



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

An die Mitglieder  
des Kantonsrates

Herisau, 8. November 2022

**0100.121**

**Postulat der Kommission Bau und Volkswirtschaft; Gesetzliche Grundlagen für verstärktes Engagement für energieeffiziente und emissionsarme Mobilität**

### **1. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2022**

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

#### **A. Ausgangslage**

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2020 reichte die Kommission Bau und Volkswirtschaft (KBV) eine Motion mit folgendem Antrag ein:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für ein verstärktes Engagement für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität zu schaffen. Dies umfasst beispielsweise eine eigenständige rechtliche Grundlage für Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz in der Mobilität sowie weitere Massnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Antriebssysteme und CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. Dazu soll der Regierungsrat nicht nur das Energiegesetz, sondern auch die Anpassung von weiteren gesetzlichen Grundlagen prüfen" (Beilage 1.1).

An der Kantonsratssitzung vom 29. März 2021 wurde der Antrag ausführlich diskutiert. Der Regierungsrat und die Fraktionen vertraten inhaltlich das gleiche Anliegen – die Mobilität muss klimafreundlicher gestaltet werden. Nach der mündlichen Begründung durch den Referenten der Kommission, Kantonsrat van Dam, Gais, und der Beantwortung durch den Vorsteher des Departements Bau und Volkswirtschaft beantragte der Regierungsrat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Bericht solle darlegen, was kantonal im Bereich energieeffizienter, emissionsarmer Mobilität möglich ist, was bereits umgesetzt wird und aufzeigen, wo eine gesetzliche Grundlage besteht und wo eine fehlt. Der entsprechende Bericht könne der KBV resp. dem Kantonsrat als



Grundlage dienen, konkrete Vorstösse zu machen. Die KBV wandelte die Motion in ein Postulat um und der Kantonsrat erklärt das Postulat nach Diskussion mit 60:2 Stimmen ohne Enthaltungen für erheblich.

Durch ein erheblich erklärtes Postulat wird der Regierungsrat beauftragt, eine bestimmte Frage zu prüfen sowie innert Jahresfrist darüber Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen (Art. 59 Abs. 1 Kantonsratsgesetz; bGS 141.1).

## **A. Beantwortung des Postulats**

### **1. Rahmenbedingungen**

Die Mobilität ist eine bedeutende Quelle für die Emission von Treibhausgasen. Der Verkehrssektor ist für über ein Drittel der schweizweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen und des nationalen Energieverbrauchs verantwortlich. Der Strassenverkehr ist zudem nahezu vollständig von fossilen Energieträgern abhängig. Daher ist eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität notwendig, um die Energiewende, eine Dekarbonisierung und die nationalen und internationalen Klimaziele zu erreichen.

Auch löst der Verkehr Stau auf den Strassen aus, ist für einen Grossteil der lokalen Lärm- und Luftverschmutzungen und für daraus resultierende negative Gesundheitsfolgen verantwortlich und weist einen hohen Ressourcenverbrauch auf. Durch eine geeignete Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen können diese negativen Auswirkungen des Verkehrs reduziert werden.

Zuständig für Gesetzesbestimmungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr als Teil der Energiepolitik ist der Bund. Er erlässt gemäss Art. 89 Abs. 3 der Bundesverfassung (BV; SR 101) die Vorschriften für den Energieverbrauch von Fahrzeugen. Der Bund hat seine Kompetenz in diesem Bereich bereits wahrgenommen und insbesondere mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz eine eigenständige rechtliche Grundlage für Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz in der Mobilität sowie für Massnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Antriebssysteme und CO<sub>2</sub>-arme Mobilität erlassen.

Der Kanton kann den Bund subsidiär in seinen Bemühungen für eine zukunftsfähige Mobilität unterstützen. Er setzt sich daher für eine energieeffiziente Mobilität ein, mit dem Ziel, den Anteil an fossiler Energie für die Mobilität kontinuierlich zu senken. Gleichzeitig soll der Anteil von Elektromobilität, Langsamverkehr (LV) und öffentlichem Verkehr (öV) erhöht werden. Dabei ist massnahmenspezifisch zu prüfen, ob dazu auf bestehende gesetzliche Grundlagen abgestützt werden kann oder ob allenfalls ergänzende Rechtsgrundlagen notwendig sind.

