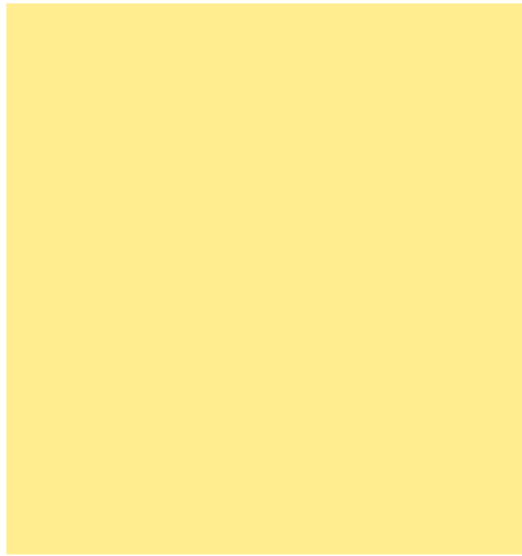


4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026





Herisau, im Juli 2023

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren des Kantonsrats

Appenzell Ausserrhoden soll sich zum bevorzugten Wohnkanton der Ostschweiz entwickeln. Unsere Bürgerinnen und Bürger wollen dabei mobil sein und benötigen dazu gute Infrastrukturen. Der Kanton ist zudem ein Wegpendlerkanton. Nur wer seinen Arbeitsweg funktionstüchtig weiss, ist bereit, hier zu wohnen. Ein wichtiges Standbein für die Gewährleistung einer vielseitigen Mobilität ist und bleibt das Kantonsstrassennetz. Sie haben vor sich das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2023-2026. Es beschreibt die Ausbauprojekte, die der Regierungsrat in den nächsten vier Jahren auf diesem Netz realisieren und unseren Kanton so verkehrlich voranbringen will.

In der Mobilitätspolitik und insbesondere beim Strassenbau prallen die unterschiedlichen Bedürfnisse aufeinander. Die Investitionen der öffentlichen Hand in die Strasseninfrastruktur sollen verlässlich und breit abgestützt sein. Die Vernehmlassung trug dazu bei. Es ist die Aufgabe des Regierungsrats, die verschiedenen Anforderungen unter einen Hut zu bringen. Der Regierungsrat will sowohl zeitgemässe Verkehrsnetze bereitstellen, wie auch deren Nebenwirkungen auf Raum und Umwelt berücksichtigen. Er will der Wirtschaft die Sicherheit geben, hier bei uns Arbeits- und Ausbildungsplätze zu halten oder auszubauen. Und die Infrastrukturen sollen so geplant werden, dass sie nicht nur hier und jetzt, sondern auch in Zukunft ihren Zweck erfüllen und uns Mobilität garantieren können. Unser schönes Appenzellerland verdient nichts anderes. Der Regierungsrat hat unter diesen Aspekten das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 genehmigt und zählt bei der Umsetzung auf Ihre Unterstützung.



*Dölf Biasotto
Vorsteher Departement Bau und
Volkswirtschaft*

Dölf Biasotto

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	6
1 Ausgangslage	8
1.1 Das Kantonsstrassennetz	8
1.2 Nebenanlagen	9
1.3 Gesetzliche Grundlagen	9
1.4 Verkehrliche Entwicklung	9
1.5 Kantonaler Richtplan	10
1.6 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard	10
1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee	10
1.8 Unfallschwerpunkte	11
1.9 Öffentlicher Verkehr	12
1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz	12
1.11 Lärmschutz	13
1.12 Bundesgesetz über Velowege	13
1.13 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden	14
1.14 Ausbauvorhaben Dritter	16
2 Nationalstrasse N25	18
2.1 Strassenachse Winkeln-Herisau-Appenzell	18
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm	18
2.3 Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm	19
2.4 Zubringer Appenzellerland im STEP	19
3 Rückblick und Stand Umsetzung	20
4 Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026	22
4.1 Periode	22
4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung	22
4.3 Nachführung und Controlling	22
4.4 Zustand des Strassennetzes	22
4.5 Geplante Strassenbauten Überblick	23
4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten	24
4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden	33
4.8 Kleinprojekte	33
4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt	33
4.10 Langsamverkehr	33
4.11 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung	33
4.12 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee	34

5	Finanzen	35
5.1	Gesetzliche Grundlage	35
5.2	Änderung durch Netzbeschluss Nationalstrassen	35
5.3	Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer	35
5.4	Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024-2026	36
5.5	Werterhaltende Strassenbauprojekte gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024-2026	36
5.6	Zusammenfassung der Kredite der IR und der ER	37
5.7	Verfügbare Mittel	38
5.8	Mittelbedarf total	38
5.9	Teuerung	38
5.10	Stand Strassenfonds der Strassenrechnung	38
6	Ausblick 2027 - 2030	39
6.1	Generell	39
7	Anhang	40
7.1	Übersicht Kantonsstrassennetz	41
7.2	Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2022	42
7.3	Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken	43
7.4	Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen und N25	44
7.5	Übersicht Ausbauvorhaben 2023-2026	45
7.6	Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes	46
7.7	Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995-2022	47

Impressum

Bild 2	Kantonspolizei AR
Bild 5	Hanspeter Schiess
Bild 11	flühler achitektur
Übrige Bilder	Tiefbauamt
Grafiken 1, 2	Tiefbauamt
Grafik 3	bbz landschaftsarchitekten
Grafik 4	Wälli AG Ingenieure
Grafik 5	Bundesamt für Strassen
Grafik 6	Stadt St.Gallen
Redaktion	Urban Keller, Kantonsingenieur
Gestaltung	Silvia Droz
Druck	Lutz AG

Zusammenfassung

Das 4. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 umfasst 29 Objekte. Mit den beiden Herisauer Projekten Umbau der Kreuzung Bahnhofstrasse zu einem Kreisell und der Neuorganisation des Knotens Schwänli, sowie der Realisierung einer Veloverbindung Niederteufen-Lustmühle-Liebegg in Teufen und der neuen Brückenverbindung zwischen Speicherschwendi und Rehetobel sind vier grosse und kostenintensive Objekte dabei. Hinzu kommen verschiedene Erneuerungen und Ausbauten von Verbindungsstrecken im ganzen Kanton.

Die strassengebundene Mobilität steht insgesamt vor grossen Neuerungen. E-Mobilität, Sharingmodelle bei der Fahrzeugnutzung, selbstfahrende Fahrzeuge oder Bewirtschaftung der Kapazitäten sind nur einige Stichworte. Welche Entwicklungen sich technisch und in der Gesellschaft durchsetzen, ist nicht eindeutig. Auch was die Finanzierung der Infrastruktur betrifft, sind Änderungen absehbar. Das Zeitalter der Mineralölsteuer läuft aus. Neue Formen der Einnahmen über leistungsabhängige Ansätze sind zu diskutieren. Der Bundesrat will noch im Jahre 2023 ein neues Bundesgesetz in die Vernehmlassung geben. In jedem Fall bleibt eine gut ausgebaute und laufend unterhaltene Strasseninfrastruktur Voraussetzung für die strassengebundene Mobilität.

Das eidgenössische Veloweggesetz trat auf den 1. Januar 2023 in Kraft. Es enthält eine Planungspflicht für ein Velowegnetz für den Alltag und eines für die Freizeit. Ob die Kantone alles selber planen oder die Aufgabe für die kommunalen Wegnetze an die Gemeinden delegieren, lässt das Bundesgesetz offen. Auch bezüglich der Kostentragung müssen die Kantone eigene Lösungen finden. Daher ist für Appenzell Ausserrhoden eine Teilrevision des Strassengesetzes notwendig, bevor fehlende Velowegverbindungen abseits der Kantonsstrassen gebaut werden können.

Die im 4. Strassenbauprogramm 2023-2026 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie den Planungen und Vorgaben von Gemeinden und Dritten. Die Projektierungsarbeiten sind grösstenteils bereits gestartet. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Bauvorhaben sind den Standortgemeinden bekannt, viele werden von den Gemeinden explizit gewünscht. Das Programm umfasst die Periode Januar 2023 bis Dezember 2026. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann. In den vier Jahren sollen brutto rund 75 Mio. Franken in den Ausbau und die Substanz-

erhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 62 Mio. Franken. Das entspricht dem Aufgaben- und Finanzplan 2024-2026. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung.

Der Regierungsrat ist sich der kommenden Herausforderungen in der Mobilität und deren Finanzierung bewusst. Diese Prozesse bedürfen intensiver politischer Diskussionen und werden noch einige Jahre beanspruchen. Das vorliegende Bauprogramm beschränkt sich auf die Realisierung der aufgeführten Objekte in den nächsten vier Jahren. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Vorhaben den heutigen wie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen vor Ort und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht werden.

*Bild 1
Kantonsstrasse Nr. 16,
Trogen-Heiden,
Nasenrank bis Kaien in Rehetobel,
Ausbau mit Rad- und Gehweg,
Ausführung 2019-2022*



1 Ausgangslage

1.1 Das Kantonsstrassennetz

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat aus historischen Gründen ein dichtes Kantonsstrassennetz. Es ist unterteilt in drei Strassenklassen. Die Umfahrung Teufen gilt als Hochleistungsstrasse. Per 1. Januar 2020 reduzierte sich das Kantonsstrassennetz wegen der neuen Nationalstrasse N25 um 11.2 km. Per 31. Dezember 2022 trat der Kanton die Kantonsstrasse Nr. 4.3, Güterstrasse, im Zuge der Arealentwicklung Bahnhof Herisau an die Gemeinde ab. Das Kantonsstrassennetz reduzierte sich um weitere 510 m. Es verbleiben:

Hauptverkehrsstrassen, inkl. Hochleistungsstrasse	76 km
Regionalverbindungsstrassen	53 km
Lokalverbindungsstrassen, Sammelstrassen	86 km
Total	215 km

Das Kantonsstrassennetz besitzt einen Anlagewert bzw. Wiederbeschaffungswert von rund 4'600 Fr. pro Laufmeter oder total gut einer Milliarde Franken. Die eigenen Erfahrungswerte und schweizweite Vergleiche rechnen mit einer jährlichen Erneuerungsrate von 1.5 - 2.5 % des Anlagewertes. Umgerechnet bedeutet das für den Kanton Appenzell Ausserrhoden einen mittleren Finanzbedarf von rund Fr. 20 Mio. pro Jahr für die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25 - 30 Jahren sind mit diesen Geldern jährlich rund 8 km Strassen auszubauen oder instand zu stellen.

Im Richtplan sind im Kapitel Verkehr unter V.2.2 die Strassenzüge aufgelistet, welche aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen und den Standortgemeinden abzugeben sind.

Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse Herisau	2 554 m
Kantonsstrasse Nr. 21.2, Schützenstrasse Herisau	1 148 m
Kantonsstrasse Nr. 19, Freihof-Bahnhof, Heiden	848 m
Total	4 550 m

*Anhang 7.1
Übersicht Kantonsstrassennetz*

1.2 Nebenanlagen

*Anhang 7.6
Übersicht Werkhöfe Tiefbauamt als
wichtigste Nebenanlagen*

Das Strassengesetz¹ definiert Nebenanlagen von Strassen als Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen; Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc. Deren Betriebskosten werden ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die vier wichtigsten Nebenanlagen sind die Werkhöfe in Herisau und Heiden sowie der Stützpunkt Weier in Gais und der Lagerplatz Furt in Urnäsch.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 28 des Strassengesetzes erstellt der Regierungsrat ein Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauten bezeichnen. Dieses Programm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und erscheint daher vorliegend als Vierjahresprogramm. Zu den Aufgaben im Strassenbau- und Investitionsprogramm gehören auch der Lärmschutz gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung², das Verkehrsmanagement im Verkehrsraum St.Gallen, das Mobilitätsmanagement sowie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes³ bei den Bushaltestellen. Basis für die Finanzierung des Strassenbauprogramms ist das Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe⁴.

1.4 Verkehrliche Entwicklung

*Anhang 7.2
Übersicht Verkehrszahlen,
durchschnittlicher täglicher
Verkehr, DTV 2022*

Der Strassenverkehr nahm in Appenzell Ausserrodern im vergangenen Jahrzehnt kontinuierlich zu, wobei der Zuwachs in etwa dem schweizerischen Mittel von 1 % pro Jahr entsprach. Die Jahre 2020 und 2021 sind wegen der Konsequenzen aus der Corona-Pandemie nicht repräsentativ. Auch in naher Zukunft ist von einem Verkehrswachstum auszugehen. Das Bundesamt für Raumentwicklung geht in seiner Verkehrsperspektive 2050⁵ von einem Bevölkerungswachstum auf 10.44 Mio. Einwohner und je nach Verkehrsszenario von einem Wachstum beim Personenwagenverkehr von -4% (nachhaltige Gesellschaft) bis +17% (weiter wie bisher) aus. In Bezug auf die nächsten 10 Jahre haben alle Szenarien ein Wachstum beim Personenwagenverkehr.

¹ bGS 731.11

² SR 814.41

³ SR 151.3

⁴ bGS 612.2

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung, 8.4.2022

1.5 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf. Das vorliegende Programm will zwei Abstimmungsanweisungen (Festsetzungen) aus dem Richtplan umsetzen:

Kapitel V.2.4 Radwege

Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Zürchersmühle,
Teilstück Murbachrank-Saien, Ausbau mit Rad- und Gehweg

Kapitel V.4.1 Bauvorhaben öV

Umgestaltung Strassenführung für Neubau Bushof, Herisau
(Umsetzung läuft seit Frühjahr 2022)

Die Umsetzung der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee gemäss Richtplan Kapitel V.1.2 ist in Kapitel 1.7 und im Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Kantonsrat abgehandelt.

1.6 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard

Der Strassenbau bedarf gewisser Standards. Man unterscheidet die geometrischen und die technischen Standards. Erstere beschreiben den notwendigen Strassenquerschnitt und werden durch das geometrische Normalprofil GNP festgelegt. Letztere beschreiben die Materialien, die Aufbauten, die Bauvorgänge etc.

Das GNP ist die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnitts, welche für eine bestimmte Strecke oder eine Strassenklasse anzuwenden sind. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile der massgebenden Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeug, Velofahrer, Fussgänger) entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des GNP. Die Strassenverordnung⁶ gibt Minimalbreiten vor, die auf den Normen basieren. Die Ausserrhoder Minimalbreiten sind am unteren Ende der Normvorgaben, weil sie auch die Zielkonflikte zu den Interessen des privaten Grundeigentums, des Landschaftsschutzes, der Landwirtschaft, des Waldes und der Appenzeller Topographie berücksichtigen. Das führt dazu, dass die Ausserrhoder Minimalbreiten oft keine markierten Radstreifen erlauben. Sollte mindestens für die bergwärts fahrenden Velos ein markierter Streifen angeboten werden, so sind die Strassenbreiten und damit der Ausbaustandard zu erhöhen. Im Zuge der Planung des Velowegnetzes sind Anpassungen an den Regelquerschnitten vorgesehen.

