



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

An die Mitglieder  
des Kantonsrates

Herisau, 30. Oktober 2018

**5000.309**

**3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm (2019–2022); Kenntnisnahme**

**Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. Oktober 2018**

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident  
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen  
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

**A. Ausgangslage**

Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG; bGS 731.11) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbautvorhaben auf dem Kantonsstrassen-netz bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor dessen Erlass hört der Regierungsrat die Betroffenen und Interessierten an. Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist anschliessend dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen.

Das Planungsinstrument wurde mit dem neuen StrG im Jahr 2010 eingeführt. Der Regierungsrat nahm im Februar 2015 Kenntnis vom erfolgreichen Abschluss des 1. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2011–2014. Es bestand seitens des Regierungsrates keine Veranlassung, Änderungen an den gesetzlichen Vorgaben, an der Periodizität, am Umfang und an der Abwicklung der kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramme zu beantragen. Auch die Umsetzung des 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2015–2018 verläuft gut. Ein Grossteil der geplanten Vorhaben konnte umgesetzt werden, ist im Bau oder weit fortgeschritten in der Planung. Einzelne Vorhaben sind wegen Einsprachen blockiert oder wurden aus anderen Gründen zurückgestellt. Die Anhänge 7.8 und 7.9 zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 (im Folgenden: Programm) geben im Detail dazu Auskunft.



Mit Beschluss vom 23. Januar 2018 hat der Regierungsrat vom Entwurf des Programms zustimmend Kenntnis genommen und das Departement Bau und Volkswirtschaft beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 30. April 2018.

Im Rahmen der Vernehmlassungsfrist sind 56 Beiträge eingegangen. Der Regierungsrat hat sich eingehend mit den Eingaben auseinandergesetzt und wo nötig Anpassungen vorgenommen. Er hat das Programm an seiner Sitzung vom 30. Oktober 2018 verabschiedet.

### **B. Erwägungen**

#### **1. Grundzüge der Vorlage**

Die heutigen Anforderungen an die Verkehrswege sind vielfältig. Das Sicherheitsbedürfnis der Gesellschaft, die Vorgaben aus Gesetzen und Normen, die Förderung des Langsamverkehrs (LV) sowie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfordern laufend Anpassungen an der Infrastruktur, selbst wenn diese ihre Lebensdauer noch nicht erreicht hat. Hinzu kommen der Zustand vor Ort, die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, die Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie die Planungen und Vorgaben von Dritten wie beispielsweise der Appenzeller Bahnen (AB). Unter Berücksichtigung all dieser Rahmenbedingungen wurde das Programm erstellt.

Drei für Appenzell Ausserrhoden sehr wichtige Vorhaben prägen das Programm. Mit dem Umbau der Bahnhofkreuzung Herisau als Vorleistung zur Arealentwicklung am Bahnhof soll das grösste Strasseninfrastrukturvorhaben seit 30 Jahren erfolgen. In Teufen soll nach jahrzehntelanger Planung die Erneuerung der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden und mit der Aufnahme der A25 ins Nationalstrassennetz wird die verkehrliche Gleichbehandlung der beiden Appenzeller Kantone mit der übrigen Schweiz einen Schritt weitergebracht.

Das Programm umfasst 28 Ausbauprojekte. Ein Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden im September 2016 zur Erstbeurteilung zugestellt und anschliessend bereinigt.

In den kommenden vier Jahren sollen brutto rund 78 Mio. Franken in den Ausbau, die Erneuerung und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindebeiträge und der Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 62 Mio. Franken übrig. Das sind rund 16 Mio. Franken weniger als noch im 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm. Die Finanzierung erfolgt über die Strassenrechnung und entspricht dem Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019–2021 sowie dem Entwurf AFP 2020–2022.

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





standteil des Programms und der dargelegten Finanzierung. Sie werden jedoch ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die Fondsentwicklung der Strassenrechnung entspricht daher nicht direkt dem Resultat der Nettoausgaben für die Objekte des Programms.