### **2. Umgesetzte und geplante Massnahmen**

Kantonale Massnahmen für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität betreffen praktisch alle Formen der Mobilität – vom LV über den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis zum öffentlichen Regionalverkehr. Die möglichen Massnahmen reichen von Verhaltensänderungen, technisch/organisatorischen Verbesserungen bis zu eigentümergebundenen baulichen oder raumplanerischen Vorgaben. Die Umsetzung der Massnahmen liegt folgerichtig nur zu einem Teil beim Kanton; viele Massnahmen sind durch die Gemeinden oder die Region (Agglomerationsmassnahmen) umzusetzen.



Konkrete Ziele und Massnahmen für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität finden sich aktuell schwergewichtig im Energiekonzept 2017–2025, im Regierungsprogramm 2020–2023 und im Klimabericht 2020 resp. in der Klimastrategie 2021.

Legende:

	umgesetzt
	in Arbeit
	noch offen

*kursiv: Perspektive für in Arbeit befindliche oder noch offene Massnahmen (soweit bekannt) resp. Resultat der umgesetzten Massnahme*

## a) Energiekonzept 2017–2025: Schwerpunkt: Mobilität / Agglomerationsprogramm

<b>Ziel</b>	<b>M1 – Verkehrskonzept</b> Der Kanton fördert und unterstützt im Rahmen der kantonalen/regionalen Verkehrsplanung ein bedarfsgerechtes, effizientes und attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Schnittstellen zwischen Fuss-, Velo- sowie Autoverkehr und die Anbindung im inner- und ausserkantonalen öffentlichen Verkehr sind gezielt zu optimieren.	
<b>Massnahmen</b>	Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018–2022 <i>Resultat: Genehmigung durch Kantonsrat im 2017.</i>	
	Öffentlicher Verkehr: Weiterentwicklung des bedarfsgerechten, überregionalen Ausbaus (z.B. Verdichtungen in der HVZ ¼-Takt St. Gallen-Teufen. <i>Resultat: laufende Umsetzung durch Kanton und Transportunternehmen im Rahmen der öV-Konzepte.</i>	
	Kommunale Mobilitätskonzepte: Im Rahmen von Nutzungsplanungen werden durch den Kanton Mobilitätskonzepte eingefordert (Umsetzung primär bei grösseren Arealentwicklungen, v.a. bei kantonalen Entwicklungsschwerpunkten). <i>Resultat: laufende Umsetzung durch ARW und Gemeinden.</i>	
	Kantonaler Richtplan; V. Verkehr: Überarbeitung hinsichtlich der strategischen Ausrichtung und der angestrebten Modal-Split-Ziele. Aktualisierung einzelner Kapitel und Aufnahme der Thematik "Kombinierte Mobilität". <i>Perspektive: Überarbeitung basierend auf dem Mobilitätskonzept 2023.</i>	
	Kantonale Planung Velorouten: Das eidgenössische Veloweggesetz (voraussichtliches Inkrafttreten: 1. Januar 2023) unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und einem Velowegnetz für die Freizeit. Es wird eine Planungspflicht für die Kantone (Gemeinden) eingeführt. <i>Perspektive: Innert fünf Jahren sind die beiden Velowegnetze in behördenverbindlichen Richtplänen zu verankern. Auf die Planung folgt die Pflicht, Velowege anzulegen, zu erhalten und wo nötig zu ersetzen.</i>	
	<b>Stand</b>	