1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist mit den fünf Gemeinden Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher und Lutzenberg im Perimeter des Agglomerationsprogrammes St.Gallen-Bodensee. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes erfolgte über die drei Kantone Appenzell Ausserrhoden, St.Gallen und Thurgau. Das Resultat entspricht einem breit abgestützten politischen Konsens. Für die Agglomerationsprogramme der 2. und der 3. Generation hat der Regierungsrat entsprechende Leistungsvereinbarungen unterzeichnet. Spätester Zeitpunkt für den Abschluss von objektspezifi-

⁶ bGS 731.111

schen Finanzierungsvereinbarungen ist Ende 2027 (2. Programm, Ende Infrastrukturfonds) bzw. Ende 2025 (im 3. Programm).

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation umfasst die Periode 2024-2028. Es wurde im Juni 2021 dem Bund zur Prüfung eingereicht, das Prüfergebnis wurde am 22. Februar 2023 veröffentlicht. Aufgrund der strengeren Anforderungen des Bundes bezüglich Ausführungsfristen und wegen der sich überlagernden Umsetzungshorizonte der 2., der 3. und der 4. Generation, ist der Gesamtumfang der Massnahmen in der 4. Generation deutlich kleiner als in den früheren Generationen. Nachfolgende A-Massnahmen sind für den Kanton Appenzell Ausserrhoden vorgesehen:

- Regionale Veloschnellverbindung Liebegg-Lustmühle in Teufen. Dadurch sollen bestehende Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz eliminiert und eine direkte und sichere Verbindung geschaffen werden.
- Sanierung Schwänli-Kreisel in Herisau, weil die Kreuzung eine Häufung von Unfällen hat.
- Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/alte Bahnhofstrasse
- Verbesserungen Degersheimerstrasse in Herisau

Planerisch vorzubereiten für die 5. oder 6. Generation sind u.a. Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrt Speicher, für Niedererteufen und die Bahnhofstrasse in Herisau.

1.8 Unfallschwerpunkte

Die Kantonspolizei veröffentlicht jährlich die Unfallstatistik. Darin zeigen sich unter anderem Unfallschwerpunkte. Die Analyse dieser Unfälle umfasst auch die lokalen Gegebenheiten und weist unter Umständen auf geometrische oder technische Defizite von Strassenzügen hin.

Bild 2
Knoten Bahnhofstrasse mit Alter Bahnhofstrasse in Herisau, die Situation ist sehr anspruchsvoll für die Verkehrsteilnehmenden, es kommt auch zu Unfällen.

Aktuell besteht von Seite Verkehrspolizei kein Handlungsbedarf nach zusätzlichen Strassenausbauten, die nicht bereits in der ordentlichen Planung des Tiefbauamtes enthalten sind. Polizei und Tiefbauamt treffen sich regelmässig in der Arbeitsgruppe ISSI (Infrastruktursicherheit) und besprechen Unfälle, Begehren von Anwohnern und Gemeinden und neue gesetzliche Vorgaben.



1.9 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden wird einerseits auf der Schiene durch das Netz der Appenzeller Bahnen AG (AB) und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) bereitgestellt. Elf Gemeinden haben einen Bahnanschluss. Das zweite grosse Standbein des öV ist der Busverkehr mit PostAuto AG, Regiobus AG (Hinterland) und PubliCar. Die Postautos und die Busse verkehren auf der Strasse, eigene Busspuren gibt es im Kanton nicht. Insgesamt sind fast zwei Drittel der Kantonsstrassen auch Träger der öV-Linien. Aus der Strassenrechnung werden je nach Lage Infrastrukturanlagen für den Busbetrieb mitfinanziert.

Das öV-Konzept 2024 - 2028 war bis Ende Februar 2023 in der Vernehmlassung. Das öV-Konzept und das Strassenbauprogramm sind aufeinander abgestimmt. Beim Bahnhofplatz Herisau mit dem neuem Bushof hat der Kanton mit der erfolgten Abtretung der Güterstrasse (Kantonsstrasse Nr. 4.3) an die Gemeinde Herisau keine strassenseitigen Verpflichtungen mehr. Beim Bushof Heiden besteht kein Ausbaubedarf der Kantonsstrasse und damit ebenfalls keine finanziellen Verpflichtungen zu Lasten der Strassenrechnung.

1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.

Die Transportunternehmungen sind dabei zuständig für die Anpassungen der Fahrzeuge, der Billettautomaten und der Kommunikationssysteme. Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig, d.h. der Bund für die Nationalstrasse N25, das Tiefbauamt für die Kantonsstrassen und die Gemeinden für die Gemeindestrassen, die Bahnhofplätze sowie die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum. Zu letzteren zählt bspw. die Strasse ab der Passhöhe Schwägalp hinauf zur Talstation der Luftseilbahn mit zwei Bushaltestellen. Die Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endet im Dezember 2023.



Bild 3
Bushaltestelle vor dem Schulhaus Dorf in Rehetobel, Umbau im 3. Quartal 2022 in enger Zusammenarbeit zwischen Tiefbauamt und Gemeinde.

Das Tiefbauamt hat in Abstimmung mit den Gemeinden alle Bushaltstellen bzw. alle Haltekanten inventarisiert und die Verhältnismässigkeit einer baulichen Anpassung mit einem Standardverfahren geprüft. Das führt zu einer Priorisierung der baulichen Umsetzung. Dieses Vorgehen ist mit Procap St. Gallen-Appenzell besprochen. In der Zuständigkeit des Kantons und in der 1. Priorität liegen 78 Haltekanten. Die fristgerechte Umsetzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig, namentlich von Planungsressourcen, Einsparungen und dem Bereitstellen der Gelder für die Gemeindeanteile durch die Standortgemeinden. Die Umsetzung bleibt zeitkritisch.

Bei 190 Haltekanten in der Zuständigkeit des Kantons 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.

1.11 Lärmschutz

Die Lärmschutzverordnung verpflichtet die Kantone als Strasseneigentümer, dort wo die Grenzwerte überschritten werden, Massnahmen zu ergreifen. Als Grundlage dienen entsprechende Lärmbelastungskataster.

Der Regierungsrat hat in den Jahren 2017 - 2021 die 2. Generation von Strassenlärmsanierungsprogrammen für das Kantonsstrassennetz genehmigt. Vielfach wurden Erleichterungen gewährt und freiwillige Leistungen an Schallschutzfenster gesprochen. Die Programme sind in 19 Gemeinden öffentlich aufgelegt und umgesetzt, Pendenzen sind keine vorhanden. Einzig das Lärmsanierungsprojekt Herisau musste wegen der notwendigen Absprachen mit dem ASTRA und den Fragen um den Obstmarkt Herisau (Pflästerung ja/nein) zurückgestellt werden. Es wird auf jeden Fall ohne die Nationalstrasse N25 öffentlich aufliegen und damit ohne die am stärksten belastete Strasse, weil das ASTRA vorläufig keine 2. Generation an Sanierungen geplant hat.

Damit ist der Kanton seiner Verpflichtung aus der Lärmschutzverordnung nachgekommen. Bei Belagssanierungen wird die Lärmschutzfrage standardmässig geprüft. Auch bei grosser Verkehrszunahme oder bei Änderungen der Lärmschutzverordnung muss der Kanton als Strasseneigentümer die Lärmentwicklung beobachten.

1.12 Bundesgesetz über Velowege

Das verkehrspolitische Anliegen der Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern fand in den letzten Jahren breite Unterstützung. Mit der Annahme des Gegenentwurfs zur Velo-Initiative wurde die Förderung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung verankert. Auch die Ausserrhoder Stimmbürgerschaft nahm den geänderten Art. 88 der Verfassung am 23. September 2018 mit 68 % Ja-Stimmen deutlich an. Es wurde vom Bundesrat umgehend ein Gesetzesentwurf ausgearbeitet, den der Regierungsrat im Sommer 2020 unterstützte.

Im Zeitraum Mai 2021 bis September 2022 fand die parlamentarische Beratung statt. Das Bundesgesetz über Velowege⁷ trat per 1. Januar 2023 in Kraft. Das Gesetz unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und

⁷ SR 705

einem Velowegnetz für die Freizeit. Es wird eine Planungspflicht für die Kantone eingeführt. Innerhalb fünf Jahren sollen die beiden Velowegnetze in behördenverbindlichen Richtplänen verankert werden. Auf die Planung folgt die Pflicht, Velowege anzulegen, zu erhalten und wo nötig zu ersetzen.

Die Kantone müssen dazu die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden und weitere Rechtswirkungen der Velorichtpläne festlegen. Diese Velorichtpläne sollen die heutigen Angaben im kantonalen Richtplan (Kapitel V2.4, Seite 63ff) ablösen. Für Neubauten und Verbesserungen abseits der Kantonsstrassen sind heute die Gemeinden zuständig. Die politische Diskussion wird zeigen, ob das so bleibt, auch was die Kostenteiler betrifft. Aus dem Veloweggesetz ist demnach ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf auf Kantonsstufe absehbar, eine Teilrevision des Strassengesetzes steht im Vordergrund. Das nimmt ab 2023 mindestens drei Jahre Zeit in Anspruch. Es ist daher nicht realistisch, im vorliegenden Strassenbauprogramm zusätzliche Projekte und Finanzmittel aufzunehmen.

1.13 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden

1.13.1 Kanton St. Gallen

Der Kanton St. Gallen bewegt sich im 17. Strassenbauprogramm 2019-2023 und im 18. Strassenbauprogramm 2024-2028. Der Inhalt des letzteren ist bekannt. Zwei bekannte Projekte haben einen direkten Bezug zum Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden:

Stadt St. Gallen: Strassenraumgestaltung Teufener Strasse ab Riethüsli in Richtung Teufen Liebegg. Die Gestaltung soll soweit möglich in die Liebegg hineingezogen werden. Die Umsetzung einer sicheren Führung des Radverkehrs von und nach Teufen ist Bestandteil der Planung. Die Zeithorizonte des 4. und 5. Agglomerationsprogramms sind zu beachten.

Verkehrsmanagement Raum St. Gallen, Pförtner Liebegg, als Teil des Bewirtschaftungsgebietes Kreuzbleiche. Das Projekt ist öffentlich aufgelegt. Zurzeit laufen Einsprachverfahren. Es ist Bestandteil des 3. Strassenbauprogramms und wird hier im 4. Programm nicht mehr aufgeführt.

Keinen Einfluss haben die geplanten Unterhaltmassnahmen von Nesslau hinauf auf die Passhöhe Schwägalp. Die Kreuzung auf der Passhöhe liegt teils auf Hundwiler Boden. Ein Umbau der Kreuzung vor 2026 ist nicht geplant. Die mittelfristig geplante Erneuerung von Degersheim in Richtung Talmühle/Kantonsgrenze hat ebenfalls keinen Einfluss. Auf Ausserrhoder Seite ist die Strecke Herisau-Degersheim ab dem Ortsende Schachen bis zur Kantonsgrenze ausgebaut. Es besteht kein Handlungsbedarf.

1.13.2 Gemeinden im Kanton St. Gallen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Ausbauvorhaben von St. Galler Gemeinden bekannt, die an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen oder einen anderen Einfluss auf das Ausserrhoder Kantonsstrassennetz haben.

1.13.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

Der Kanton Appenzell Innerrhoden und seine Bezirke haben zwei Ausbauvorhaben, die bis an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen:

Die Fortsetzung der Kantonsstrasse Nr. 45, Stein-Appenzell, soll ab der Querung Buchbach erneuert und die Einmündung in die Nationalstrasse N25 in Enggenhütten verbessert werden.

Auf Ausserrhoder Seite besteht allenfalls Unterhaltsbedarf. Mittelfristig ist zudem eine Erneuerung der Strasse von Büriswilen nach Walzenhausen Platz geplant. Hier besteht auf Ausserrhoder Seite kein Handlungsbedarf. Für einen Rad- und Gehweg entlang der N25 (Enggenhüttenstrasse) von Appenzell in Richtung Kantonsgrenze AI/AR im Hargarten hat das Innerrhoder Landesbauamt ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Finanzierung und damit die Realisierung haben mit der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes geändert. Neu ist der Bund zuständig. Ein Bau vor 2026 ist nicht realistisch.

1.14 Ausbauvorhaben Dritter

1.14.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Gemäss Art. 37f der Eisenbahnverordnung⁸ sind sämtliche Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, aufzuheben oder bis 31. Dezember 2014 zu sanieren. Die Zuständigkeit liegt bei der Bahn. Obwohl die Appenzeller Bahnen grosse Anstrengungen unternahmen, konnte dieser Termin nicht eingehalten werden. Aktuell sind die Lose Teufen und Speicher noch in der Umsetzung⁹.

Gestützt auf Art. 1 Abs. 6 und 85ff des Strassengesetzes leistet der Kanton Beiträge an die anrechenbaren Kosten der Sanierung der Bahnübergänge in der Höhe eines Drittels. Die kantonsseitigen Beiträge für die Sanierung der Bahnübergänge laufen im Kanton über die Strassenrechnung. Im vorliegenden Programm ist für das Jahr 2023 eine Restzahlung von rund 1 Mio. Franken reserviert. Allenfalls sind auch in den Folgejahren noch Gelder einzustellen.

1.14.2 Modernisierung Appenzeller Bahnen

Die Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell ist seit Oktober 2018 in Betrieb. Fehlend auf Ausserrhoder Kantonsgebiet war die Kreuzungsstelle Eggli in Gais, welche direkt an der Kantonsstrasse liegt und einen Umbau der Strasse bedingte. Das Projekt konnte im Sommer 2022 realisiert werden.

1.14.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen

Die gemeinsame Planung von Appenzeller Bahnen, Kanton und Gemeinde Teufen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt besteht aus drei Teilprojekten. Der Umbau des Bahnhofs als erstem Teilprojekt konnte 2021 abgeschlossen werden. Das Plangenehmigungsgesuch zum zweiten Teilprojekt, dem Umbau der Bahnhofkreuzung zu einem Kreisell, wurde im Frühjahr 2023 durch die Appenzeller Bahnen zurückgezogen. Auf der eigentlichen Ortsdurchfahrt als drittem Teilprojekt wurden die Planungsarbeiten im Herbst 2022 sistiert, nachdem die Stimmbürgerschaft von Teufen einen Projektierungskredit für die Ausarbeitung einer Alternativvariante mit einem Tunnel genehmigte. Die beiden Teilprojekte wurden aus dem vorliegenden Programm entfernt. Der Zeitpunkt für eine allfällige Wiederaufnahme der Planung ist offen.