### 2. Personell

Das Programm ist mit den vorhandenen Ressourcen im TBA umsetzbar.

### D. Finanzierung

Die Finanzierung des Programms erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung geführt. Der Strassenrechnung fliessen gemäss dem Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2) Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- zweckgebundene Bundesmittel;
- kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 40%;
- leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Anteil 60%.

Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Das vorliegende Programm geht bezüglich Finanzierung von der Annahme aus, dass die Bundesbeiträge 2019 im heutigen Umfang fliessen. Die Erläuterungen zur Finanzierung im Bericht in Kapitel 5 basieren auf dem Wissensstand vom August 2018.

Die Liste mit den 28 Objekten ist grundsätzlich mit den Einnahmen der kommenden vier Jahre finanzierbar, obwohl die zwei Grossvorhaben Bahnhofkreuzung Herisau und Ortsdurchfahrt Teufen in der gleichen Periode 2020–2022 gebaut werden sollen. Die Ortsdurchfahrt Teufen ist Teil der Leistungsvereinbarung der AB mit dem Bund und ist aus Sicherheitsgründen umzusetzen. Neuste Besprechungsergebnisse der AB mit dem Bund zeigen allerdings, dass ein Verschieben der Ortsdurchfahrt auf die Jahre 2022–2024 nicht ausgeschlossen ist. Das Projekt Bahnhofkreuzung ist gemäss Beschluss des Bundesrates vom 14. September 2018 nun als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 2019–2022 (3. Generation) vorgesehen und ist als Vorleistung für die Arealentwicklung am Bahnhof Herisau umgehend umzusetzen. Sollte es infolge Einsprachen, Projektänderungen etc. zu Verzögerungen kommen, hat das unmittelbar Einfluss auf die Nettoausgaben.

Der Strassenfonds fällt trotz der Ausgeglichenheit von Ausgaben und Einnahmen in die Verschuldung. Der Grund liegt in der geänderten Abschreibungspraxis nach HRM2 in Kombination mit dem Restatement. Der Fondsbestand ist per 1. Januar 2018 mit rund 6.9 Mio. Franken im Plus und sinkt im Verlauf der Programmperiode auf ein Minus von rund 6.53 Mio. Franken. Nach heutigem Planungsstand fällt der Fondsbestand anschliessend im Jahre 2023 auf -10.37 Mio. Franken, um dann in den Jahren 2024–2028 wieder auf ein Plus von über 10 Mio. Franken und bis 2033 auf ein Plus von über 20 Mio. Franken zu steigen. In der Beilage 3 ist der Fondsverlauf der Jahre 2010–2028 abgebildet. Gemäss Art. 3 des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2) darf die Verschuldung der Staatsstrassenrechnung höchstens 25 Mio. Franken betragen.



Bezüglich den Auswirkungen auf den Fondsbestand aus der HRM2-Umstellung inkl. des vom Kantonsrat im Zuge der Totalrevision des Finanzhaushaltsgesetzes am 4. Juni 2012 beschlossenen Restatements und dessen Laufdauer wird ebenfalls auf die Erläuterungen in Beilage 3 verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Finanzierung des Programms gesichert ist. Die Einnahmen der Strassenrechnung sind zweckgebunden.

### **E. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

#### **1. Vernehmlassung Gemeinden**

Alle Gemeinden haben sich zum Programm geäußert. Sechs Gemeinden (Stein, Schönengrund, Trogen, Rehetobel, Grub und Wald) beschränkten sich dabei auf eine reine Kenntnisnahme. Die Gemeindepräsidentenkonferenz hat eine eigene Stellungnahme eingereicht.