<b>Ziel</b>	<p><b>REGIO Appenzell AR-St. Gallen-Bodensee</b> (Trägerschaft AR: Kanton Appenzell Ausserrhoden, Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher, Lutzenberg):</p> <p><b>Agglomerationsprogramme</b></p> <p>Optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung durch aktive Zusammenarbeit über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg. Die Siedlungsentwicklung wird nach innen gelenkt und das Verkehrssystem darauf abgestimmt weiterentwickelt.</p>		
<b>Massnahmen</b>	<p>Velo-Selbstverleih: Erstellung eines einheitlichen Systems mind. in Haupt- und Nebenzentren (z.B. Herisau), mit einheitlichem, einfachem Zutrittssystem.</p> <p><i>Perspektive: Durch Gemeinden umzusetzen.</i></p>		<b>Stand</b>
	<p>Veloabstellplätze: Ausreichendes, qualitativ hochstehendes Angebot an verkehrsgünstiger Lage, um das Velo einfach, diebstahl- und witterungsgeschützt abstellen zu können.</p> <p><i>Perspektive: Durch Gemeinden umzusetzen.</i></p>		
	<p>Parkplatzbewirtschaftung: Die Kantone SG/AR/TG wirken auf eine Vereinheitlichung der zahlenmässigen Begrenzung und der Erhebung von Abgaben auf Parkplätzen hin.</p> <p><i>Perspektive: neue Parkierungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 4. Generation vorgesehen.</i></p>		
	<p>Parkierung: Haupt- und Nebenzentren steuern die Verkehrsmittelwahl über die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze.</p> <p><i>Perspektive: Neue Parkierungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 4. Generation vorgesehen.</i></p>		
	<p>Einführung/Ergänzung flächendeckender Niedrigtempogebiete durch die Gemeinden zur Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz und zur Entlastung der Quartiere (laufende Umsetzung).</p> <p><i>Resultat: Laufende Umsetzung in der Zuständigkeit der Gemeinden.</i></p>		
	<p>Optimierung des Busangebots in der Agglomeration</p> <p><i>Perspektive: Agglo öV-Konzept mit Umsetzungshorizont 2035 wird im Lenkungsausschuss Agglo St.Gallen-Bodensee vom 17. November 2022 verabschiedet und bildet eine Grundlage für die Vertiefungsplanung im Raum Herisau/Hinterland. Diese Vertiefungsplanung wird nach Verabschiedung des öV-Konzeptes AR 2024-2029 durch den Kantonsrat im Jahr 2024 lanciert.</i></p>		
	<p>Mobilitätsmanagement in Unternehmen: kostenlose Initialberatung und Unterstützung für die Erarbeitung eines Mobilitätsplans für Unternehmen.</p> <p><i>Resultat: Die Agglo St.Gallen-Bodensee bietet seit 2011 eine kostenlose Initialberatung und Unterstützung für die Erarbeitung eines Mobilitätsplans für Unternehmen an und bewirbt dieses Angebot aktiv über verschiedene Kanäle.</i></p>		
	<p>Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von (neuen) Arealen: Nutzung des Umlagepotenzials hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr.</p> <p><i>Resultat: Die Agglo St.Gallen-Bodensee hat einen Erfahrungsaustausch mit den wichtigsten Planungs- und Bauträgern initiiert und unterstützt Bauträger mit einer kostenlosen Initialberatung für die Erarbeitung eines Mobilitätsplans.</i></p>		



	<p>Kampagne clevermobil: Kommunikationsmassnahmen, die die Sichtbarkeit des Fuss- und Veloverkehrs in den Medien und im öffentlichen Raum erhöhen und damit die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs steigern (Ausstellungsmodule, Mobilitätstage, Informationsplattform etc.).  <i>Resultat: Umsetzung seit 2014 als Daueraufgabe durch etablierte Projektorganisation clevermobil.</i></p>		
	<p>Park- + Ride-Konzept: Verlagerung hin zu kombinierten Wegeketten mit einem möglichst grossen öV-Wegeanteil, ohne den öV als Zubringer zur Bahn zu konkurrenzieren.  <i>Perspektive: Potenzialstudie Park&amp;Ride (2016) erstellt; Umsetzung durch Appenzeller Bahnen, SOB und SBB.</i></p>		
	<p>Ausstattung der öV-Haltestellen: Qualitative Zielsetzungen hinsichtlich der Infrastruktur (z.B. Haltestellentafeln, dynamische Fahrgastinformation, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz).  <i>Perspektive: Analyse, Vorschläge und Kostenschätzungen liegen vor. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen erfolgt in Federführung der öV-Fachstellen der Kantone oder der Gemeinden.</i></p>		

Beurteilung der Agglomerationsprogramme: Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (aktuell: 4. Generation) werden für die verkehrlich stark belasteten Gemeinden raumplanerische und infrastrukturelle Massnahmen umgesetzt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden und die fünf Ausserrhoder Gemeinden haben sich grundsätzlich zur Umsetzung dieser Massnahmen verpflichtet.

Für den Kanton herausragend sind etwa die Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell der Appenzeller Bahnen im Agglomerationsprogramm 1. Generation oder die Radwegverbesserungen in Herisau, Teufen und Speicher im Programm der 2. und der 3. Generation. Der Bund unterstützt nur die infrastrukturellen Massnahmen finanziell; nur für diese gelten entsprechende Umsetzungsfristen. Die nicht infrastrukturellen Massnahmen sind durch Kanton oder Gemeinden auf eigene Kosten umzusetzen.

