Kommission Verkehr in die Arbeiten eingebunden. Er beteiligt sich im Rahmen des IBK-Schlüssels auch finanziell an entsprechenden Projekten wie zum Beispiel am Aufbau einer Geschäftsstelle zur besseren Vermarktung des Angebotes und zur Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarife.....	
FDP, Stein, SVP, TCS	Die gesamte Mobilität sollte eine Einheit bilden. Kein gegenseitiges Ausspielen der verschiedenen Verkehrsformen.	Diesem Grundsatz wird im öV-Konzept nachgelebt.	
FDP	Die Zusammenarbeit unter den drei Kantonen AR, SG und AI ist wichtig. AI wird im Konzept öffentlicher Regionalverkehr unseres Erachtens zu wenig Bedeutung geschenkt.	Die Zusammenarbeit zwischen den drei Kantonen ist gut und wurde mit der Bestellerstrategie noch gestärkt.	
FDP	Der öffentliche Verkehr sei hoch subventioniert, entsprechend die Mittel haushälterisch einzusetzen und die Kostenwahrheit zu beachten.	Zustimmung. Dies ist übrigens mit ein Grund für die Beurteilung der einzelnen Linien durch die Kennzahlen.	

Herisau	Aus Sicht der Gemeinde Herisau ist die Überprüfung des Angebotes der VBH und des ÖV in und um Herisau zu begrüssen. Dennoch ist zu beachten, dass die Gemeinde Herisau den Ortsverkehr finanziert und deshalb auch auf gute Kostendeckungsgrade ihrer Linien besteht. Dass Defizite bestehen, ist zweifellos richtig. Ein "Ausschlachten der Ortsverkehrslinien" wird von Seiten Gemeinde keine Zustimmung erhalten.	Eine «Ausschlachtung» der Ortsbuslinien ist nicht das Ziel. Bei der Vertiefungsplanung Herisau ist das übergeordnete Ziel, ein attraktiveres Angebot mit besserer Abstimmung Ortsverkehr und Regionalverkehr zu schaffen, ohne die Finanzierbarkeit aus den Augen zu verlieren.	
Herisau	In der ganzen öV-Konzept-Broschüre wird teilweise vom Ortsbus Herisau oder vom Stadtbus Herisau geschrieben (Beispiel unter 6.4.1, 80.158 / 6.4.3Tabelle Hinterland / Herisau). Man sollte sich auf eine Version einigen. Richtig ist Ortsbus Herisau.	Die Formulierung wird im ganzen Konzept auf Ortsbus geändert.	Anpassen
JG, SP	Der Bericht sei in geschlechtergerechter Sprache zu formulieren.	Das Konzept wird entsprechend angepasst.	Anpassen
Mitte	Das vorliegende Konzept könnte etwas verkürzt werden, um auch die Lesbarkeit zu verbessern. So enthält das Konzept viele unnötige Wiederholungen wie z.B. die Tabellen mit den einzelnen öV-Linien und mit jeweils fast identischen Inhalten. Der Lesbarkeit würde es auch dienen, wenn z.B. die Kennzahlen dort erläutert würden, wo sie zuerst vorkommen.	Bei der Überarbeitung wird geprüft, wo noch eine Vereinfachung stattfinden könnte.	Anpassen
Mitte, PU AR	Der Kanton soll auch die Arbeitsbedingungen in der ÖV-Branche verbessern, um überhaupt die geplanten Angebote fahren zu können.	Das ist Sache der Transportunternehmen. Aus Sicht des Kantons sind die Arbeitsbedingungen des Personals in der öV-Branche gut.	
PU AR	Es wird angeregt, ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, in welchem aufgezeigt wird, wie Strassenbau- und ÖV-Programme aufeinander abgestimmt werden können.	Die PU AR hat am 20. März 2023 ein entsprechendes Postulat eingereicht. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen der Beantwortung des Postulates zu diesem Thema äussern.	