1.14.4 Appenzeller Bahnen, Vögelinsegg Tunnel in Speicher

Die vom Bundesamt für Verkehr beauftragte und seit Sommer 2021 vorliegende Korridorstudie Trogen-St.Gallen-Appenzell zeigt den Bedarf eines Tunnels im Raum Vögelinsegg Speicher. Der Tunnel ermöglicht eine neue Aufteilung des Strasserraums zwischen Vögelinsegg und Schützengarten. Die Problemstellung ist allerdings vielschichtig und bedarf jetzt umfangreicher mehrjähriger Planungsarbeiten. Eine Realisierung vor 2026 ist unrealistisch.

⁸ SR 742.141.1

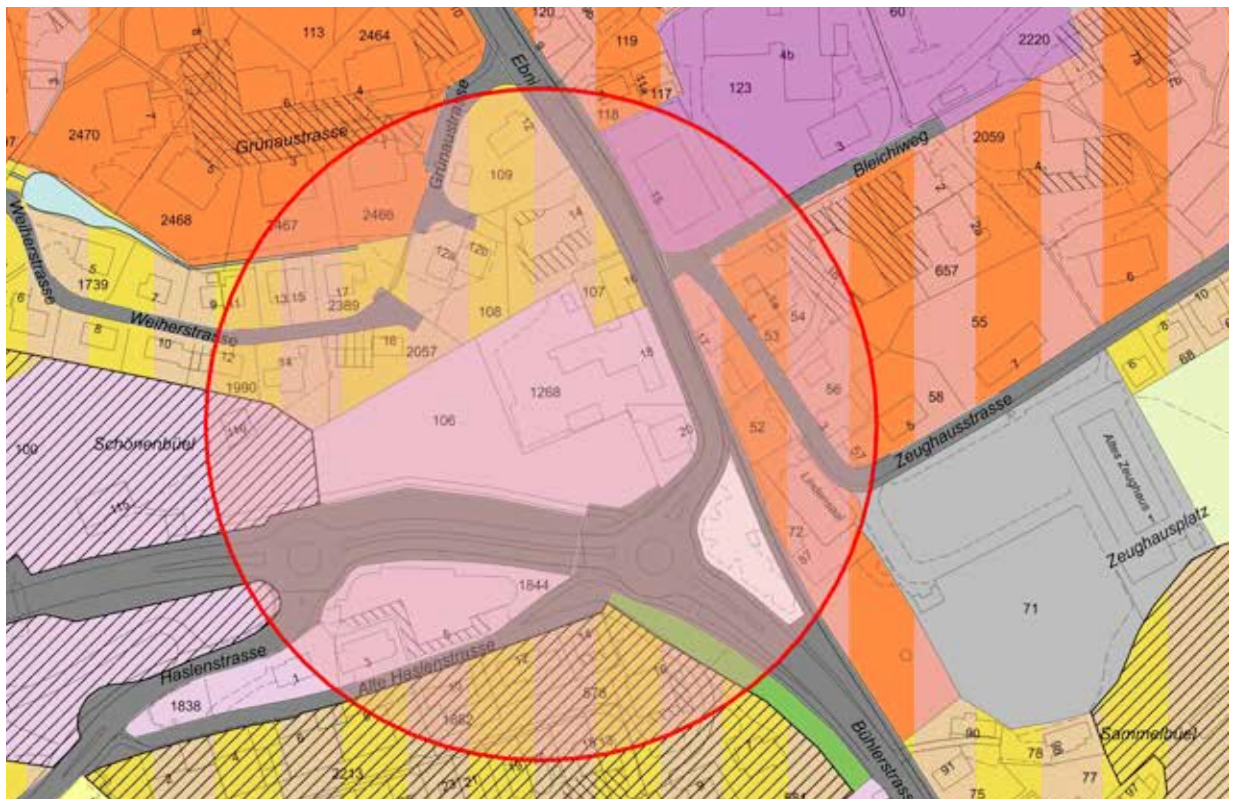
⁹ Quelle Standbericht Nr. 15, Appenzeller Bahnen 2022

1.14.5 Appenzeller Bahnen Umbau Bahnhöfe Trogen, Speicher, Bühler und Gais

Die Bahnhöfe Trogen, Speicher, Bühler und Gais erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht. Aufgrund des hohen Zeitdrucks werden bis Ende 2023 Sofortmassnahmen ergriffen und die umfassenden Neugestaltungen der Bahnhofareale zurückgestellt. Damit entfallen vorerst grössere Anpassungen der Fussgängerführung und damit Anpassungen der angrenzenden Trottoirs oder der Querungsstellen über die Kantonsstrassen.

1.14.6 Teufen, Erschliessung Ebni-Schönenbühl

In Teufen bedingt die Erschliessung des Gewerbegebietes Ebni-Schönenbühl die Realisierung einer Erschliessungsstrasse. Je nach Variante wird eine direkte Anbindung an die Kantonsstrasse 12.4, Ebni-Linde, nötig. Die Planung der Erschliessung obliegt der Gemeinde Teufen. In Kombination mit der möglichen Ansiedlung eines Grossverteilers, verlangt das unter Umständen einen Ausbau der Kantonsstrasse mit einer neuen Bushaltestelle, einer geänderten Fussgängerführung und einer Linksabbiegespur. Die Entscheide der Gemeinde Teufen sind pendent.



Grafik 1

Das Gewerbegebiet Ebni in der Mitte muss erschlossen werden.
Die Gemeinde prüft verschiedene Ansätze. Je nach Nutzung sind Umbauten an der Kantonsstrasse Nr. 12.4, Ebni-Linde, nötig, beispielsweise der Bau einer Bushaltestelle falls ein Grossverteiler kommt.

2 Nationalstrasse N25

2.1 Strassenachse Winkeln-Herisau-Appenzell

Per 1. Januar 2020 übernahm die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), den Strassenzug Kantonsgrenze SG/AR-Kreuzweg Herisau-Schwänli-Alpsteinstrasse-Scheidweg Waldstatt-Hundwil-Sonderau-Kantonsgrenze AR/AI als N25 ins Nationalstrassennetz. Der betriebliche Unterhalt obliegt der Gebietseinheit VI, welche dem Kanton St.Gallen unterstellt ist. Die Gebietseinheit VI hat mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen, gemäss der das Kantonale Tiefbauamt den betrieblichen Unterhalt im Unterakkord übernimmt. Für den baulichen Unterhalt und die Bearbeitung von Ausbauprojekten ist die ASTRA-Filiale 4 mit Sitz in Winterthur zuständig.

2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Die ASTRA-Filiale 4 hat vom Kanton ein Projekt auf dieser Strecke übernommen:

Hundwil, Hundwilertobelbrücke-Friedhof Hundwil,
Ausbau mit Rad- und Gehweg

Die Projekteröffnung des ASTRA für die Sanierung dieses Strassenzugs mit gleichzeitiger Schliessung der Lücke im Radwegnetz ist erfolgt. Der Zeitplan ist offen, eine Realisierung vor 2026 ist aufgrund der Planungsprozesse des Bundes und der Änderung der Zuständigkeit mit dem Veloweggesetz nicht realistisch. Gemäss heutigem Wissensstand wird sich der Kanton finanziell nicht beteiligen müssen. Für den Abschnitt Hundwil Sonderau-Kantonsgrenze AR/AI existiert kein Projekt für einen Ausbau.

Die Sanierungsprojekte der Schwänlikreuzung in Herisau und der Scheidwegkreuzung in Waldstatt wird der Kanton weiter in eigener Regie bearbeiten und der Bund wird sich voraussichtlich finanziell beteiligen. Die Schwänlikreuzung ist im 4. Strassenbauprogramm und im 4. Agglomerationsprogramm enthalten. Aus Ressourcengründen muss die Sanierung der Scheidwegkreuzung planerisch nach hinten geschoben werden.

2.3 Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm

Am 20. Oktober 2021 hat der Bundesrat unter dem Titel «Mobilität und Raum 2050» den Sachplan Verkehr, Teil Programm, genehmigt. Die neuen Unterlagen ersetzen den ersten Sachplan Verkehr aus dem Jahre 2006. Der Teil Programm steckt den Rahmen für die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ab. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, dient als Rahmen für die verkehrliche Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Der Zubringer Appenzellerland ist im Sachplan erwähnt.

2.4 Zubringer Appenzellerland im STEP

Um die verkehrstechnische Lage der beiden Appenzeller Kantone zu verbessern, wurde vor 20 Jahren unter dem Titel «Zubringer Appenzellerland» ein Projekt erarbeitet, welches einerseits die Umfahrung Herisau und andererseits einen neuen Anschluss an die A1 in Gossau Ost enthält. Ziel der Appenzeller Kantone ist es, beim Bund zu erwirken, dass das vorhandene Projekt vom ASTRA weiterbearbeitet wird. Es ist eine Gleichbehandlung mit ähnlichen Vorhaben in den Kantonen Thurgau, Glarus und St. Gallen anzustreben.

Der Bund bündelt die Ausbauprojekte auf den Nationalstrassen in einer strategischen Entwicklungsplanung (STEP). Der Bundesrat hat den neuen STEP am 22. Februar 2023 zuhanden des Parlaments verabschiedet. Er hat darin offengelegt, welche Projekte er auf den neuen Nationalstrassen als relevant für die Weiterentwicklung des Netzes betrachtet. Der Zubringer Appenzellerland ist aufgelistet. Er gehört allerdings zu einer Reihe von Vorhaben, die der Bund einer eigenen Analyse unterziehen will, um die Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit seinen verkehrs- und umweltpolitischen Ansätzen zu überprüfen. Diese sogenannte Korridorstudie wurde im Frühjahr 2023 gestartet. Der Kanton ist in die Projektorganisation eingebunden.

3 Rückblick und Stand Umsetzung

3. Programm 2019 - 2022 und Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation

Von den im 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 aufgeführten Objekten konnte erst ein Teil realisiert werden. Ein weiterer Teil ist im Bau, wird in der Bausaison 2023 gestartet oder ist weit fortgeschritten in der Planung. Bei den restlichen Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen.

Untenstehend sind umgesetzte Objekte aus dem 3. Strassenbauprogramm 2019-2022. Die Massnahme in Speicher ist kein Einzelobjekt, sondern Bestandteil der Sammelmassnahme Sicherung Fussgängerübergänge im Agglomerationsprogramm 2. Generation.



Bild 4
Hundwil,
Erneuerung Urnätscherstrasse



Bild 5
Schönengrund,
Erneuerung Tüfenbergstrasse



Bild 6
Troger,
Gestaltung Landsgemeindeplatz



Bild 7
Speicher,
Fussgängerquerung Brugg



Bild 8
Rehetobel Kaien,
Ausbau mit Rad-/Gehweg



Bild 9
Lutzenberg,
Ausbau mit Gehweg in Wienacht

4 Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026

4.1 Periode

Das Programm basiert auf den Kalender- bzw. Rechnungsjahren und beginnt am 1. Januar 2023 und endet am 31. Dezember 2026.

4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung

Das Strassenbauprogramm basiert auf den bekannten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Zustand des Strassennetzes, dem Agglomerationsprogramm, den bereits laufenden Planungen sowie den Anforderungen des ASTRA bei der N25 und den Projekten Dritter. Ein erster Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden, den AB, der SOB und dem ASTRA im Sommer 2020 zur Vernehmlassung zugestellt. Sie erklärten sich mehrheitlich mit dem vorgeschlagenen Programm einverstanden. Im Frühjahr 2022 erfolgte die breite Vernehmlassung des Programms, wobei sich die mitzählenden Gemeinden grossmehrheitlich zustimmend zur Objektliste äusserten.

4.3 Nachführung und Controlling

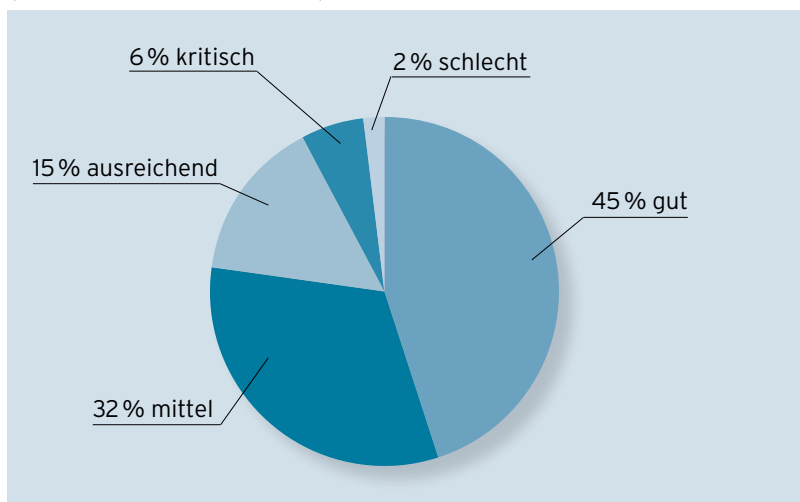
Beim Programm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, bei dessen Umsetzung aus verschiedenen Gründen Abweichungen eintreten können. Zusatzabklärungen, Variantenstudien, Einsprachen, Verschiebungswünsche von Gemeinden und Werken, Sachzwänge auf Umleitungsstrecken etc. können zu Verschiebungen und Anpassungen führen. Die Objektplanung wird laufend nachgeführt. Die Gemeinden und die Werke werden jährlich mit einem aktualisierten Bauprogramm für das Folgejahr beliefert. Die aktuellen Jahresprogramme stehen auf der Homepage des Tiefbauamtes zur Verfügung.

4.4 Zustand des Strassennetzes

Ein Grossteil der geplanten Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes. Das gesamte Netz wird dazu alle vier Jahre systematisch beurteilt. Die Beurteilung bzw. die Bewertungsklassen basieren auf der Schweizer Norm SN 40 925b und auf visueller Kontrolle vor Ort.

Zustandserfassung 2020 ganzes Kantonsstrassennetz

(Strassenteilstücke in Prozent)



Grafik 2

Im Frühjahr 2020 fand die letzte Zustandsanalyse des Kantonsstrassennetzes statt. Die Investitionstätigkeit der letzten 20 Jahre zeigt Erfolg. Es sind weniger als 10% oder max. rund 20 km des Netzes in schlechtem oder kritischem Zustand. Damit ist der Kanton im gesamtschweizerischen Schnitt gut positioniert.