Mehrere der nicht infrastrukturellen Massnahmen des Agglomerationsprogramms haben das Potenzial, auch in den übrigen Gemeinden des Kantons mit Erfolg umgesetzt zu werden. Dies wird im Rahmen des für 2023 geplanten kantonalen Mobilitätskonzepts zu prüfen sein.

<b>Ziel</b>	<p><b>M2 – Elektromobilität:</b>          Der Kanton prüft die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für einen verstärkten Ausbau der Elektromobilität – mit Fokus auf die Infrastruktur (z.B. Anzahl E-Tankstellen in Parkhäusern, Ladebedingungen E-Tankstellen etc.).</p>		
<b>Massnahmen</b>	<p>GIS-basierte Übersichtskarte der alternativen Tankstellen (E-Bike-Tankstellen, Gas-Tankstellen, Mobility Car, Strom-Tankstelle)  <i>Resultat: <a href="https://www.geoportal.ch/ktar/map/935?y=2748172.00&amp;x=1246958.00&amp;scale=100000&amp;rotation=0">https://www.geoportal.ch/ktar/map/935?y=2748172.00&amp;x=1246958.00&amp;scale=100000&amp;rotation=0</a>.</i></p>		<b>Stand</b>
<p>Leerrohre für die Installation von Ladestationen in Grossbauten: Notwendigkeit entsprechender Bauvorschriften.  <i>Resultat: gemäss Beurteilung durch Energieversorger nicht notwendig, da Aufputzinstallation einfach und günstig.</i></p>			



	<p>Handlungsleitfaden Elektromobilität: Handlungsoptionen des Kantons in den Bereichen Vorbildfunktion, Planung, Finanzierung, Information/Beratung und Vorschriften (Bericht als Diskussionsgrundlage zu Chancen und Hemmnissen der Elektromobilität im Kanton). <i>Perspektive: Fertigstellung im Nachgang Mobilitätskonzept 2023/2024.</i></p>		
	<p>E-Bus Strategie für regionale Entwicklung einer Umstellung auf E-Mobilität: Koordination mit Nachbarkantonen. <i>Perspektive: Eine Umsetzung kann erst stattfinden, wenn die heute im Einsatz stehenden Busse abgeschrieben sind. Das ist je nach Busflotte zwischen 2027 und 2032 der Fall. Die Transportunternehmen sind aufgefordert, dem Bund und den Kantonen bis Ende 2022 eine Umsetzungsplanung einzureichen.</i></p>		
	<p>Förderprogramm Energie: Prüfung für Unterstützung der Installation von Ladestationen bei grösseren Gewerbe- sowie Industriebetrieben. <i>Perspektive: Prüfung eines kantonalen Fördertatbestands bis Ende 2022 (Übergangslösung). Ab 2024 voraussichtlich Förderung im Rahmen des Gebäudeprogramms des Bundes.</i></p>		
	<p>Revision Baugesetzgebung: Prüfung der Pflicht zur Installation von E-Ladestationen bei Bau von Mehrfamilienhäusern/Tiefgaragen oder Industrie-/Gewerbebauten. <i>Perspektive: Prüfung im Rahmen der Teilrevision des Baugesetzes; Projektstart: Sommer 2022.</i></p>		