Das Programm ist grossmehrheitlich auf Zustimmung gestossen. Die Gemeinden unterstützen die Schwerpunktbildung mit dem Bahnhofareal Herisau und der Ortsdurchfahrt Teufen. Verschiedene Gemeinden hatten kleinere Fragen und Anliegen zu den Projekten auf ihrem Gemeindegebiet, die teils bilateral durch das TBA bereits beantwortet wurden oder im Rahmen der weiteren Projektabwicklung erledigt werden.

Die Gemeinde Heiden beantragt die zusätzliche Aufnahme eines Objektes (Einmündung der kommunalen Erschliessung Werdbüchel in die Kantonsstrasse Trogen-Heiden). Dabei handelt es sich nicht um ein kantonales Neu- oder Ausbauprojekt, sondern um ein kommunales Projekt.

Die Gemeinde Walzenhausen äussert sich kritisch zu den Ausbaustandards, ohne konkrete Hinweise zu geben.

Die Gemeinde Bühler verlangt eine Gesamtsicht über alle Verkehrsbereiche, wobei wohl die Fachbegriffe Gesamtverkehrskonzept oder Gesamtverkehrsstrategie gemeint sind. Eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) bildet den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrssysteme. Der Regierungsrat erachtet die Ausarbeitung einer GVS im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis als nicht angezeigt. Ein Teil des Kantonsgebiets ist über das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee bereits in eine GVS eingebunden. Ausserhalb der Agglomeration St.Gallen-Bodensee sind die Bedürfnisse an die Verkehrssysteme nicht derart komplex, dass ein solches Konzept einen Mehrnutzen bringt. Für den öffentlichen Verkehr besteht zudem das Konzept öffentlicher Regionalverkehr AR 2018–2022 (öV-Konzept). Alle drei Instrumente (Strassenbauprogramm, Agglomerationsprogramm und öV-Konzept) sind genügend aufeinander abgestimmt. Auch sind dem Regierungsrat keine fehlenden infrastrukturellen Abstimmungen unter den Verkehrsträgern bekannt. Zukünftig können aber Strassenbauprogramm und öV-Konzept vor allem auf der zeitlichen Achse – beide Konzepte enden im Jahr 2022 – besser aufeinander abgestimmt werden.

Die Gemeinden Teufen und Bühler äussern sich kritisch zum Teilprojekt Dosieranlage Liebegg des geplanten Verkehrsmanagementsystems des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee. Der Regierungsrat verweist dazu auf seine umfassende Antwort vom 25. Oktober 2016 auf die Interpellation der Fraktion der



FDP.Die Liberalen zu den Pfortneranlagen zur Steuerung des Verkehrsflusses in der Stadt St.Gallen. Der Regierungsrat hält am Gesamtprojekt Verkehrsmanagement Agglomeration St.Gallen fest, denn nur eine angebotsseitige Planung und Bewirtschaftung der Kapazitäten ist in den nächsten 15 Jahren realistisch und verhindert die rasante Zunahme der Stautunden.

Die Gemeinde Hundwil sorgt sich um ihren finanziellen Beitrag für den pendenten Rad- und Gehweg zwischen der Hundwilertobelbrücke und dem Dorf, wenn die Strasse in die Hoheit des Bundes übergeht. Der Bund finanziert keine Langsamverkehrsverbindungen mit; diese Aufgabe bleibt bei Kanton und Gemeinden. Allerdings fehlen im StrG spezifische Kostenteiler und ev. weitere Regelungen für die neue Ausgangslage mit der zukünftigen Nationalstrasse. Der Anpassungsbedarf ist diesbezüglich zu prüfen.

Die Gemeindepräsidentenkonferenz unterstützt die Schwerpunktprojekte, warnt jedoch vor einem innerkantonalen Ungleichgewicht. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass kein innerkantonales Ungleichgewicht bei den Investitionen entsteht, zumal wegen der mehrjährigen Verzögerungen in Teufen und Herisau in den letzten Jahren sehr viele Defizite auf wichtigen Verbindungsstrecken behoben und Begehren der übrigen Gemeinden erfüllt werden konnten. Die von der Konferenz geforderten flankierenden Massnahmen zum Verkehrsmanagementsystem sind noch wenig konkret und müssen zusammen mit dem TBA entwickelt werden.