Die Zustandserfassung gibt keine Auskunft über verkehrliche Schwachstellen.

4.5 Geplante Strassenbauten Überblick

4.5.1 Tabelle Überblick

Proj.-Nr.	Str.-Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück	Länge	Aufwand	Projektstand	Ziel	Bemerkungen
1589	8	Umäsch	Waldstatt-Umäsch	Murbach - Sulzbrunnen	1 250	5 000	Studie	Ausbau mit Rad-/Gehweg	z.T. Gemeindegebiet Waldstatt, aus 3. Programm übertragen
1596	44	Umäsch	Umäsch - Hemberg	Schwägälpstrasse - Egglibachbrücke	150	1 000	Ausführung	Gesamterneuerung	2. Etappe (1. Etappe Bestandteil 2. Programm)
1623	44	Umäsch	Umäsch - Hemberg	Egglibachbrücke - Bruggli	1 350	4 000	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
1592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.	450	7 000	Ausführung	Kreisel	Bestandteil 3. Agglo-Programm A-Priorität, Baustart 2022
1484	40	Herisau	Huebstrasse	ganze Strasse	2 550	3 000	Vorprojekt		im Vordergrund steht Abtretung an Gemeinde
1288	1.0	Herisau	Herisau - Winkeln	Obstmarkt und Platz	300	3 000	Vorprojekt	Gestaltung, Aufwertung	Federführung bei Gemeinde Herisau
1695	20	Herisau	Herisau - Degersheim	Schwänlikreuzung	120	5 000	Studie	neues Kreuzungsbauwerk	Verkehrssicherheit, Bestandteil 3. Aggloprogramm
1234	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Parkplatz Sitz	650	4 700	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Verbesserung Fussgängerführung
1583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Harmonie - Löwen	290	2 400	Bauprojekt	Gesamterneuerung Gestaltung	1. Etappe der Ortsdurchfahrt, Verzögerung aufgrund Einsprache, aus 3. Programm übertragen
1658	39	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Schönengrund	Im Rank - Hirschen	850	6 000	Bauprojekt	Gesamterneuerung	
1668	43.1	Hundwil	Hundwil - Zürcherstrasse	Örtlimühle - Abzweiger Ramsten	1 000	2 200	Bauprojekt	Gesamterneuerung	
		Stein	keine Objekte						
		Schönengrund	keine Objekte						
1589	8	Waldstatt	Waldstatt-Umäsch	Murbach - Sulzbrunnen	250	1 000	Studie	Ausbau mit Rad-/Gehweg	vgl. Umäsch, kurzer Teil auf Gemeindegebiet Waldstatt
1712	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Lustmühle-Rüthofstrasse	500	3 000	Studien	Verbretterung Rad-Gehweg	
1711	10	Teufen	Stein-Teufen	Umbau Kreuzung Sternen	150	500	Studien	Erhöhung Sicherheit	Anliegen Gemeinde
1587	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	FG-Querung Niederteufen	100	1 000	Bauprojekt	Planung abgestimmt mit Bahn	
1700	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Verbretterung Rad-Gehweg Watt	700	4 000	Studien	Planung mit SG abstimmen	
1705	12	Teufen	Teufen-Bühler	Bahnhof-Lindenkreisel	400	3 000	Studien		abhängig von Erschliessung Gewerbegebiet Schönenbühl, Reserveprojekt
		Bühler	keine Objekte						
		Gais	keine Objekte						
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	100	850	Bauprojekt	Umbau Knoten	vgl. Rehetobel
3201	15	Speicher	Speicher - Trogen	AB-Haltestelle Bendlehn	100	1 500	Bauprojekt	Gestaltung	eisenbahntechnisches Verfahren
1488	47	Trogen	Bühler - Trogen	Bühlerstrasse	550	3 500	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	letzter Ast Projekt Landsgemeindeplatz aus 2. Programm übertragen
1600	47	Trogen	Bühler - Trogen	Bühlerstrasse	290	9 000	Bauprojekt	Neubau / Ausbau Brücken	aus 2. Programm übernommen, Volksabstimmung nötig
1554	35	Rehetobel/Speicher	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	290	9 000	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	Infole Unwetterschäden Sept. 2017 teilweise vorgezogen
1339	35	Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Zitfädeli - Eihenker alte Landstrasse	590	4 800	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	
		Wald	keine Objekte						
		Grub	keine Objekte						
1323	16	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Einl. Gerbestrasse - Freihofstrasse	345	4 000	Vorprojekt	Gestaltung	aus 3. Programm übertragen
1694	18	Wolfthalen	Heiden - Rheineck	Luchten - Dorf	520	4 600	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Ersatz Dreispurstrecke
1541	55	Wolfthalen	Wolfthalen - Thal	Hinterhasli - Kantonsgrenze	500	2 300	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	
1537	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Bahnhof - Tobel	370	2 500	Bauprojekt	Gesamterneuerung	aus 3. Programm übertragen
1538	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Tobel - Kantonsgrenze	450	2 400	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
		Walzenhausen		Gestaltung Dorfzentrum	400	1 050		Gesamterneuerung	Vorgaben Gemeinde pendent
1654	54	Walzenhausen	Walthalen - Walzenhausen	Lachen - Moos	750	2 500		Gesamterneuerung	
		Reute	keine Objekte						
Total Längen und Bruttokosten					16 025	94 800	inkl. Reserveprojekte		
Total Längen und Bruttokosten					14 025	85 400	ohne Reserveprojekte P 1538, P 1705, P 1623		

4.5.2 Geographischer Überblick

Dreizehn Gemeinden haben Vorhaben in den nächsten vier Jahren, der regionale Ausgleich in der Programmperiode ist damit sichergestellt. Sieben Gemeinden haben keine Vorhaben. Oft liegt eine intensive Bautätigkeit in den vergangenen 15 Jahren hinter diesen Gemeinden, wie etwa in Stein, Wald oder Reute.

Anhang 7.5
Übersicht Ausbauvorhaben
2023-2026

4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten

4.6.1 Urnäsch

P 1589; Im Rahmen der Vernehmlassung zum 1. Strassenbauprogramm beantragte die Gemeinde Urnäsch, den pendenten Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Murbach-Sulzbrunnen entlang der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Urnäsch, zu starten. Entsprechende Studien wurden gemacht. Aufgrund anderer Prioritäten in Urnäsch wie der Sanierung der Ortsdurchfahrt und dem Neubau der Saienbrücke wurde das Projekt zurückgestellt und soll nun im 4. Programm realisiert werden.



Bild 10

*Kantonsstrasse Nr. 8,
Waldstatt-Urnäsch,
Blickrichtung Waldstatt im
Heusonder,
Ende des Rad-Gehweges*

P 1596 und P 1623; Im 2. Programm war die Gesamterneuerung der Kantonsstrasse Nr. 44, Urnäsch-Hemberg, ab der Schwägälpstrasse bis zur Egglibachbrücke enthalten (P 1596). Aufgrund spezieller Fragen um den Gewässerraum des Egglibaches wurde das Projekt in zwei Etappen aufgeteilt. Die erste ist realisiert, jetzt folgt die zweite. Die Fortsetzung von rund 1.3 km ab Egglibach bis Bruggli (P 1623) ist ebenfalls in Planung, auch hier soll in Absprache mit der Gemeinde eine Gesamterneuerung erfolgen. Die Strecke ist Teil der Velo-Route Nr. 4 von SchweizMobil (Alpenpanorama-Route).

4.6.2 Herisau

P 1592; Der Regierungsrat hat am 7. Mai 2019 das Bauprojekt für die Gesamt-erneuerung der Kantonsstrasse Nr. 5, (4.1/4.2/4.3) Mühlestrasse, Kreuzung Bahnhofstrasse, Herisau, genehmigt und zur Planaufgabe freigegeben. Der zugehörige Objektkredit in der Höhe von netto Fr. 13 335 000.- wurde vom Ausserrhoder Stimmvolk am 27. September 2020 mit einer Zustimmung von 69% gesprochen.

Kernpunkte der vorliegenden neuen Strassenführung sind:

- Verkehrskreisel mit Mühle-, Bahnhof-, und Güterstrasse
- Anheben der Mühlestrasse für Anbindung an Kreisel (Steigung ca. 8%)
- Leicht erhöhtes Gefälle gegen den Bahnhof (ca. 9,5%, heute ca. 8%)
- Verlängerung des Bahntunnels und neue Brücke im Bereich Gossauerstrasse
- Neugestaltung Umfeld der Katholischen Kirche

Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund ist abgeschlossen. Die Bauarbeiten starteten im Frühjahr 2022 und dauern mindestens bis Ende 2023.

P 1288; Der Obstmarkt vor dem Regierungsgebäude, wo sich drei Kantonsstrassen in einem Kreisel treffen, soll als Ergebnis aus einem Wettbewerb neu gestaltet werden. Dabei soll den Fussgängerinnen und Fussgängern, einer vielfältigen Nutzung des heutigen Parkplatzes und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum mehr Beachtung und mehr Raum zugesprochen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kantonsstrasse ist allerdings mit über 9000 Fahrzeugen und vielen Buslinien hoch. Auch setzt das Behindertengleichstellungsgesetz den Gestaltungswünschen insofern Grenzen, als dass sehbehinderte Personen erkennen müssen, wo die fahrenden Fahrzeuge bzw. die Fahrbahnen sind. Es liegt ein Vorprojekt vor. Die Federführung hat die Gemeinde Herisau.

Grafik 3

Der Abschnitt Platz-Obstmarkt in Herisau zwischen Regierungsgebäude und der reformierten Kirche soll inklusive der Kantonsstrassen neu gestaltet werden.



P 1695; Knoten Schwänli; Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist der Umbau des Knotens Schwänli aufgelistet. Es ist ein Schlüsselprojekt im Massnahmenpaket Verkehrssicherheit. Der Kreisel ist zu klein und soll komplett neu angeordnet werden. Sämtliche identifizierten Schwachstellen auf den Kantons- und der Gemeindestrasse werden so behoben. Bautechnisch soll die Anlage mit mittlerem Aufwand so umgebaut werden, dass sie die Zeit bis zum Bau der Umfahrung Herisau «überbücken» kann.

P 1484: Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse. Als Ersatz für die aus dem Programm entfernte Ortsdurchfahrt Teufen wird in Absprache mit der Gemeinde Herisau das ältere Projekt zur Erneuerung der Huebstrasse mit einem Trottoir aufgenommen. Ob der Kanton die Strasse saniert oder mit einer Entschädigungssumme der Gemeinde abtritt, ist noch offen (vgl. Kapitel 1.1).

4.6.3 Schwellbrunn

P 1234; Auf der Strecke Schwellbrunn-Dicken sollen rund 650 m vom Parkplatz Hirschen bis zum Restaurant Sitz erneuert werden. Die Strasse ist schmal, Bankette und Entwässerung fehlen grösstenteils und die Anwohner wünschen schon lange eine Verbesserung, da es immer wieder zu kritischen Begegnungen kommt, namentlich im Winter. Zusätzlich erfolgen bei den instabilen Böschungen immer wieder Rutschungen. Hier kann eine bessere Entwässerung verhindern, dass im Regenfall Oberflächenwasser von der Strasse die Erdmassen sättigt. Das Projekt war schon im 3. Programm und wurde im 2022 aufgelegt. Die Realisierung ist ab 2025 vorgesehen.

P 1583; In Schwellbrunn liegt der Fokus weiterhin auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Es kam zu Verzögerungen. Die erste Etappe vom Rank bis zum Löwen muss gemäss Beschluss des Regierungsrats besser mit der beabsichtigten Tempo-30-Zone koordiniert werden. Ziel ist, dem Fussverkehr einen definierten Bereich anbieten zu können, die Vorplätze in der Materialisierung zu harmonisieren, die Werke zu erneuern und eine adäquate Beleuchtung zu erstellen. Die gemeindeinterne Diskussion um das zukünftige Temporegime ist erfolgt, so dass die Auflage der Tempo-30-Zone im 2023 angestrebt wird.

P 1658; Die Kantonsstrasse Nr. 39, Schwellbrunn-Schönengrund, ist auf dem Abschnitt Im Rank-Hirschen zu erneuern. Der Projektabschnitt hat eine Gesamtlänge von 875 m, davon liegen 55 m innerorts, die restliche Strecke bis zur Kreuzung Hirschen liegt ausserorts. Es verkehrt die Regiobuslinie 171, Herisau-Schwellbrunn-Risi.

Die Strecke ist ein viel begangener Schulweg aus den Gebieten Tobel und Risi ins Dorf. Zudem führt die Veloroute Nr. 75 von SchweizMobil über den Streckenabschnitt. Die Fussgängerführung weist grosse Defizite auf. Das Projekt ist genehmigt und aufgelegt und soll im Falle von Verzögerungen bei P 1583 und P 1234 vorgezogen werden.

4.6.4 Hundwil

P 1668; Mit der Erneuerung des Abschnitts Örtlismühle-Hinterebnet auf der Kantonsstrasse Nr. 43, Hundwil-Zürchersmühle, wird die letzte Lücke im Standardquerschnitt zwischen Hundwil und Zürchersmühle geschlossen. Das Vorhaben ist eines der Ersatzprojekte wegen des Wegfalls der Ortsdurchfahrt Teufen. Die Gemeinde Hundwil ist mit der Umsetzung einverstanden.

4.6.5 Stein

In Stein sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.6 Schönengrund

In Schönengrund sind keine grossen Vorhaben geplant.