<b>Ziel</b>	<p><b>M3 – Mobilitätsmanagement:</b> Der Kanton sensibilisiert die Bevölkerung zu alternativen Ansätzen in der Verkehrsmittelwahl und zu mehr Fortbewegung aus eigener Kraft. Dazu stellt er Gemeinden, Unternehmen und der Bevölkerung ein umfassendes Informations- und Motivationsangebot zur Verfügung.</p>		
<b>Massnahmen</b>	<p>Handbuch Mobilitätsmanagement für die Gemeinden (Katalog von Fördermassnahmen auf Stufe Gemeinde sowie Angaben zur finanziellen Beteiligung des Kantons). <i>Resultat: Handbuch (2011); <a href="https://www.ar.ch/verwaltung/departement-bau-und-volkswirtschaft/tiefbauamt/abteilung-mobilitaet-support/mobilitaet/mobilitaetshandbuch-fuer-gemeinden/">https://www.ar.ch/verwaltung/departement-bau-und-volkswirtschaft/tiefbauamt/abteilung-mobilitaet-support/mobilitaet/mobilitaetshandbuch-fuer-gemeinden/</a>.</i></p>		<b>Stand</b>
	<p>Regionale öffentliche Veloservice- und E-Bike-Stationen. Angebot an die Gemeinden für Unterstützung beim Kauf solcher Veloservice-Stationen. <i>Resultat: Das Tiefbauamt hat in Heiden, Gais und Herisau an gut frequentierten Stellen je eine Veloservicestation installiert. (<a href="https://www.geoport.ch/kar/map/1607?y=2753912.00&amp;x=1252782.00&amp;scale=100000&amp;rotation=0">https://www.geoport.ch/kar/map/1607?y=2753912.00&amp;x=1252782.00&amp;scale=100000&amp;rotation=0</a>).</i></p>		
	<p>Kostenloser Mobilitätsunterricht in Schulen (z.B. so!mobil): Die Kosten für Lektionen "Mobilität für Schulen" sowie für Velofahrkurse für Schulen werden durch den Kanton zu 100 % resp. mit einem Kostendach von Fr. 2'000 pro Klasse unterstützt (vgl. Handbuch Mobilitätsmanagement für die Gemeinden). <i>Resultat: Wird jährlich mehrfach genutzt.</i></p>		
<p>Durchführung von Mobilitätstagen: Mobilitätstage von Gemeinden werden vom Kanton mit einem Kostendach von Fr. 15'000 (max. 50 % der Kosten) unterstützt (vgl. Handbuch Mobilitätsmanagement für die Gemeinden). <i>Resultat: Wird von den Gemeinden 1-2 mal pro Jahr genutzt.</i></p>			



	<p>Mobilitätsmanagement für Betriebe, Gemeinden und Kanton: Prüfung der Möglichkeiten für die Beeinflussung der Mobilität der Mitarbeitenden, so z.B. via Parkplatzangebot/-bewirtschaftung, Anbindung öV, Mobilitätsbonus, Velo-Infrastruktur, Integration in Betriebsumweltsystem (vgl. Handbuch Mobilitätsmanagement für die Gemeinden).</p> <p><i>Resultat/Perspektive: Impulsberatung Mobilität wird mit Fr. 1'000 pro Unternehmung/Gemeinde unterstützt; Prüfung weiterer Massnahmen im Rahmen Mobilitätskonzept 2023. Angebot wird von den Gemeinden genutzt; von Betrieben jedoch bisher nicht.</i></p>		
--	---	--	--

Hinweis: In verschiedenen Bereichen des Mobilitätsmanagements wird der Kanton durch die Regio Appenzell AR-St. Gallen-Bodensee unterstützt.

<b>Ziel</b>	<p><b>M4 – Vorbildwirkung Mobilität</b></p> <p>Der Kanton führt ein Mobilitätsmanagement ein. Er prüft die Möglichkeiten für eine effizientere und nachhaltigere Mobilität innerhalb der kantonalen Verwaltung (Homeoffice, Mobilitätsbonus, Fahrzeugbeschaffung, Sitzungszeiten, CarPools etc.).</p>		
<b>Massnahmen</b>	<p>Homeoffice: Anpassung Art. 31a PGV (Grundlagen zum Homeoffice); Richtlinien des Personalamts zu Homeoffice.</p> <p><i>Resultat: Seit 1. Oktober 2021 in Kraft.</i></p>		<b>Stand</b>
	<p>Mobility: Mobility-Cards für Dienstfahrten der KVAR</p> <p><i>Resultat: In Herisau (Regierungsgebäude) sowie in Trogen (Strassenverkehrsamt) steht je eine Mobility-Card zur Verfügung. Die Reservation erfolgt elektronisch.</i></p>		
	<p>Kampagne "bike to work": Regelmässige Teilnahme der kantonalen Verwaltung Appenzell Ausserrhoden, der AR Informatik AG und des Spitalverbunds Appenzell Ausserrhoden.</p> <p><i>Resultat: 2022 legten 29 Teams während 30 Tagen total 22'541 Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurück.</i></p>		
	<p>ÖV-Firmenabo für KVAR zur Attraktivitätssteigerung der Nutzung öV für Arbeitsweg.</p> <p><i>Perspektive: Massnahme des Regierungsprogramms 2021–2024; Prüfung/Umsetzung durch das Personalamt.</i></p>		
	<p>Vorgaben bezüglich Beschaffung E-Fahrzeuge und E-Gerätschaften.</p> <p><i>Perspektive: Erarbeitung eines RR-Beschlusses hinsichtlich eines grundsätzlichen Primats von E-Fahrzeugen und E-Gerätschaften bei Ersatzbeschaffungen. (Werkhöfe beschaffen bereits E-Gerätschaften. Teilweise gibt es bei den grossen Geräten/Fahrzeugen noch keine gleichwertigen Modelle, namentlich was die Zuverlässigkeit im Winter betrifft.)</i></p>		