## 2. Vernehmlassung Parteien

Die FDP.Die Liberalen, die SVP, die SP sowie die PU haben Stellungnahmen eingereicht. Während die FDP.Die Liberalen und die PU das Programm insgesamt begrüßen, sind die SVP und die SP kritischer.

Bezüglich der u.a. von der FDP.Die Liberalen geforderten Verbesserung auf der Alpsteinstrasse in Herisau verweist der Regierungsrat auf die Komplexität der Aufgabenstellung. Einerseits fehlt eine taugliche Umfahrmöglichkeit für die notwendige Strassenbaustelle. Der Rückstau würde täglich sehr gross sein und Umwegfahrten über Schwellbrunn und die Steblenstrasse in Herisau wären absehbar. Idealerweise wird zuerst die Umfahrung mit dem Nieschbergtunnel erstellt. Zudem fehlt der Raum, um für alle Verkehrsteilnehmende und den eingedolten Sägebach ausreichend Platz zur Verfügung zu stellen. Studien in den Jahren 1998–2006 im Rahmen der Y-Massnahmen des Verkehrsraums Herisau für eine alternative Linienführung für den LV bzw. eine durchgehende Veloverbindung Tüfi-Mooshalde wurden seinerzeit nicht weiter verfolgt.

Bezüglich der Frage der FDP.Die Liberalen, wie lange der Kanton noch Beiträge als nationalstrassenloser Kanton erhalte, verweist der Regierungsrat auf das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116). Dort ist festgehalten, dass dem Kanton die Ausgleichsbeiträge solange ausgerichtet werden, bis auf seinem Kantonsgebiet auf der neuen Nationalstrasse „substanzielle Ausbauten“ in Betrieb genommen werden. Für den Regierungsrat ist klar, dass nur eine Umfahrung von Herisau als substantieller Ausbau betrachtet werden kann.

Die Verteilung der Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer liegt in der Kompetenz des Gesetzgebers. Die Mittel werden heute folgendermassen verteilt: 40% in die Strassenrechnung, 25% an die Gemeinden für deren Aufwendungen an die dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen und die restlichen 35% in den allgemeinen



Staatshaushalt für die mit dem Verkehr zusammenhängenden Aufgaben (Verkehrspolizei, Gerichtsbehörden, Gewässerschutz etc.).

Die SVP verlangt ebenfalls ein Gesamtverkehrskonzept und verweist auf die Herausforderungen des zukünftigen Mobilitätsverhaltens der Gesellschaft. Die Bevölkerung werde immer multimodaler unterwegs sein und erwarte entsprechende Angebote und funktionierende Schnittstellen. Der Regierungsrat ist sich dieser Entwicklung bewusst, erinnert indes daran, dass die Sicherstellung guter Fusswegverbindungen, das Erstellen von Veloabstellanlagen oder von Park- und Rideanlagen in erster Linie Aufgaben der Gemeinden ist. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Richtplanrevision verpflichtet, Schwachstellenanalysen im LV auf dem Kantonsstrassennetz für alle Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters durchzuführen. So unterstützt er die Gemeinden und leistet einen wertvollen Beitrag.

Den Vorwurf der SVP, mit der „Gliesskanne“ die Strassenbaugelder über den Kanton zu verteilen, weist der Regierungsrat zurück. Das Kantonsstrassennetz ist in allen 20 Gemeinden das wichtigste Strassennetz. Die Gemeinden kennen die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung bestens und setzen sich zu Recht für Verbesserungen auf ihrem Gemeindegebiet und speziell in den Ortszentren ein. Zudem muss die Werterhaltung auf dem ganzen Netz erfolgen, die Strassen altern überall gleich.