PU AR	Die Wochenendarbeiten haben zugenommen. So ist es nicht verständlich, dass an Samstagen & Sonntagen nur wenige Postautokurse angeboten werden.	Gesamthaft ist die Nachfrage an Werktagen trotz geänderter Gewohnheiten deutlich höher als am Wochenende. Die Unterschiede zeigen sich auch bei Linien, welche am Wochenende den gleichen Fahrplan wie an Werktagen haben. Insofern ist es richtig, am Wochenende nicht automatisch dasselbe Angebotsniveau wie an Werktagen anzustreben. Der Wert eines durchgehenden Grundtaktes ist aber bekannt, weshalb auch die Schliessung von Taktlücken am Wochenende, etwa im Appenzeller Vorderland, Teil der Angebotsmassnahmen im vorliegenden Konzept ist.	
PU AR	Wir stellen fest, dass Bestrebungen angedacht sind, dass keine Linien gestrichen werden.	Es ist grundsätzlich immer das Ziel, die Grundversorgung aufrecht zu erhalten.	
Schönengrund	Es halten weniger Züge in Gossau. Die schnellere Verbindung führe oft via St.Gallen, sei aber aufgrund Mehrkilometer teurer.	Die Zahl der Halte in Gossau hat sich nicht reduziert, es wurden aber zusätzliche Züge ohne Halt in Gossau eingeführt.	
SP	Die Transportunternehmen sollen vor allem auch im Interesse der Fahrgäste stärker zusammenarbeiten und nicht nur dann, wenn es gilt die eigenen Kosten zu senken, Tarifierhöhungen durchzusetzen oder Kundendaten für das eigene Marketing zu gewinnen.	Kenntnisnahme.	

SP	Folgende Themen sind in der Vorlage zusätzlich zu integrieren: Mitnahme von Velo/Kinderwagen in ÖV vereinfachen (v.a. Thema bei Bus/Postauto) Fehlende Toiletten an den Bahnhöfen und in den Zügen	Die aufgeführten Punkte sind grundsätzlich Sache der Transportunternehmen, wobei z.B. die fehlenden Toiletten in den neuen Tango-Zügen der AB mit den Bestellerkantonen abgesprochen worden sind. Zum Velotransport: Ein vereinfachter Velo-Selbstverlad wäre grundsätzlich wünschenswert, geht aber gerade beim Bus auch auf Kosten der Fahrplanstabilität und ist somit nicht in allen Fällen möglich.	
TCS	Was die Wirtschaftlichkeit der Transportunternehmen angeht: Es wird zwar wohl ein generisches Ziel formuliert („erhöhen“), wir vermissen aber die konkreten Messgrößen in einem Langfristvergleich. Die isolierten Kostendeckungsgrade im Kapitel 1.3. sind hierfür wohl ein Anhaltspunkt, müssten aber inskünftig auch über eine längere Frist ausgewiesen werden.	Das ist beim Kostendeckungsgrad so, der bereits im ersten Konzept 2011-2016 ausgewiesen war. Auch die Kennzahl zur Nachfrage soll jetzt konstant bleiben, damit eine Entwicklung ersichtlich ist. Allerdings zeigte sich gerade in den beiden Covid-Jahren 2020 und 2021 Covid-Pandemie, wie schnell auch nicht beeinflussbare Faktoren das Bild verändern können.	
TCS	Aufgrund der sich rasant ändernden Mobilitätsbedürfnissen und -Gewohnheiten bitten wir trotz definierten Massnahmen und Jahreszahlen bei der Umsetzung jede Veränderung nochmals zu hinterfragen.	Das wird gemacht, sobald entsprechende Konzepte und Fahrpläne sowie Offerten vorliegen.	
Teufen	Der Attraktivität von ÖV-Haltestellen / Ausstattung der Haltestellen ist ebenfalls Beachtung zu schenken und es soll geprüft werden, ob diese Thematik ins Konzept aufgenommen werden soll (öffentl. WC, Buswartehäuschen, Veloabstellanlagen, Anzeigetafeln usw.)	Die Thematik liegt nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern in der Zuständigkeit der Transportunternehmen (z.B. Anzeigetafeln, WC an Bahnhöfen) und Gemeinden (Bushaltestellen, Veloabstellanlagen).	
Trogen	Diverse Tabellen (z.B. 4.2.4) haben eine unerwünschte Zeilenschaltung aufgrund der Feldbreite	Die formale Überarbeitung wird bei der definitiven Version gemacht.	Anpassen