**b) Regierungsprogramm 2020–2023**

<b>Ziel</b>	<p><b>Schwerpunkt "Bildung und Arbeit":</b></p> <p>Der öV gewährleistet die umweltfreundlichere Mobilität für alle Altersgruppen. Zudem ist ein gut ausgebauter öV ein wichtiger Standortfaktor für Personen, die in den Zentren arbeiten und auf das Auto verzichten möchten. Um ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewirken und die Attraktivität als Wohnkanton weiter zu stärken, strebt der Regierungsrat eine Angebotsverbesserung im Sinne einer Erhöhung der Taktfrequenzen zu Stosszeiten an.</p>
-------------	---



<b>Massnahmen</b>	<p>Im Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr 2024–2029» wird die Erhöhung der Taktfrequenzen des öV während den Stosszeiten geprüft (Ziel 2023). <i>Perspektive: öV-Konzept 2024–2029 in Erarbeitung.</i></p>		<b>Stand</b>
	<p>Bis 2030 sind die Angebote im öV so verbessert, dass die Nutzung stark gesteigert wird. Es soll ein möglichst grosser Umsteigeeffekt vom Individualverkehr auf den öV erzielt werden (Ziel 2030). <i>Perspektive: öV-Konzept 2024–2029 in Erarbeitung; erforderlich ist ein Mix von Massnahmen (öV, MIV und LV). Im öV-Konzept 2024–2029 werden deshalb auch verkehrsmittelübergreifende Ansätze thematisiert.</i></p>		
	<p>Ausbau von Bedarfsangeboten, z.B. Rufbus (PubliCar) (Einsatz von Kleinfahrzeugen statt schlecht ausgelasteter Standardbusse führt zu einer Entlastung der Umwelt; Nutzung der fortschreitenden Digitalisierung). <i>Perspektive: Erarbeitung eines Konzeptes als Massnahme aus dem öV-Konzept AR 2024–2029; Umsetzung ggf. ab 2026.</i></p>		

<b>Ziel</b>	<p><b>Schwerpunkt "Umwelt":</b> Im Bereich der Energiepolitik will Appenzell Ausserrhoden die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern senken – im Sinne einer unabhängigeren und zukunftsfähigeren Energieversorgung. Zudem ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoss als Ursache für die Klimaerwärmung anerkannt.</p>		<b>Stand</b>
<b>Massnahme</b>	<p>Förderung E-Mobilität mit neuem Berechnungsmodell für die Strassenverkehrssteuern. Längerfristiges Modell für Strassenverkehrssteuern (damit auch mit zunehmendem Anteil von E-Fahrzeugen die Finanzierung der Strasseninfrastruktur sichergestellt wird). <i>Perspektive: Neues Berechnungsmodell, welches u.a. die finanzielle Schlechterstellung von E-Fahrzeugen korrigiert, in Erarbeitung. Behandlung einer entsprechenden Vorlage durch den Regierungsrat bis Ende 2022. Bedingt Änderung des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz.</i></p>		

**c) Klimabericht Appenzell Ausserrhoden (2020) / Klimastrategie Appenzell Ausserrhoden (2021): Verkehr (Ziffer 3.3.1, S.12-14)**

Der Klimabericht resp. die Klimastrategie weisen im Bereich Klimaschutz für den Verkehr zwei mögliche kantonale Massnahmen aus, um die Bemühungen auf Bundesebene für eine effiziente, emissionsarme Mobilität zu unterstützen.