Die SP lehnt das Vorhaben Engpassbeseitigung N1 mit 3. Röhre Rosenbergstunnel-Teilsperre Güterbahnhof-Tunnel Liebegg ab. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass es sich dabei um ein Projekt des Bundes handelt, das in Zusammenarbeit mit den Kantonen St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen erarbeitet wird; es ist nicht Bestandteil des Programms. Es ist aus zwei Gründen informativ aufgeführt. Einerseits wird damit aufgezeigt, dass aufgrund der Zeiträume ein Verkehrsmanagement im Raum St.Gallen für die nahe Zukunft unabdingbar ist. Andererseits wird der Kanton einen Beitrag an die Planungskosten leisten müssen, da ein kleiner Teil des Vorhabens auf Ausserrhoder Boden liegt. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit zusammen mit den Partnern umfassend über das Projekt informieren.

Die SP kritisiert den Ausbaustandard auf dem Kantonsstrassennetz, namentlich bei den Lokalverbindungsstrassen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) werde so einseitig gefördert, obwohl er die Hauptverantwortung zur Nichterreichung der Energieziele bei der Mobilität trage. Zudem nehme die Verkehrssicherheit durch die Ausbauten teilweise sogar ab. Der Regierungsrat weist die Kritik zurück, dass die Strassenausbauten die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen würden. Im Gegenteil sind es gerade die zu schmalen Strassen, die zu gefährlichen Situationen führen, namentlich im Begegnungsfall mit dem Schwer- und Postautoverkehr sowie den landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Bezüglich der Energieziele und der Mobilität der Zukunft verweist der Regierungsrat auf die Grossinvestition Durchmesserlinie, auf die Anstrengungen im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee sowie auf die zahlreichen Streusiedlungen im Kanton mit der damit verbundenen ungenügenden wirtschaftlichen Tragbarkeit weiterer Angebotserweiterungen im öV. Die Forderung der SP nach dem konsequenten behindertengerechten Umbau aller Bushaltestellen lehnt der Regierungsrat ab. Die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit muss gewahrt bleiben, was so auch im Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) vorgesehen ist.

Die PU unterstützt die Entwicklung des Bahnhofareals Herisau. Sie fordern den Regierungsrat auf, sich für die verbesserte strassenseitige Anbindung des Kantons einzusetzen und unterstützt auch die längerfristigen Projekte Umfahrung Herisau und Liebeggtunnel. Gleichzeitig legt sie Wert auf den innerkantonalen Ausgleich bei den Infrastrukturvorhaben. Die verkehrlichen Bedürfnisse in den Dörfern ausserhalb der Agglomeration, die



Erwartungen des lokalen Gewerbes sowie die Werterhaltung und der Unterhalt des gesamten Kantonsstrassennetzes dürften bei der Fokussierung auf die Grossvorhaben nicht zu kurz kommen. Der Regierungsrat unterstützt dieses Anliegen.

### 3. Vernehmlassung Verbände und Organisationen

Von den Verbänden und Organisationen sind unterschiedliche Stellungnahmen eingegangen. Die bau- und wirtschaftsnahen Organisationen sowie TCS und ACS begrünnen das Programm mehrheitlich. Der Heimatschutz und der VCS sind kritischer. Interessengruppierungen wie Procap, die Geschäftsstelle Agglo St.Gallen-Bodensee oder die Interessengemeinschaft Appenzell Ausserrhodischer Ingenieurbüros (ARING) verweisen auf ihre Anliegen.

Ein unerwarteter Kritikpunkt in den Vernehmlassungsantworten war die Frage der „richtigen“ Strassenbreiten auf dem Kantonsstrassennetz. Die Ankündigung in Kapitel 1.5 der Vernehmlassungsunterlagen, dass der Kanton davon absehe, die überarbeitete Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) zu den Geometrischen Normalprofilen (SN 640 201, gültig per 30. Juni 2017) zu übernehmen, lieferte sehr viel Diskussionsstoff.