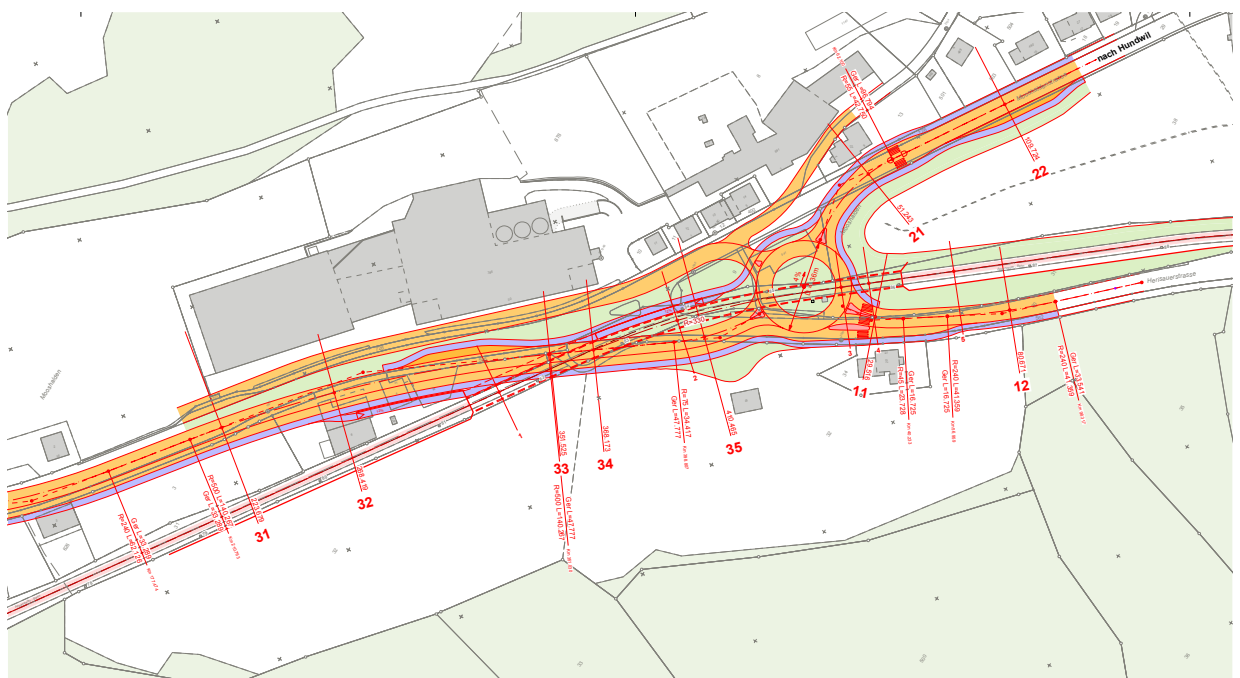
4.6.7 Waldstatt

P 1589; die Gemeinde Waldstatt ist auf einigen Metern betroffen vom geplanten Ausbau mit Rad- und Gehweg zwischen Waldstatt und Urnäsch auf dem Teilstück Murbach-Sulzbrunnen, vgl. 4.6.1 Urnäsch. Die Gemeindegrenze liegt im Murbachrank.

P 1674; Kreuzung Mooshalde

Die Kreuzung Mooshalde, im Volksmund auch «Scheidwegkreuzung» genannt, verzeichnet eine Häufung von Unfällen. Die räumliche Nähe von Bahnübergang und Strassenkreuzung, die unter spitzem Winkel einmündende Strasse von Hundwil (Mooshaldenstrasse bzw. N25) und die Reduktion von drei auf zwei Spuren von Herisau her, machen die Kreuzung verkehrlich anspruchsvoll. Ein Studienwettbewerb im Frühjahr 2019 musste abgebrochen werden, weil sich keine Ingenieurbüros beworben haben.

Ein Neustart ist im Verlauf 2024 geplant, die Umsetzung ist offen. Das Projekt muss ins 5. Programm verschoben werden. Mit dem ASTRA hat der Kanton vereinbart, dass die Planung vorerst beim Kanton bleibt. Die Appenzeller Bahnen planen die Erneuerung des Damms und des Oberbaus zwischen der Kreuzung und dem Bahnhof Waldstatt. Der Kanton prüft, ob eine Veloverbindung Kreuzung Mooshalde-Bahnhof Waldstatt entlang den Gleisen Sinn macht.



Grafik 4
Knoten Mooshalde, Waldstatt, eine Variante, welche als Grundlage für den erfolglosen Studienwettbewerb abgegeben wurde.

4.6.8 Teufen

P 1686; Das Projekt zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen mit der Ablösung der heutigen Einspurführung der Bahn durch eine Doppelspur wurde im Herbst 2022 - nach zwei positiven Volksabstimmungen über die Ausarbeitung einer Alternativvariante - sistiert und entfällt aus dem vorliegenden Programm.

P 1711; Umbau Kreuzung Sternen. Bei der AB-Haltestelle Sternen mündet die Kantonsstrasse Nr. 10, Stein-Teufen, in einem ungünstigen Winkel in die Kantonsstrasse Nr. 12, St.Gallen-Teufen. Die Kreuzung soll geometrisch verbessert werden.

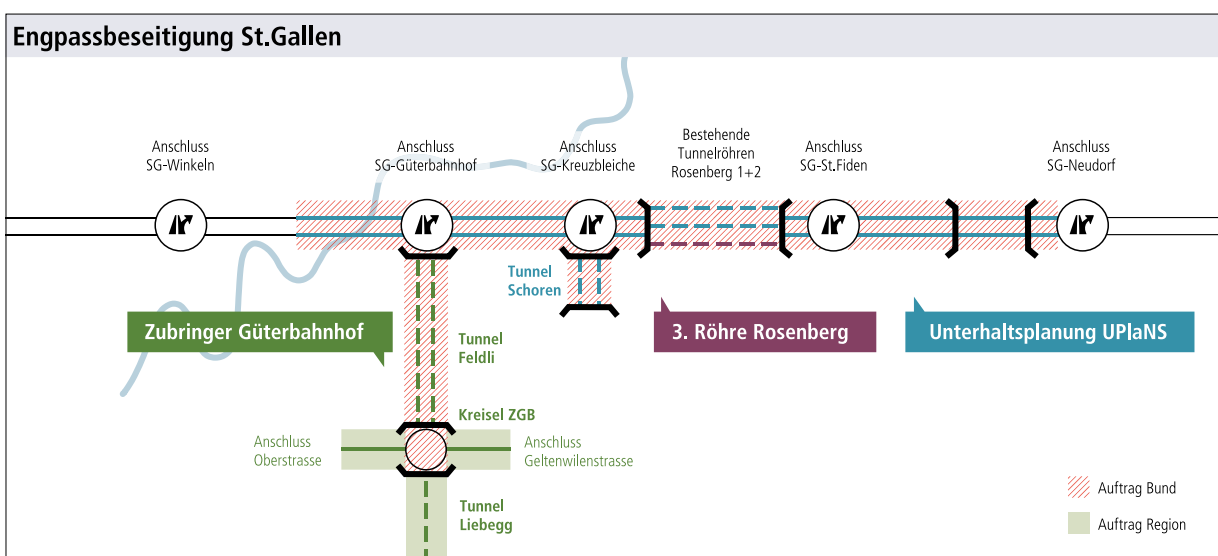
P 1679; Das Gesamtprojekt «A1 Engpassbeseitigung St. Gallen» besteht aus den drei Teilprojekten Zubringer Güterbahnhof, 3. Röhre Rosenberg sowie der Instandsetzung der Autobahn zwischen dem ehemaligen Rastplatz Moosmüli und SG-Neudorf inkl. Instandsetzung der bestehenden Röhren des Tunnels Rosenberg. Der Sanierungstunnel 3. Röhre ist auf Stufe «Generelles Projekt» durch den Bundesrat genehmigt. Das Hauptprojekt ist Bestandteil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2023, der bis im Herbst 2023 im Parlament diskutiert wird.

Die weiteren Projektbestandteile des Zubringers Güterbahnhof, namentlich die Anschlüsse an das städtische Netz und der Tunnel Liebegg, liegen im Zuständigkeitsbereich des Kantons St. Gallen und werden in enger Abstimmung mit dem ASTRA sowie mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen geplant. Aktuell wird unter Federführung des Kantons St.Gallen ein Vorprojekt für den Liebeggtunnel erarbeitet. Anschliessend erfolgt ein Mitwirkungsverfahren. Ebenfalls muss der Kostenteiler zwischen Kanton St.Gallen, Stadt St.Gallen, Kanton Appenzell Ausserrhoden und Gemeinde Teufen festgelegt werden. Eine Volksabstimmung in Appenzell Ausserrhoden über den Kreditanteil erfolgt in den nächsten Jahren.

Eine Realisierung vor 2032 ist aufgrund der Planungsabläufe nicht realistisch, verschiedene Hürden sind noch zu nehmen. Das Projekt ist daher nur informativ aufgeführt.

Grafik 5

Schema der Engpassbeseitigung St. Gallen. Die Region unter Beteiligung des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist für die Umsetzung der Anschlüsse an den unterirdischen Vollanschluss im Güterbahnhofsareal (Kreisel ZGB) verantwortlich. Der Anschluss nach Süden führt über einen 1-röhrigen Tunnel hinauf nach Teufen Liebegg. (Bundesamt für Strassen ASTRA)



P 1587; In Niederteufen soll der Fussgängerübergang auf Höhe Schulhaus, der von der Schule über die Kantonsstrasse Nr. 12.2 ins gegenüberliegende Quartier führt, sicherer werden und eine Mittelinsel erhalten. Dafür ist eine Aufweitung der Strasse nötig. Gleichzeitig soll der ganze Abschnitt des Rad- und Gehwegs hinunter zum Sonnenrank verbessert und gleichzeitig die Gleisanlage der Appenzeller Bahnen erneuert werden. Dazu ist eine Streckensperre der Bahn nötig.

P 1705; Ausbau der Kantonsstrasse 12.4, Bahnhof-Lindenkreisel, wegen der kommunalen Erschliessung des Gewerbegebiets Ebni-Schönenbüel, vgl. Kapitel 1.13.5. Das Projekt ist von Entscheiden der Gemeinde abhängig und wird als Reserveprojekt geführt.

P 1700 und 1712; Verbreiterung des Rad-Gehwegs Liebegg-Lustmühle-Nieder-teufen, so dass die Radfahrenden in beide Richtungen zirkulieren können, vgl. 1.7 und 1.12.1. Das Projekt P 1700 wird in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt St. Gallen und dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen erarbeitet. Die Planungen laufen auf Hochtouren. Auch die Verbesserung der Radfahrerführung über den Knoten Lustmühle soll Teil des Projektes sein.

4.6.9 Bühler

Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.10 Gais

Auf dem Gemeindegebiet von Gais sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.11 Speicher

P 1554; Zweibrücken, siehe unter 4.6.13 Rehetobel

P 3201; Die AB planen die behindertengerechten Umbauten der Haltestellen Vögelinsegg und Bendlehn. Im Bendlehn wird die Kreuzungsstelle der Bahn abgebrochen. Der so gewonnene Platz soll zu einem Umbau der Kreuzung genutzt werden. Für die Fussgänger wird eine Mittelinsel errichtet. Gleichzeitig wird das Lichtsignal abgebrochen. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren läuft. Bei der Haltestelle Vögelinsegg sind die Entscheide auf Seite AB noch nicht gefällt.

4.6.12 Trogen

P 1488; Vom Gesamtprojekt Gestaltung Landsgemeindeplatz fehlt das Teilprojekt auf der Kantonsstrasse Nr. 47.2, Bühlerstrasse, das rund 100 m lang ist. Das Vorhaben wurde zuletzt wegen Fragen aus der Ortsplanungsrevision zurückgestellt und soll jetzt umgesetzt werden.

P 1600; Gleich anschliessend an das Teilprojekt Landsgemeindeplatz auf der Bühlerstrasse soll diese bis hinauf zum Einlenker Pestalozzidorf erneuert und mit einem Trottoir versehen werden. Das Projekt ist öffentlich aufgelegt, es sind noch Einsprachen zu bereinigen.

4.6.13 Rehetobel

P 1339; Zittäfel-Einlenker alte Landstrasse. Infolge des Unwetters im September 2017 wurde die Kantonsstrasse Nr. 35, Rehetobel-Kaien, ausserhalb der Ortschaft beschädigt. Es wurde eine Stützmauer als Sofortmassnahme auf der Basis eines vorhandenen Vorprojektes realisiert. Jetzt soll der Abschnitt komplett erneuert werden. Gleichzeitig kann die Gemeinde Rehetobel den Einlenker Oberstrasse verbessern. Damit wäre die Strecke Dorf-Kaien komplett ausgebaut. Die Planaufgabe ist im 2. Quartal 2023 erfolgt.

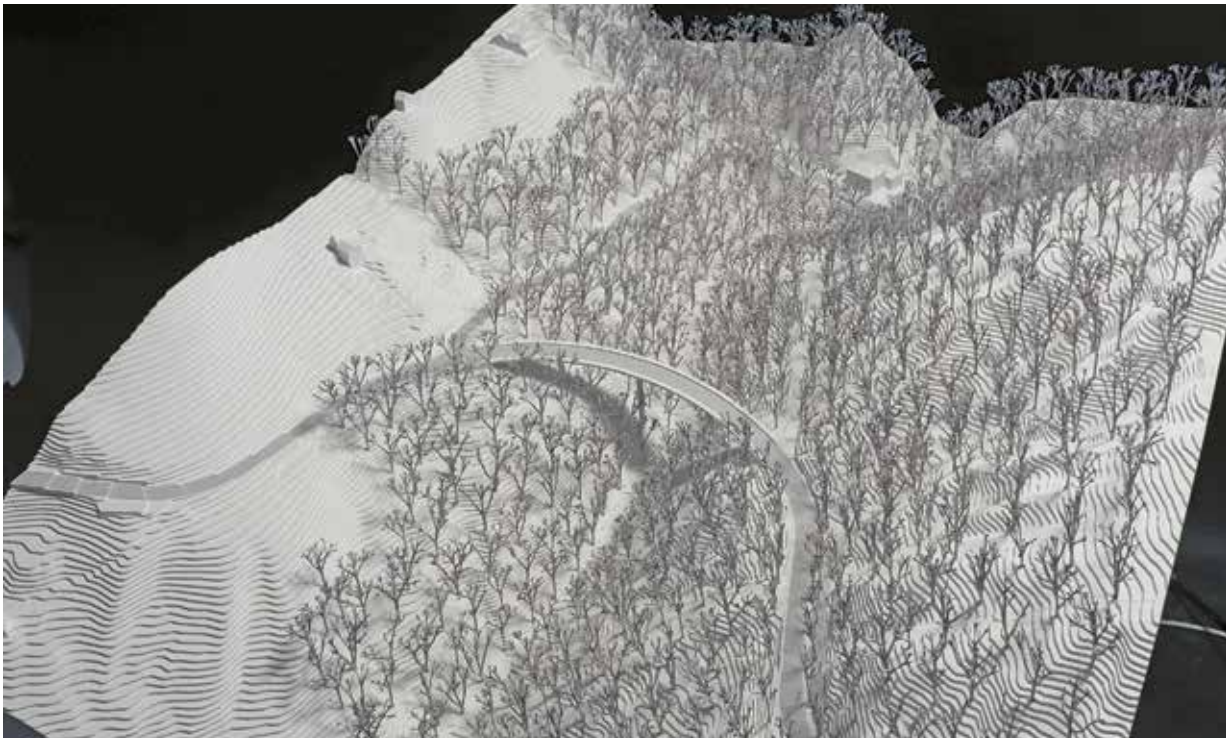
P 1554; Die Strassenverbindung von St. Gallen nach Rehetobel führt durch das Tobel der Goldach. Die Talflanken sind steil und die geologischen Verhältnisse örtlich anspruchsvoll. Die Sicherheit der Strassenbenutzer wird immer wieder durch Steinschlag und Rutschungen beeinträchtigt, zuletzt im Dezember 2012 und im Juni 2013. Unten im Goldachtobel liegt der Ort Zweibrücken, mit der Holderenbachbrücke und der Goldachbrücke. Die Sandsteine der Holderenbachbrücke sind mittlerweile stark verwittert.