<b>Ziel</b>	<p><b>M1a - Kantonale Planungsgrundlage für die Ladeinfrastruktur E-Mobilität:</b> Erarbeitung einer Planungsgrundlage für eine koordinierte, öffentlich zugängliche, möglichst flächendeckende Ladeinfrastruktur.</p>		<b>Stand</b>
<b>Massnahme</b>	<p>Basierend auf einer Untersuchung soll eine Planungsgrundlage erstellt werden, welche aufzeigt, an welchen Standorten Ladestationen benötigt werden. Im Fokus stehen öffentlich zugängliche Ladestationen bei Unternehmungen, Einkaufszentren und Verwaltungsgebäuden. <i>Perspektive: Kriterienkatalog durch Tiefbauamt in Arbeit; Fertigstellung bis Ende 2022.</i></p>		



<b>Ziel</b>	<b>M1 - Mobilitätskonzept (Konzept für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung):</b> Mit dem Mobilitätskonzept werden Rahmenbedingungen geschaffen, um die E-Mobilität und langfristig weitere alternative Antriebsformen gezielt zu fördern (Planungsgrundlagen, baurechtliche Massnahmen etc.) und die Verkehrsnachfrage zu reduzieren (z.B. Siedlungsplanung, Parkplatzbewirtschaftung, Homeoffice). Flankierend sind Massnahmen zur Information und Beratung der verschiedenen Akteure vorgesehen (Bevölkerung, Baufachleute, Unternehmen, Tourismusfachleute).
<b>Massnahme</b>	Kantonales Mobilitätskonzept 2023: Mit einer übergeordneten Strategie sollen Schwerpunkte definiert, konkrete Massnahmen entwickelt und die Zuständigkeiten geklärt werden. Die Massnahmen sind auf das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee abzustimmen. <i>Perspektive: Erarbeitung 2023 unter Federführung des Tiefbauamts, Erlass durch Regierungsrat voraussichtlich 2024.</i>

### 3. Studie "Klimafreundliche Mobilität im nicht-urbanen Raum – Fallstudie Appenzell Ausserrhoden"

In der Schweiz ist der grösste Treibhausgas-Emittent der Verkehrssektor, wobei das Auto den Hauptteil dieser Emissionen verursacht. Nicht-urbane Regionen wie beispielsweise der Kanton Appenzell Ausserrhoden weisen die höchste Nutzungsquote des Autos auf, und es werden die längsten Tagesdistanzen zurückgelegt. Dennoch fehlt es an Untersuchungen, Lösungsvorschlägen und konkreten Massnahmenempfehlungen für den nicht-urbanen Raum. Aus diesem Anlass hat Martina Eberhart als Masterarbeit in Umweltwissenschaften die Studie "Klimafreundliche Mobilität im nicht-urbanen Raum – Fallstudie Appenzell Ausserrhoden" (2022) erarbeitet (Beilage 1.2).

Grundsätzlich sind für eine klimafreundliche Mobilität folgende Lösungsansätze zu verfolgen:

- Wege sollen wo möglich vermieden oder gekürzt werden, indem die "Befriedigung von Bedürfnissen" vor Ort ermöglicht wird.
- Nicht-vermeidbare Mobilität soll auf klimafreundliche Alternativen verlagert werden.
- Die Treibhausgas-Bilanz der verbleibenden privaten und geteilten Fahrten soll verbessert werden, indem der Umstieg auf bedarfsgerechte und rein elektrisch betriebene Fahrzeuge unterstützt wird.

Die Studie zeigt auf, welche Massnahmen geeignet sind, die Treibhausgas-Emissionen der Mobilität im nicht-urbanen Raum zu reduzieren und die auf kantonaler Ebene gut umsetzbar sind. Zudem legt sie qualitativ dar, wie gross das Potenzial dieser Massnahmen ist, welche positiven und negativen Nebeneffekte zu erwarten sind und welche Herausforderungen bestehen.

Zur Erreichung der Klimaziele im Mobilitätsbereich empfiehlt die Studie eine Kombination von sogenannten Push- und Pull-Massnahmen: Push-Massnahmen sollen durch negative Anreize und Auflagen sowie Restriktionen klimaschädliche Verkehrsverhalten verhindern. Pull-Massnahmen sind positive Anreize und Fördermassnahmen sowie Angebote, welche die Bevölkerung zu klimafreundlichem Mobilitätsverhalten motivieren. Eine wichtige Rolle für die Vermeidung und Verlagerung der Mobilität spielen zudem raumplanerische Massnahmen.

Im Rahmen von zwölf Experteninterviews wurden die untersuchten Massnahmen für den nicht-urbanen Raum qualitativ bewertet. Die Studie verzichtet aber auf ein abschliessendes Fazit für Appenzell Ausserrhoden im Sinne einer Priorisierung resp. Empfehlung von Massnahmen für Kanton und Gemeinden.