Ausgelöst durch eine Intervention der Frischknecht Transporte AG, Herisau, beantragt das Transportgewerbe (total 7 Eingaben) mit Unterstützung des Gewerbeverbandes, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG), des TCS Sektion Appenzell A. Rh. und des ACS Sektion St.Gallen-Appenzell eine Anpassung der kantonalen Vorgaben im Sinne von breiteren Strassen. Sie fordern konkret eine Minimalbreite bei Hauptverkehrsstrassen von 7.30 m, was eine Zunahme von 0.80 m entspricht. Auch die Postauto AG und die Vereinigung der Appenzell Ausserrhoder Strassenbau- und Tiefbauunternehmungen (VAST) können nicht nachvollziehen, warum der Kanton seine Vorgaben nicht an die neue Norm anpassen möchte. Auch die SVP möchte Auskunft, warum die neue VSS-Norm nicht angewendet werden soll und welche Konsequenzen dies auf die Verkehrssicherheit habe. Auf der anderen Seite vertreten die SP und der VCS die Meinung, dass einige Kantonsstrassen mit überdimensionierten Standards ausgebaut worden seien. Dies führe zu einer markanten Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und vermindere so die Verkehrssicherheit. Zudem fördere der Ausbaustandard einseitig den MIV. Die ARING unterstützt den Regierungsrat im Entschluss, die Vorgaben jetzt nicht anzupassen, weil geänderte Normen immer zu Kostensteigerungen führten.

Die Inkraftsetzung der neuen VSS-Norm per 30. Juni 2017 hat nicht nur die Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) überrascht, sondern auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Einen konkreten Anlass für die Überarbeitung der Norm konnten die Verantwortlichen nicht ausmachen. So liegt keine Auswertungen vor, wonach es wegen breiterer Fahrzeuge vermehrt zu Unfällen gekommen wäre. Die bfu hat ihrerseits ein Grundlagenpapier zur neuen Norm erarbeitet, worin wiederum andere Empfehlungen mit anderen Grunddaten bezüglich der zu planenden Strassenbreiten publiziert wurden. Das führte zu einer zusätzlichen Verunsicherung, auch bei den in der Verkehrsplanung tätigen Ingenieurbüros. Die Verantwortlichen von KIK, bfu und VSS suchten an einem Runden Tisch einen Ausweg aus der schwierigen Situation.

Der VSS zog im Juni 2018 die neue Norm zurück, es gilt wieder die bisherige aus dem Jahr 1992. Damit ist die Diskussion um die kantonale Anwendung der neuen Norm grundsätzlich hinfällig. Der VSS plant jedoch eine



zweite Überarbeitung der Norm unter besserem Einbezug aller Beteiligten. Im Sinne einer Gesprächsgrundlage für die zweite Überarbeitung der Norm legt der Regierungsrat nachfolgend seine Haltung dar.

Heute sind im kantonalen Richtplan und in der Strassenverordnung (StrV; bGS 731.111) folgende Minimalwerte für die nutzbaren Fahrbahnbreiten bei den Kantonsstrassen vorgegeben:

Strassenklasse	Anteil im Kanton (total 227 km)	Grundbegegnungsfall für Dimensionierung	Minimale Strassen- breite
Hochleistungsstrassen (HLS)	6.3 km	LKW – LKW	≥ 7.50 m
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	80.8 km	LKW – LKW	≥ 6.50 m
Regionalverbindungsstrassen (RVS)	53.1 km	LKW – PW	≥ 6.00 m
Lokalverbindungsstrassen (LVS)	86.5 km	PW – PW	≥ 5.50 m

Einerseits führen die jüngsten Gesamterneuerungen auf Strecken wie Herisau-Degersheim (RVS), Bühler–Wissegg–Trogen (LVS), Hundwil–Zürchersmühle (LVS) oder Rehetobel–Kaien (RVS) zu Diskussionen in der Bevölkerung, den Parteien und Verbänden. Ein Teil hält die Ausbauten für richtig und nötig, ein anderer Teil hält sie für zu grosszügig oder zu einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Andererseits wurden in der vom VSS herausgegebenen neuen Norm SN 640 200 „Geometrisches Normalprofil“ grundsätzlich grössere Strassenbreiten vorgegeben als in der alten Norm. Die Breitenzunahme beträgt je nach Geschwindigkeit und Begegnungsfall bis zu 1.00 m.