Eine Instandstellung der Brücke ist nicht mehr möglich, ein Ersatz der Brücke ist unumgänglich. Im Herbst 2012 musste sie provisorisch gesichert werden. Auch die Goldachbrücke weist nur noch eine geringe Restnutzungsdauer auf. Das Tiefbauamt prüfte zwei Varianten. Den Ersatz der beiden Brücken am heutigen Ort und ein Neubau einer einzigen grossen Brücke weiter oben. Schon in den Jahren 1974 und 1981 wurden Gedanken für eine Verbesserung der Linienführung der Strasse zwischen der Tüfswendi, Speicher und Habset, Rehetobel gemacht. Es wurden sogar Varianten einer Hochbrücke studiert. Im Jahre 2011 wurden diese Varianten durch weitere ergänzt und die Kantonale Tiefbaukommission hat an ihrer Sitzung vom Dezember 2011 eine plausible Brückenvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Im Jahre 2014 entschied sich die Kommission für einen Neubau.

Es liegt ein Bauprojekt einer neuen Brücke vor. Die Kredithöhe von rund 10 Mio. Franken bedingt eine Volksabstimmung.

Bild 11

Modell der neuen Brückenverbindung über die Goldach bei Zweibrücken zwischen Speicher und Rehetobel. Die Liegenschaft mit dem ehemaligen Restaurant und die hinterliegenden Liegenschaften bleiben über die Seite Rehetobel erschlossen. Auf Seite Speicher soll die heutige Strasse zu Gunsten des Waldes zurückgebaut werden.



4.6.14 Wald

Auf dem Gemeindegebiet von Wald sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.15 Grub

Auf dem Gemeindegebiet von Grub sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.16 Heiden

P 1535; Die Kantonsstrasse Nr. 50, Kaien-Oberegg, muss altershalber auf dem Abschnitt Gstalden-Bischofsberg erneuert werden. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und der Bau wurde im Verlauf 2022 gestartet. Wegen Komplikationen rund um eine Quellfassung beginnen die Hauptarbeiten erst im 2023.

P 1323; Die Sanierung mit Gestaltung der Werdstrasse war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt. Das Projekt wurde in Absprache mit der Gemeinde wegen anderer Prioritäten mehrmals geschoben. Auf der Basis des Masterplans wurden zwei Varianten für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Im Jahr 2022 wurde aus der favorisierten Variante ein Vorprojekt entwickelt. Im Jahr 2023 soll die Vernehmlassung, im Jahr 2024 die Planaufgabe stattfinden.



*Bild 12
Visualisierung der neu gestalteten
Werdstrasse, Blickrichtung von Nord
nach Süd. Die Kreuzung mit der
Rosentalstrasse soll zu einem
Kreislauf umgebaut werden.*

P 1615; Der Knoten Lindenplatz wurde für die Erschliessung Nord provisorisch umgebaut. Das Projekt pausiert, bis die Gemeinde die Verkehrsführung auf der Seelallee festgelegt hat. Es wird in der Liste nicht aufgeführt.

4.6.17 Wolfhalden

P 1541; Auf der Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden-Thal, ist der untere Abschnitt ab Unterhasli bis zur Gemeindegrenze Lutzenberg in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Auf Wunsch der Gemeinde wurde ein begehbare Bankett integriert. Die Planaufgabe ist erfolgt.

P 1694; Auf der Kantonsstrasse 18, Heiden-Wolfhalden, ist im Abschnitt Hinterergeten-Luchten aus Verkehrssicherheitsgründen die Dreispurstrecke durch einen modernen Strassenquerschnitt zu ersetzen. Auf der Westseite ist der Rad- / und Gehweg neu zu platzieren. Das Objekt ist baureif, die Realisierung erfolgt zwischen 2023 und 2024.

4.6.18 Lutzenberg

P 1537 und P 1538; Die Kantonsstrasse 51.3, Landegg-Thal, wird abschnittsweise saniert. Der Gemeinderat hat zu beiden Vorprojekten eine positive Haltung eingenommen. In der Periode soll der Abschnitt Bahnhof-Tobel realisiert werden (P 1537). Der Abschnitt Tobel-Kantonsgrenze (P 1538) ist ein Reserveprojekt.



*Bild 13
Marode Stützmauern an der
Kantonsstrasse Nr. 51.3, Landegg-
Thal im Ortsteil Wienacht.*

4.6.19 Walzenhausen

P 1654; Die Kantonsstrasse Nr. 54, Wolfhalden-Lachen-Walzenhausen, soll auf dem Abschnitt Lachen-Moos erneuert werden, die Fahrbahnbreiten sind ungenügend. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Begegnungen mit grösseren Fahrzeugen. Die markante Engstelle vor dem Weiler Moos und die Bushaltestelle werden saniert. Das Projekt hat mehrjährige Rechtsverfahren hinter sich und wurde vom 3. ins 4. Programm transferiert.

P 1698; Die Kantonsstrasse Nr. 34, Lutzenberg-Walzenhausen, wird innerorts auf dem Abschnitt Loch-Dorf wegen Werkleitungsarbeiten und Spurrinnen erneuert. Das Projekt gilt als werterhaltendes Unterhaltsprojekt und ist nicht auf der Liste.

Im Zentrum ist von Seite Gemeinde eine Erneuerung geplant. Das hat auch einen Zusammenhang mit dem Ersatz des Rollmaterials der Bahnlinie Rheineck-Walzenhausen, denn der Bahnhof muss für den neuen Triebwagen umgebaut werden. Die Kantonsstrassen werden mit einbezogen. Vorgängig soll eine Tempo-30-Zone eingeführt werden, deren Planung weit fortgeschritten ist. Die Ideen für eine umfassende Strassenraumgestaltung hingegen sind noch wenig konkret, eine Realisierung bis 2026 ist aus Ressourcengründen und aufgrund der notwendigen Planungsschritte nicht absehbar. Das Vorhaben ist daher nicht auf der Liste.

4.6.20 Reute

Auf dem Gemeindegebiet von Reute sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden

Der Werkhof Herisau genügt den betrieblichen Anforderungen. Auch im Stützpunkt Gais und im Materialumschlagplatz Furt, Urnäsch, sind keine Vorhaben an den Gebäuden geplant.

Im Werkhof Heiden besteht Bedarf. Im Herbst 2016 wurde der alte kantonale Werkhof Hinterergeten bei der Gemeindegrenze Heiden/Wolfhalden im Rahmen einer Militärübung abgebrochen. Als Ersatzräumlichkeit für die dort eingestellten Fahrzeuge und Materialien konnte eine Mietlösung am Kaien gefunden werden. Infolge einer Handänderung ist jedoch eine Kündigung wegen Eigenbedarfs möglich.

Jetzt sollen alle laufend benötigten Fahrzeuge und Materialien auf dem Areal des Werkhofes konzentriert werden. Das reduziert die Fahrten zu den Aussendepots und ermöglicht den effizienten Einsatz der Mittel und des Personals. Gefährliche Güter wie Kleingerätebenzin, Markierfarbe etc. sollen nicht mehr wie heute in einem ungeheizten Container gelagert werden. Nachdem verschiedene Anbauvarianten geprüft wurden, hat das Amt für Immobilien eine Umnutzung und Aufstockung der Winterdiensthalle auf der Südostseite zu einem Bauprojekt ausgearbeitet. Geplant ist eine Realisierung ab dem Jahre 2024. Die Finanzierung ist über die Strassenrechnung vorgesehen.

4.8 Kleinprojekte

Die Sanierung von Fussgängerübergängen und der Umbau von Bushaltestellen werden als Kleinprojekte geführt. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Kurzfristig auftauchende kleinere Begehren von Gemeinden können in den meisten Fällen ebenfalls berücksichtigt werden, ohne auf das nächste Strassenbauprogramm warten zu müssen.

4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt

Für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen sind jährlich rund 6 Mio. Franken in der Strassenrechnung reserviert (Konto 5900.3141.10). Die Objekte im baulichen Unterhalt umfassen Erneuerungen von Belägen oder Entwässerungen und in der Regel nur eine geringe Änderung des Strassenquerschnittes. Ein Kostenanteil für die Gemeinden resultiert meist aus der gleichzeitigen Erneuerung der gemeindeeigenen Trottoirs. Die Kosten sind gebunden und liegen in der Kompetenz des Departements Bau und Volkswirtschaft. Wichtige Objekte sind Bestandteil des vorliegenden Programmes, weniger wichtige sind nicht einzeln aufgeführt.

Grössere aktuelle Projekte sind etwa die Umgestaltung der Dreispurstrecke zwischen Heiden und Wolfhalden oder die Sanierung Örtlimühle-Hinterebnet in Hundwil (beide aufgeführt). Die Belagserneuerung weiterer Etappen auf der Schwägälpstrasse in Urnäsch oder die Gosauerstrasse in Herisau zwischen Kantonsgrenze und dem Einlenker der Rietwisstrasse sind hingegen nicht aufgeführt.

4.10 Langsamverkehr

Mit dem Veloweggesetz (Kapitel 1.12) sollen die Begriffe geschärft werden. Der Begriff «Langsamverkehr» wird abgelöst durch «Veloverkehr» und «Fussverkehr». Das Tiefbauamt legt den Fokus primär auf das Velowegnetz für den Alltag und dabei auf die Verbesserung der Schwachstellen bei den ortsverbindenden Velowegen. Wer für das Velowegnetz für die Freizeit zuständig sein wird, ist offen. Für die Fusswegnetze sind die Gemeinden zuständig.

4.11 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung

Die meisten Ausserrhoder Gemeinden sind an der Revision der Ortsplanung. In den kommunalen Richtplänen Verkehr und Infrastruktur werden jene Strassenabschnitte genauer betrachtet, bei denen der Verkehr vermehrt als trennendes Element wahrgenommen wird. Die Liegenschaften entlang der Strassen sind schwieriger zu vermieten und zu nutzen. Die Gemeinden spüren diese Defizite aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und sind interessiert an möglichen Verbesserungen. Heute geht man bei Sanierungen daher von einem umfassenden Ansatz aus. Die Ansprüche des Verkehrs müssen mit denen der Bewohner, des Gewerbes, der übrigen Nutzer und den architektonischen und ortsbaulichen Gegebenheiten in Einklang gebracht werden. Der Bearbeitungssperimeter umfasst daher nicht nur die Kantonsstrassen, sondern auch den angrenzenden Raum.

Wenn die Ortsplanungsrevisionen innerhalb der Periode des 4. Strassenbauprogramms rechtskräftig werden, können Projekte für das 5. und 6. Strassenbauprogramm gestartet werden. Das betrifft etwa Speicher, Gais oder in Waldstatt die Urnäschstrasse.

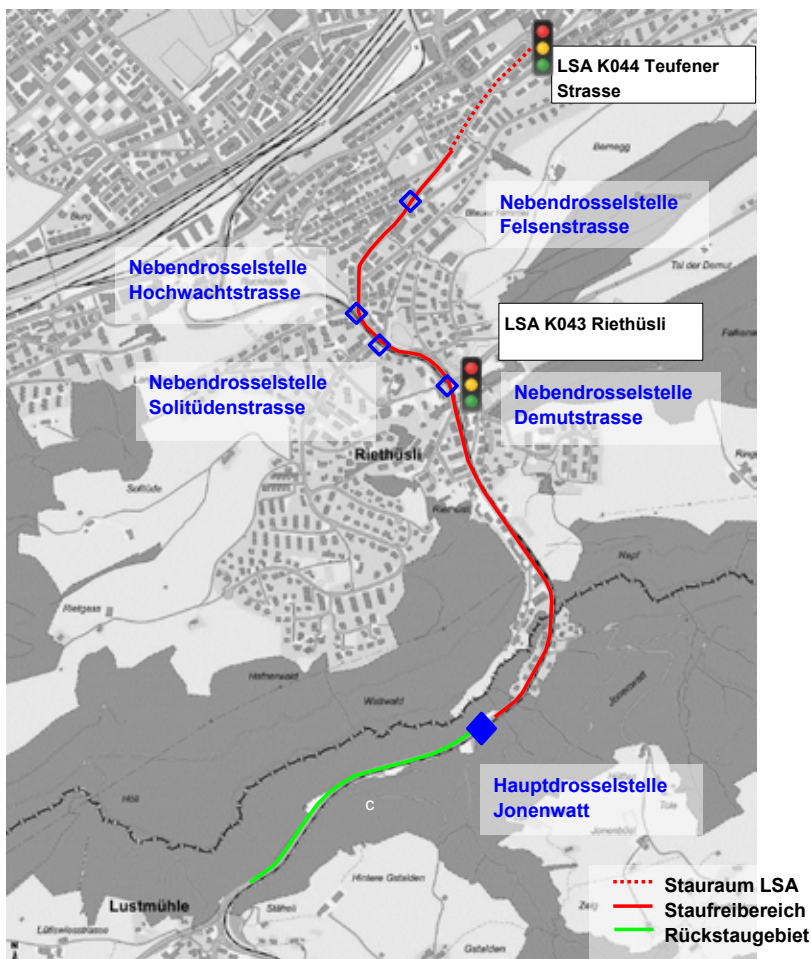
4.12 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee

Das Strassenverkehrsnetz im Verkehrsraum St.Gallen ist hoch belastet und in Teilbereichen zu den Spitzenstunden überlastet. Die enge Verknüpfung des städtischen und kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse A1 führt zu einer unmittelbaren gegenseitigen Beeinträchtigung bei Störungen.