#### 4. Weiteres Vorgehen für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität

Die Mobilität betrifft praktisch alle wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und privaten Bereiche. Die Notwendigkeit von Verbesserungen in Richtung einer energieeffizienteren und emissionsärmeren Mobilität ist unbestritten. Dafür erforderlich ist eine möglichst umfassende Übersicht über zweckmässige Ansatzpunkte resp. Massnahmen. Eine Priorisierung von Massnahmen soll vernünftigerweise auf Basis einer sinnvollen Kosten-Nutzen-Betrachtung erfolgen. Darüber hinaus spielen aber auch gesellschaftliche Normen und Wertvorstellungen sowie emotionale Befindlichkeiten eine erhebliche Rolle, insbesondere wenn es darum geht, Verhaltensänderungen herbeizuführen. Massnahmen wie Anschubhilfen und Infrastrukturausbauten können die Voraussetzungen für eine energieeffizientere, emissionsärmere Mobilität verbessern. Letztendlich liegt es aber auch in der Verantwortung jedes Einzelnen, davon Gebrauch zu machen und sein eigenes Mobilitätsverhalten entsprechend zu ändern.

Als nächster Schritt ist vorgesehen, das Mobilitätskonzept Appenzell Ausserrhoden – welches als Massnahme M1 im Rahmen des kantonalen Klimakonzepts durch den Regierungsrat beschlossen wurde – zu erarbeiten. Es ist geplant, das Konzept im Jahr 2023 zu erstellen. Aufgrund der Komplexität eines solchen Konzepts ist ein Beizug von Experten notwendig. Die entsprechenden Mittel sind im Voranschlag 2023 eingestellt.

Das zu entwickelnde Mobilitätskonzept 2023 hat die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt aufzunehmen und Ziele resp. strategische Stossrichtungen vorzuschlagen für die Bereiche Gesamtverkehr, LV, öV, MIV und Güterverkehr. Für die abgeleiteten Massnahmen sind Chancen und Risiken aufzuzeigen sowie der Umgang mit wichtigen Zielkonflikten zu klären.

Für das Konzept sind gesellschaftliche Entwicklungen (z.B. Wertehaltung, Freizeit-/Einkaufsverhalten, Homeoffice), die durch die Raumplanung geforderte Innenentwicklung, technische/technologische Entwicklungen (z.B. Elektromobilität, Automatisierung) wie auch neue Angebotsformen (z.B. Carsharing, On-Demand-Services) zu berücksichtigen. Miteinzubeziehen sind dabei die unterschiedlichsten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, aber auch umweltpolitischen Herausforderungen der Mobilität.

Auf der Basis des Mobilitätskonzepts 2023 wird der Regierungsrat beurteilen, welche Massnahmen für eine energieeffiziente, emissionsarme Mobilität umzusetzen sind resp. hinsichtlich ihrer Umsetzung priorisiert werden sollen. Dazu sind die geeigneten Werkzeuge einzusetzen resp. wo nötig zu schaffen.

#### 5. Rechtsgrundlagen

Der Regierungsrat hat bereits bei der Erarbeitung des Klimaberichts abgeklärt, ob für die Umsetzung der bisherigen Massnahmen neue rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen. Dabei ist er in Bezug auf die Schaffung einer kantonalen Planungsgrundlage für die Ladeinfrastruktur E-Mobilität und der Erstellung eines Mobilitätskonzepts zum Schluss gekommen, dass für die Umsetzung dieser beiden Massnahmen keine neuen spezialgesetzlichen Grundlagen erforderlich sind. Dagegen erfordert eine Änderung der Berechnungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuer eine Änderung des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz (EG SVG; bGS 761.11).



Im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2023 wird in der Evaluation weiterer, neuer Massnahmen zu prüfen sein, inwieweit für die Umsetzung zusätzliche rechtliche Grundlagen erforderlich sind. Fallweise sind entsprechende Rechtsgrundlagen anzupassen oder zu schaffen.

## B. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen,

1. von der Berichterstattung Kenntnis zu nehmen und
2. das Postulat abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Dölf Biasotto

sign. Roger Nobs

Dölf Biasotto, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

### Beilagen

- |             |   |
|-------------|---|
| Beilage 1.1 | Postulat KBV: Gesetzliche Grundlagen für verstärktes Engagement für energieeffiziente und emissionsarme Mobilität vom 15. Dezember 2020 |
| Beilage 1.2 | Studie "Klimafreundliche Mobilität im nicht-urbanen Raum – Fallstudie Appenzell Ausserrhoden" (Martina Eberhart, 2022)                  |