Der Regierungsrat hält fest, dass die Anforderungen an die Fahrbahnbreiten vielfältig sind, denn sie beschränken sich nicht auf die gesetzlich zugelassenen Fahrzeugbreiten. Es gilt, auch die Interessen und Vorgaben des LV, der Umweltschutzgesetzgebung, des Landschaftsschutzes, des Waldes und der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Aufgrund der Topografie in Appenzell Ausserrhoden erfordern viele Strassenausbauten umfangreiche Kunstbauten, die teuer sind. Noch breitere Strassen führen zwangsläufig zu noch teureren Kunstbauten. Ein erhöhter Flächenverbrauch für Fahrbahnen gerät innerorts in Konflikt mit der Strategie der inneren Verdichtung und ausserorts mit dem Ziel der Reduktion von versiegelten Flächen und mit den Interessen der Landwirtschaft. Hinzu kommt, dass Fahrbahnbreiten zwischen 6.50 m und 7.00 m aus Sicht des Veloverkehrs sehr ungünstig sind, weil sie zu schmal sind für die Markierung beidseitiger Radstreifen und doch so breit, dass sich Automobilisten trotz des Gegenverkehrs an den Radfahrenden vorbeidrängen.

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass Fahrassistenzen und das autonome Fahren zur Folge haben, dass eher wieder schmalere Fahrbahnen gefragt sein werden. Zudem sind den Verantwortlichen beim TBA und der Kantonspolizei keine verkehrlichen Schwierigkeiten auf den Strecken bekannt, die in den letzten Jahren in Appenzell Ausserrhoden erneuert und ausgebaut wurden. Die vom Transportgewerbe beschriebenen Engpässe bestehen vielmehr auf Strassenzügen, die noch nicht ausgebaut sind, wie beispielsweise der Strecke Kreisell Sonderau Hundwil–Kantonsgrenze AR/AI oder Murbach–Heusonder zwischen Waldstatt und Urnäsch.

Der Regierungsrat ist in einer Gesamtbetrachtung der Ansicht, dass die kantonalen Vorgaben im Richtplan und in der StrV nicht angepasst werden sollen. Zudem spricht die StrV ausdrücklich von Minimalvorgaben. Es ist somit auch ohne Anpassung der Verordnung möglich, eine Strasse breiter auszubauen, wenn die Gewichtung aller Faktoren dies verlangt. Grosse Kantone wie St.Gallen oder Aargau haben eigene Faktenblätter und Richt-



linien erarbeitet, welche die Breiten je nach Strassencharakter und Strassenklasse detailliert vorgeben. Das scheint für Ausserrhoden nicht nötig zu sein.

#### 4. Fazit aus den Vernehmlassungsbeiträgen

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass das Programm in der Vernehmlassung gut aufgenommen wurde. Der Regierungsrat hat das Programm daher nur punktuell angepasst. Im Einzelnen kann auf den Auswertungsbericht (Beilage 3) verwiesen werden.

#### F. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten und
2. das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Paul Signer

sign. Roger Nobs

Paul Signer, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

#### Beilagen

- |           |   |
|-----------|---|
| Beilage 1 | 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 inkl. Anhänge |
| Beilage 2 | Vernehmlassungsauswertung   |
| Beilage 3 | Entwicklung Bestand Strassenfonds 2010–2028 mit Erläuterungen               |