Prognosen zur Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung gehen davon aus, dass im Jahre 2030 im Verkehrsraum St. Gallen ca. 55 000 Menschen mehr leben und entsprechenden Mehrverkehr generieren werden. Es ist das klare Ziel aller Beteiligten, Dauerstau in der Stadt zu verhindern. Dazu wird ein umfassendes Management des Verkehrssystems (VSM) aufgebaut. Auf der vorhandenen Infrastruktur soll der Verkehr mit Mitteln der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung möglichst rasch, gleichmässig und sicher bewältigt werden. Das VSM sieht vor, die Verkehrsqualität im Siedlungsgebiet aufrechtzuerhalten. Das bedingt, dass die Verkehrsträger

besser vernetzt werden und die Verkehrsteilnehmenden transparenter und vorausschauender informiert werden. Ein funktionierendes VSM ist eine Kombination von verschiedenen Massnahmen wie Lichtsignalsteuerungen, ÖV-Bevorzugung, Dosierung von und zur Autobahn, Stauraummanagement etc. In den einzelnen Bewirtschaftungsgebieten sollen Dosieranlagen zum Einsatz kommen, welche zwangsweise einen Stauraum benötigen. Die Stauräume sollen den unvermeidbaren Stau am «richtigen» Ort platzieren. Das funktioniert nur mit intelligenten neuen Ansätzen, die auf modernsten Technologien basieren. VSM-Massnahmen sind grundsätzlich ohne grössere bauliche Massnahmen umsetzbar.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist beim Bewirtschaftungsgebiet Kreuzbleiche direkt betroffen. Der Verkehr auf der Zubringerachse von Teufen soll zu den Spitzenstunden dosiert werden. Auf der Kantonsstrasse Nr. 12.1, St.Gallen-Teufen, ist dazu eine gesteuerte Lichtsignalanlage im Jonenwatt geplant. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und wird nicht mehr aufgeführt.



Grafik 6

Konzept des Verkehrsmanagements auf der Strecke St.Gallen-Teufen. Der Stau im Siedlungsgebiet soll ausserorts zwischen Liebegg und Lustmühle verlegt werden. Dazu ist eine Dosieranlage nötig, die zu den Spitzenstunden den Verkehr stadteinwärts dosiert. Stadtauswärts ist keine Dosierung vorgesehen. Die Anlage steht auf Kantonsgebiet von Appenzell Ausserrhoden. Die Massnahme ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zum Agglomerationsprogramm 2. Generation.

5 Finanzen

5.1 Gesetzliche Grundlage

Die Finanzierung des Strassenbauprogrammes erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung im Konto 5900 geführt. Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe¹⁰ Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel aus dem Ertrag der Mineralölsteuer
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 40 %
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, Anteil 60 %

5.2 Änderung durch Netzbeschluss Nationalstrassen

Mit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses Nationalstrassen per 1. Januar 2020 haben die Bundesbeiträge in der Strassenrechnung geändert. Das Kantonsstrassennetz reduzierte sich wegen der N25 um 11.18 km, das beitragsberechtigte Hauptstrassennetz wurde um rund 5.23 km gekürzt. Die verschiedenen Bundesbeiträge reduzierten sich entsprechend um rund 1.73 Mio. Franken jährlich. Auf der anderen Seite ist der Bund allein zuständig für die Finanzierung von Ausbauten und Erneuerungsarbeiten auf der N25.

Die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts auf den Nationalstrassen besorgen im Auftrag des ASTRA die Kantone oder von ihnen gebildete Trägerschaften. Die ausführenden Organe heissen Gebietseinheiten. Für die N25 ist die Gebietseinheit VI zuständig, sie gehört organisatorisch zum Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, handelt jedoch grundsätzlich selbständig mit eigenem Personal, eigener Gerätschaft

und separatem Rechnungswesen. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat eine Leistungsvereinbarung mit dem Kanton St.Gallen unterzeichnet und übernahm per 1. Januar 2020 den betrieblichen und den projektfreien baulichen Unterhalt auf der N25 gegen Aufwandentschädigung. Dadurch fliessen jährlich rund 0.43 Mio. Franken der gekürzten Mittel zurück in die Strassenrechnung.

5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken in den letzten Jahren stetig, trotz der laufenden Zunahme des Fahrzeugbestandes. Die Dekarbonisierung des Verkehrs und damit das absehbare Ende der Mineralölsteuer führt zwangsläufig zu Änderungen in der Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur. Die Finanzierung muss breiter aufgestellt werden, um die neuen Mobilitätsformen abzudecken. Das ASTRA hat vom Bundesrat den Auftrag, Entscheidungsgrundlagen vorzubereiten, damit der politische Prozess auf eidgenössischer Ebene starten kann. Im Vordergrund steht die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe, welche alle Verkehrsteilnehmenden leisten müssen, unabhängig von ihrer Antriebsart. Die Abgabe soll also auch für Elektrofahrzeuge gelten. Ein neues Bundesgesetz soll im Herbst 2023 in die Vernehmlassung kommen.

Über 6 Millionen Motorfahrzeuge sind heute abgabepflichtig. Das müssen sie auch in Zukunft sein, damit die Finanzierung von Bau und Betrieb der Strasseninfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Das Einnahmenniveau soll in etwa gleichbleiben wie heute.

Das ASTRA geht davon aus, dass eine Volksabstimmung frühestens im 2027 möglich sein wird. Von da her rechnet das vorliegende 4. Strassenbauprogramm 2023-2026 mit sinkenden aber gesicherten Einnahmen aus dem Ertrag der Mineralölsteuer.

¹⁰ bGS 612.2

5.4 Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024 - 2026

Der vom Kantonsrat am 5. Dezember 2022 genehmigte Voranschlag 2023 und der zur Kenntnis genommene Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024-2026 enthalten untenstehende Angaben.

Die geplanten Bruttoinvestitionen Strassenbau belaufen sich zusammen für die Programmperiode auf Fr. 46.61 Mio. Darin enthalten ist auch der Kantonsbeitrag an die Sanierung der Bahnübergänge. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von zusammen Fr. 9.66 Mio., wobei für das Jahr 2026 (noch) keine Bundeseinnahmen eingerechnet sind, weil der Parlamentsbeschluss und die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation noch nicht vorliegen. Somit belaufen sich die Nettoinvestitionen für die Periode auf insgesamt Fr. 36.95 Mio.

2023		2024		2025		2026		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
14 410		11 600		10 300		10 300		46 610
	4 510		2 400		1 750		1 000	9 660
	9 900		9 200		8 550		9 300	36 950

Tabelle 1

Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024 - 2026 (Seite 168), alle Angaben in Fr. Tausend

5.5 Werterhaltende Strassenbauprojekte gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024 - 2026

In der Erfolgsrechnung werden die Objekte der Werterhaltung und die ersten Planungsphasen abgewickelt. Auch hier fallen Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter an, in der Regel jedoch weniger als in der Investitionsrechnung. Es wird gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024-2026 davon ausgegangen, dass für Planungs- und Bauarbeiten in den Konti 5900.3131 bis 5900.3141 jährlich zwischen Fr. 7.2 Mio. bis Fr. 7.3 Mio. zur Verfügung stehen, für die ganze Periode brutto rund Fr. 29.0 Mio., netto rund Fr. 25.1 Mio.

2023		2024		2025		2026		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
7 296		7 171		7 196		7 146		28 809
	1 215		910		835		710	3 670
	6 081		6 261		6 361		6 436	25 139

Tabelle 2

Nettoausgaben Erfolgsrechnung Unterhalt Strassenbauprojekte gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024 - 2026, alle Angaben in Fr. Tausend.

5.6 Zusammenfassung der Kredite der IR und der ER

Ob ein Objekt über die Investitionsrechnung oder über die Erfolgsrechnung abgewickelt wird, hängt von der Art und Weise des Bauvorhabens ab. Weder der Kostenteiler mit der Standortgemeinde noch die verkehrlichen Konsequenzen werden dadurch beeinflusst. Auch die Planungs- und Ausführungsprozesse unterscheiden sich nur minimal. Für die Darstellung der gesamten zur Verfügung stehenden Kredite für das Strassenbauprogramm sind daher die Kredite aus der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung zusammenzuzählen und danach den Einnahmen der Objektliste gegenüber zu stellen.

Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind der betriebliche Strassenunterhalt, die Beiträge des Bundes an den Betrieb der Nationalstrasse, an Lärmschutzmassnahmen, die Aufwände für die Strassenbaupolizei, die Kosten für die Miete der Büroräumlichkeiten TBA etc.

Gemäss folgender Tabelle 3 stehen für die Strassenbauvorhaben in den Jahren 2023-2026 demnach brutto rund Fr. 75.4 Mio. und netto rund Fr. 62.1 Mio. an Krediten zur Verfügung.

	2023		2024		2025		2026		Summe
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
IR	14 410		11 600		10 300		10 300		46 610
		4 510		2 400		1 750		1 000	
		9 900		9 200		8 550		9 300	36 950
ER	7 296		7 171		7 196		7 146		28 809
		1 215		910		835		710	
		6 081		6 261		6 361		6 436	25 139
Total Ausgaben brutto									75 419
Total Ausgaben netto									62 089

Die benötigten Mittel gemäss der Objektplanung in Kapitel 4 sind mit Fr. 86.6 Mio. brutto rund 15 % höher als die zur Verfügung stehenden Mittel gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024-2026 bzw. Tabelle 3. Das ist beabsichtigt und richtig, es braucht einen Überhang an geplanten Objekten. Es ist nicht realistisch, alle Objekte in der vorgesehenen Periode umzusetzen. Es kommt immer zu Verzögerungen, sei das durch politische Entscheidungen, durch Rechtsverfahren, durch Zusatzabklärungen, durch Ressourcenprobleme oder durch andere Sachzwänge.

Tabelle 3

Zur Verfügung stehende Kredite inkl. Planung im reinen Strassenbau netto aus Investitionsrechnung und Erfolgsrechnung gemäss Voranschlag 2023 und AFP 2024-2026, alle Angaben in Fr. Tausend

5.7 Verfügbare Mittel

5.7.1 Zweckgebundene Bundesmittel

Die zweckgebundenen Mittel des Bundes kommen aus untenstehenden Kategorien:

- Mineralölsteuerertrag, allgemeine nicht werkbezogene Beiträge
- Mineralölsteuerertrag, Globalbeitrag an Hauptstrassennetz des Bundes
- Mineralölsteuerertrag, Beitrag an Kantone ohne Nationalstrassen (diesen Beitrag erhält der Kanton weiterhin, bis substantielle Ausbauten auf der N25 in Betrieb sind)
- Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF für Werkbeiträge in Agglomerationen
- Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV, Beiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen prognostiziert der Bund und beliefert die Kantone. Die tatsächlich ausbezahlten Beiträge sind vom Treibstoffumsatz und von den genehmigten Krediten des Parlamentes abhängig. Zudem ist offen, wann der Strassenverkehr wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht.

5.7.2 Motorfahrzeugsteuern

Gemäss Art. 2 lit. b des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe werden 40 % der Strassenverkehrssteuern der Strassenrechnung zugewiesen. 25 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen. Der Rest geht in die allgemeine Staatskasse.

Der Regierungsrat plant, dem Kantonsrat eine Änderung der Berechnungsmethodik für die Motorfahrzeugsteuer zu unterbreiten, um die heutige Benachteiligung von batteriebetriebenen und dadurch schwereren Fahrzeugen zu beseitigen. Die Entscheide obliegen dem Kantonsrat. Eine Inkraftsetzung vor 2026 ist nicht absehbar. Auf die Einnahmen in der vorliegenden Periode hat das daher keinen Einfluss.

5.7.3 LSWA

Gemäss Art. 2 lit. d des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe werden 60 % des kantonalen Anteils der LSWA¹¹ der Strassenrechnung zugewiesen. 20 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen und 20 % an den öffentlichen Verkehr.

¹¹ Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz, SR 641.81

5.7.4 Zusammenfassung Mittelzufluss Strassenrechnung

Die Summe der Mittelzuflüsse gemäss Kapitel 5.7.1 bis 5.7.3 in die Strassenrechnung beträgt jährlich rund 25 Mio. Franken, zusammen über die Periode rund 100 Mio. Franken. Der Zufluss weist wie unter 5.3 dargelegt mindestens bis 2026 die notwendige Konstanz auf. Nicht aufgelistet beim Mittelzufluss sind die Werkbeiträge der Gemeinden und des Agglomerationsprogrammes wegen der Nettobetrachtung in Kapitel 5.4 bis 5.6.

5.8 Mittelbedarf total

Der gesamte Mittelbedarf des Strassenbaus im Tiefbauamt umfasst nicht nur die baulich realisierten Objekte, sondern setzt sich zusammen aus:

- den unter Kapitel 4 aufgeführten Vorhaben im Strassen- und Brückenbau
- dem betrieblichen Unterhalt inkl. dem projektfreien baulichen Unterhalt
- den Planungen der Objekte nach 2026 und der Fertigstellung der Objekte vor 2023
- dem Kantonsanteil an die Sanierung von Bahnübergängen
- dem Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen
- der Strassenbaupolizei, der Mitarbeit in Gremien und den übrigen internen Aufwänden
- den Verkehrszählungen und verkehrlichen Betrachtungen mit der Polizei aufgrund von Meldungen
- der Unterstützung von Gemeinden und Dritten wie z.B. dem Mobilitätsmanagement oder «bike to work»

5.9 Teuerung

Die Teuerung wird objektweise verrechnet. Sie wird ab Genehmigung des Projektes bzw. des Kostenvorschlags bis zur Objektkreditabrechnung ermittelt. Das heisst, dass sich die bewilligten Kredite um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten verändern. Dabei kommt der Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes zur Anwendung.

5.10 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Differenzen zwischen Ausgaben und Einnahmen in der Strassenrechnung werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Fondsbestand ist per 1. Januar 2023 mit rund 8.7 Mio. Franken im Plus. Ab dem Jahre 2024 ändert die Höhe der Abschreibungen, weil das Restatement (Aufwertung des Verwaltungsvermögens bei der Umstellung auf HRM2) endet. Der Staatsstrassenfonds fällt in der Periode des 4. Strassenbauprogramms 2023-2026 nicht in die Verschuldung. Nach heutigem Planungsstand AFP 2024-2026 wird der Fondsbestand Ende 2026 rund 24.6 Mio. Franken im Plus sein.

6 Ausblick 2027 - 2030

6.1 Generell

Im 5. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 - 2030 sollen u.a. die Erneuerung der Bahnhofstrasse in Herisau und die 2. Etappe der Ortsdurchfahrt Schwellbrunn realisiert werden. Hinzu kommen Objekte aus der Umsetzung des Veloweggesetzes, beispielsweise mit der Strecke Heiden-Grub-Eggersriet. Das Programm weist indes noch viele Lücken auf für Bedürfnisse und Vorhaben, die sich erst in den nächsten Jahren entwickeln werden. Ob die Planungen der Appenzeller Bahnen in Speicher soweit gediehen sind, dass die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt gestartet werden kann, ist offen.

Auch das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee wird weiterbearbeitet und neue Entwicklungen hervorrufen. Neue Mobilitätsformen werden neue Anforderungen an die Infrastruktur mit sich bringen. Der Bedarf an finanziellen Mitteln für die Sanierung bestehender Strassenteilstücke wird steigen. Hier hilft die Besteuerung der E-Mobilität, welche der Bund ab 2030 vorsieht.



Bild 14
 Längerfristiger Bedarf wegen
 fehlender zeitgemässer
 Veloinfrastruktur St.Gallen-Heiden
 auf der Kantonsstrasse Nr. 17,
 Heiden-Eggersriet.

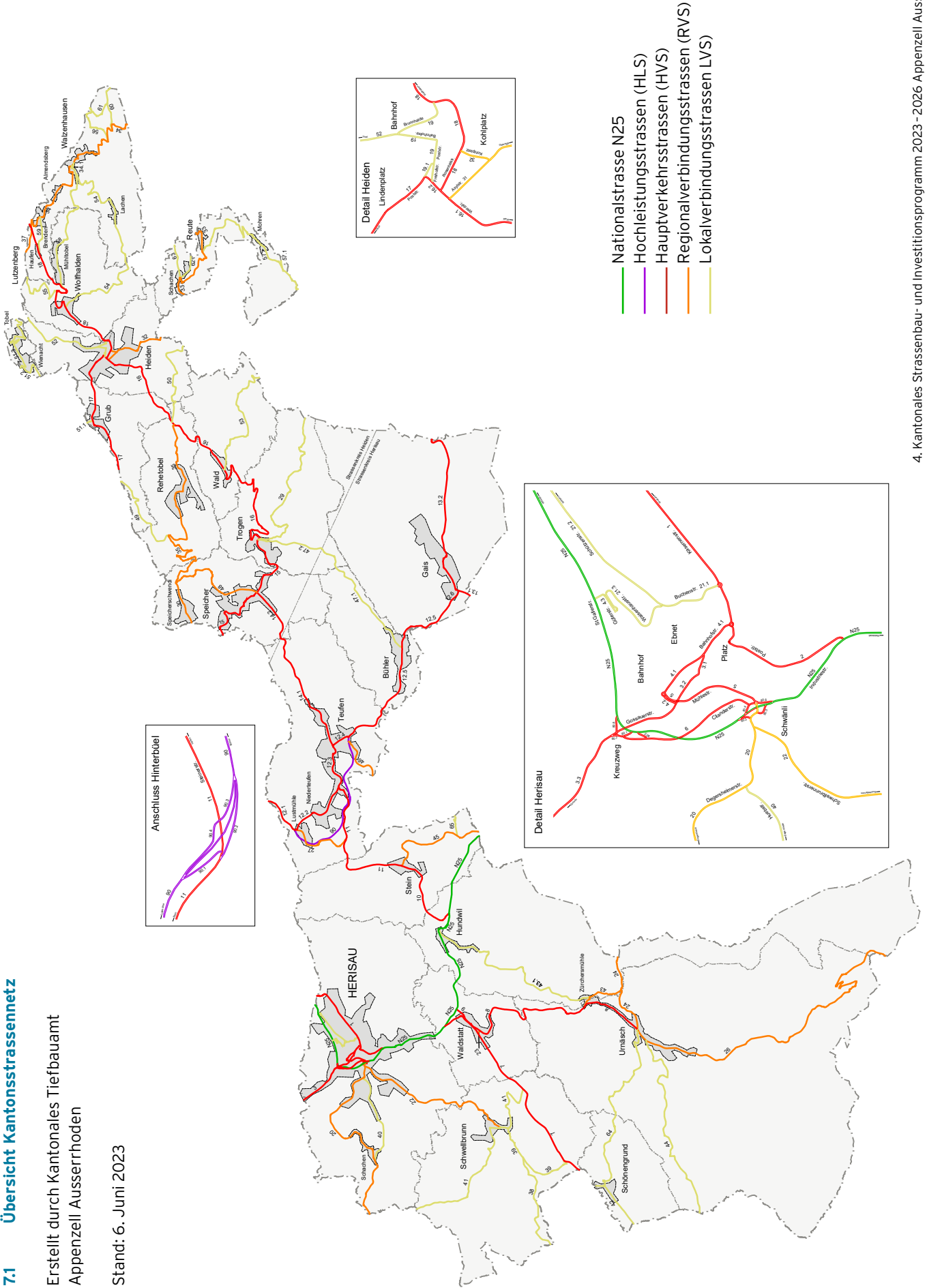
7 Anhang

- 7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz**
- 7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2022**
- 7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken**
- 7.4 Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen und N25**
- 7.5 Übersicht Ausbauvorhaben 2023 - 2026**
- 7.6 Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes**
- 7.7 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2022**

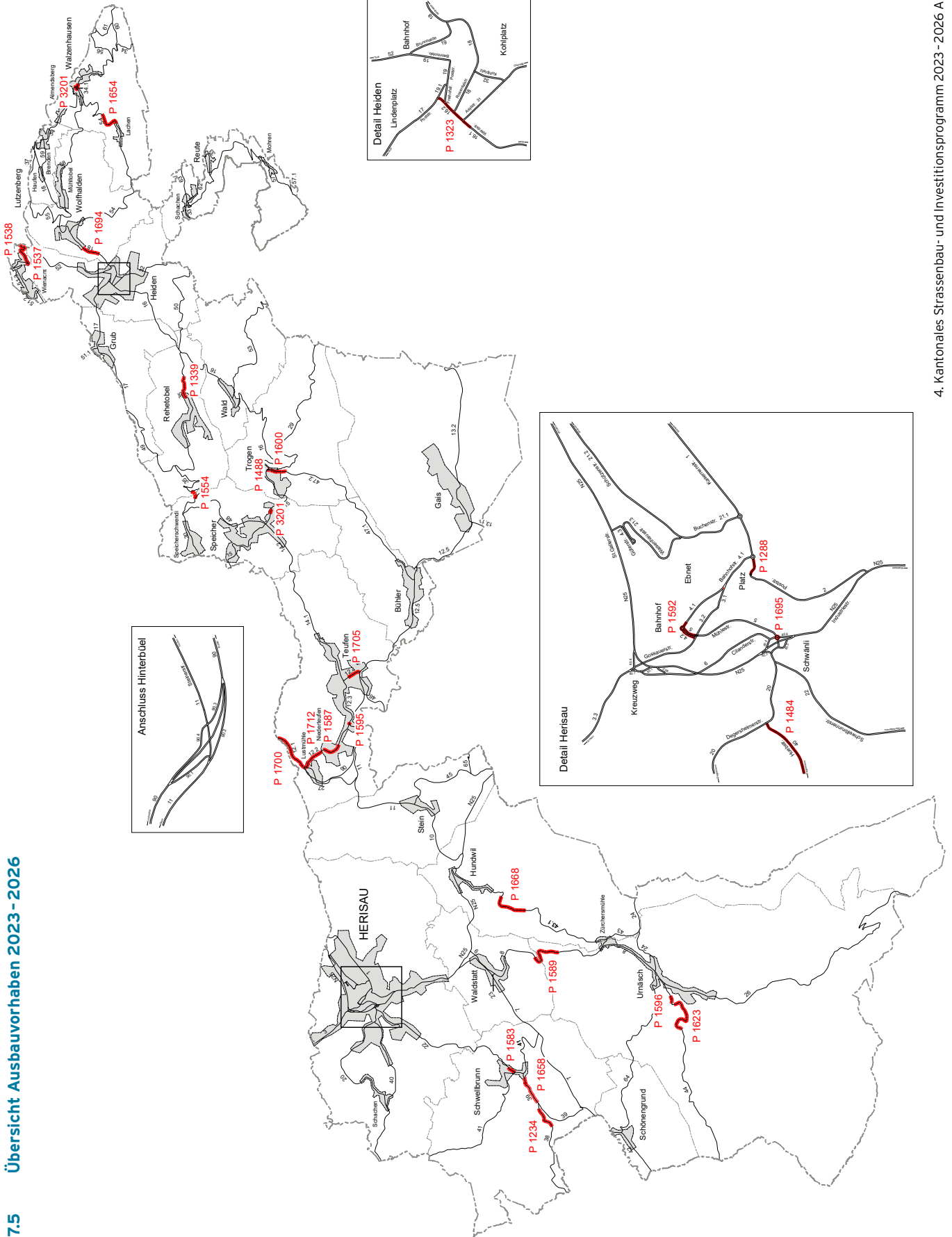
7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz

Erstellt durch Kantonales Tiefbauamt
Appenzell Ausserrhodon

Stand: 6. Juni 2023



7.5 Übersicht Ausbauvorhaben 2023 - 2026



7.6 Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes

Nebenanlagen von Strassen sind Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen, wie Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc



Lage Werkhof Herisau



Der Werkhof Herisau an der Alpsteinstrasse (hinter der Coop-Tankstelle) ist in den Gebäuden einer ehemaligen Stickeriefabrik untergebracht. Total arbeiten 15 Angestellte hier, die für das Hinterland zuständig sind.



Lage Werkhof Heiden



Der Werkhof Heiden in Bissau liegt am Ortsende an der Obereggerstrasse. Die umliegenden Gemeinden beziehen Streusalz ab den Silos des TBA. Total arbeiten 18 Angestellte hier, die für das Vorderland zuständig sind.



Lage Stützpunkt Gais



Der Stützpunkt Weier, Gais wurde 1996 zusammen mit der Mehrzweckhalle der Gemeinde realisiert. In Gais sind 4 Mitarbeiter stationiert, die für die Strassen im Mittelland zuständig sind.

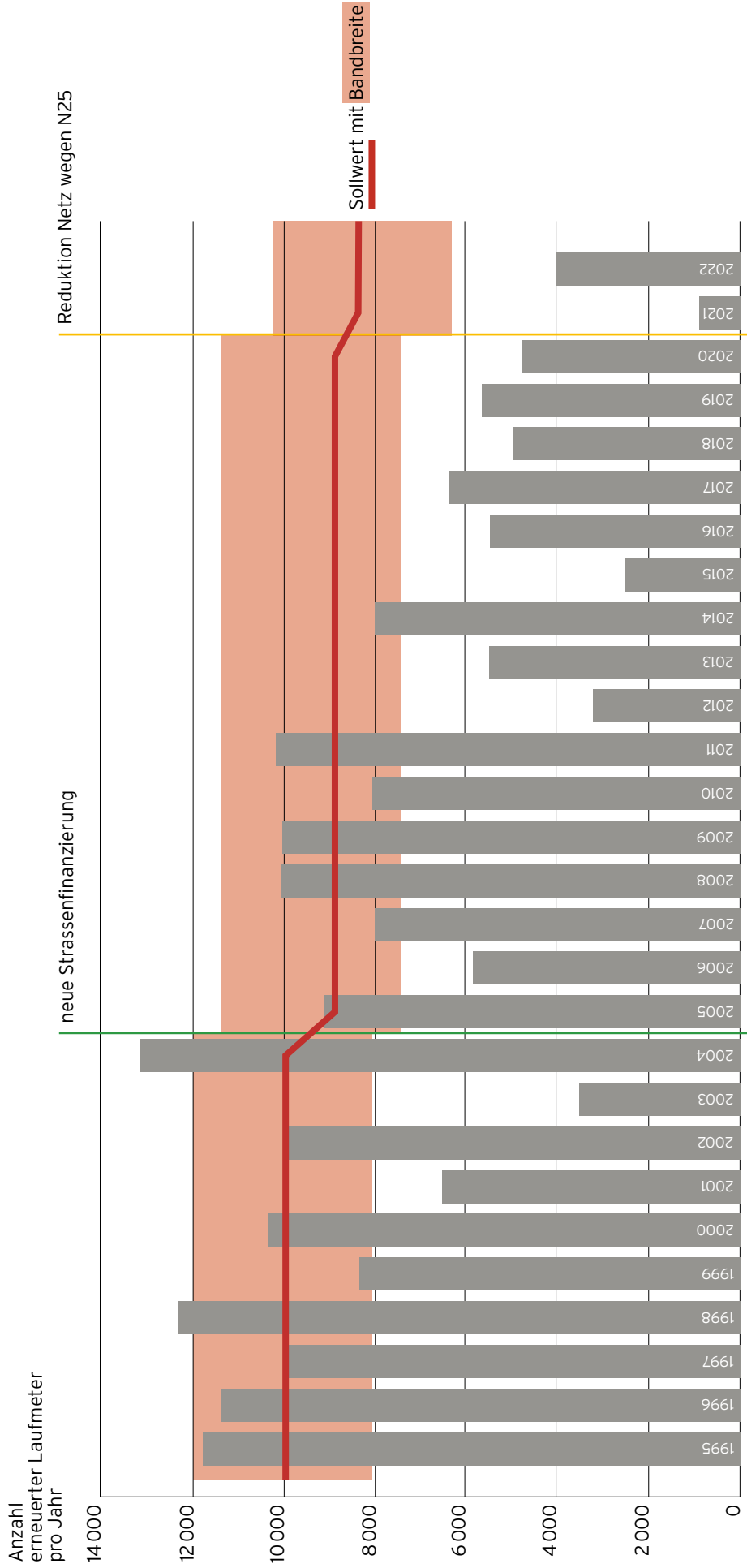


Lage Stützpunkt Urnäsch



Der Stützpunkt Furt, Urnäsch, dient dem Materialumschlag und der Lagerung von Material, Geräten und Fahrzeugen. Er wird je nach Bedarf personell von Herisau aus besetzt.

7.7 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2022



Mit der Schaffung der Strassenrechnung als Spezialfinanzierung und der Änderung der Finanzkompetenzen ab 2005 folgte ein kleiner Paradigmenwechsel im Strassenbau. Es wurden vermehrt längst notwendige Ausbauprojekte mit deutlichen verkehrlichen Verbesserungen umgesetzt, anstelle der früher oft gewählten Belagsverstärkungen. Neu lag die Kreditgenehmigung für solche Ausbauprojekte in der Kompetenz der Regierung, langwierige Verfahren zu Kreditbeschlüssen entfielen. Das vereinfachte die Abläufe, führte andererseits objektbedingt zu erhöhten Aufwänden pro Laufmeter. Bei gleich bleibenden Gesamtausgaben resultieren entsprechend weniger Laufmeter sanierter Strassen. Weil die gesamterneuerten Strecken eine höhere Lebensdauer haben, reduzierte sich die Zielvorgabe. Der Zustand des Kantonsstrassennetzes insgesamt ist gut, vgl. Kapitel 4.4.



Appenzel Ausserrhoden

Deprtement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

www.ar.ch
tiefbauamt@ar.ch