

5000.309

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022; Vernehmlassungsauswertung

Vernehmlasser(in)	Vernehmlassungsantwort	Stellungnahme des Regierungsrates
Gemeinderat Urnäsch	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	P 1589, Waldstatt - Urnäsch, Ausbau Murbach – Sulzbrunnen: Der Gemeinderat befürwortet den Ausbau der Strecke Murbach bis Sulzbrunnen mit einem kombinierten Rad- und Gehweg.	Die notwendigen Studien sind vorhanden und das Vorprojekt wird aufgelöst.
	P 1623, Schönaustrasse, Egglibachbrücke bis Bruggli: Der Gemeinderat unterstützt die Zurückstufung dieses Projekts. Er verlangt, dass das Projekt ins 4. Strassenbauprogramm aufzunehmen ist.	Zustimmung.
Gemeinderat Herisau	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird das Engagement des Kantons begrüsst, ebenso bei der Sanierung der Fussgängerstreifen.	Kenntnisnahme.
	Der Gemeinderat ist interessiert, dass es durch die Aufnahme der Achse Winkeln – Herisau – Waldstatt ins Nationalstrassennetz zu keinen längeren Verzögerungen bei Instandstellungs- und Ausbauprojekten kommt. Für die zukünftige Entwicklung von Herisau ist die Realisierung der Umfahrung Herisau eine zwingende Voraussetzung. Die heutige Verkehrssituation in Herisau stösst an ihre Grenzen.	Der Kanton ist mit dem Bund in Kontakt. Die Umfahrung Herisau ist beim ASTRA aufgenommen auf der Liste der von den Kantonen erarbeiteten Projekte. Der Regierungsrat hat im Rahmen des Ausbauschrittes Nationalstrassen 2019-2022 klar Position bezogen und die Weiterprojektierung der Umfahrung Herisau eingefordert.
	Umsetzung Agglomerationsprogramm 2. Generation; Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger-/Velosteg: Die Projektierung wurde sistiert bis von Seite SOB klar war, dass es für die nächsten Jahr-	Kenntnisnahme und Unterstützung.

	zehnte ab dem Bahnhof Herisau keinen Doppelspurausbau braucht. Jetzt bejaht die SOB eine südseitige Stegführung beim Glatttalviadukt. Das Bauprojekt wird daher weiterbearbeitet.	
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstmarkt: Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll auch der Raum Obstmarkt neu gestaltet werden. Die Projektentwicklung ist in Arbeit.	Kenntnisnahme und Unterstützung.
	Der Gemeinderat teilt die Betrachtung des Kantons zu P 1183, Güterstrasse bzw. Bahnhofplatz Herisau, und P 1592, Kreuzung Bahnhofstrasse. Diese Strassenbauprojekte sind zentral für den Umbau des Bahnhofplatzes mit Bushof. Von Seiten des Kantons und der Gemeinde Herisau sind sämtliche Möglichkeiten auszuschöpfen, um dieses Projekt im Rahmen des 3. Programms realisieren zu können.	Zustimmung und Unterstützung.
	Diese Gestaltung innerhalb des Projektes P 1630, Platz Herisau, steht in einem engen Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung der Oberen Gossauerstrasse, die wegen eines Rechtsmittelverfahrens blockiert ist, und der Realisierung der Innenrenovation, Umgestaltung und Erweiterung der evangelisch-reformierten Kirche Herisau.	Kenntnisnahme und Unterstützung.
	Das Projekt Umbau Knoten Schwänli wird begrüsst. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 13. September 2016 verwiesen.	Kenntnisnahme.
	Der Gemeinderat verlangt als Ausblick auf das 4. Strassenbauprogramm 2023 - 2026, dass eine Neugestaltung des Zentrums aufgenommen wird. Die Gemeinde Herisau wird sich mit konkreten Vorschlägen und Konzepten mit dem kantonalen Tiefbauamt in Verbindung setzen.	Kenntnisnahme. Zur Ausarbeitung des 4. Strassenbauprogrammes 2023 - 2026 werden die Gemeinden wie bisher rechtzeitig mittels Umfrage zu ihren Anliegen befragt.
Gemeinderat Schwellbrunn	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme der zwei Projekte P 1583	Die erste Etappe der Ortsdurchfahrt (Löwen – Im Rank) ist durch Ein-

	und P 1234 ins 3. Programm. Die zweite Etappe der Ortsdurchfahrt, Projekt P 1583, Löwen bis Harmonie, hat erste Priorität.	sprachen blockiert. Das öffentliche Interesse an der Neugestaltung wird von Anstössern bestritten. Die Einspracheverhandlungen laufen, die Gemeinde und der Kanton halten am Projekt fest.
	Das Projekt P 1234, Parkplatz Hirschen bis zum Parkplatz Sitz, hat gemäss Gemeinderat zweite Priorität. Der Gemeinderat schlägt ein begehbares Bankett oder ein Trottoir vor.	Kenntnisnahme.
	Das Projekt P 1658, Im Rank – Hirschen, wurde von Tiefbauamt aus dem Programm gekippt. Für den Gemeinderat hat das Projekt P 1658 gegenüber dem Projekt P 1234 Vorrang. Der Gemeinderat bittet um Klärung in dieser Sache.	Die finanziellen Ressourcen sind beschränkt. Beide Projekte sollen bis zur Baureife vorangetrieben werden, dann soll eine neue Standortbestimmung gemacht werden. Das Tiefbauamt wird die Priorisierung bilateral mit der Gemeinde klären.
Gemeinderat Hundwil	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	P 1512, Urnäserstrasse, Teilstück Kirche – Landsgemeindeplatz: Der Gemeinderat wünscht für die gemeindeinterne Planung der Werke einen ungefähren Zeitplan und für die Budgetierung konkrete Angaben zu den Kosten.	Die Koordinationssitzung hat stattgefunden, Einspracheverhandlungen laufen, der Ausbau ist für die Jahre 2019/2020 vorgesehen.
	P 1371, Hundwilertobelbrücke – Friedhof, Übernahme der Strasse durch den Bund (Nationalstrasse): Der Gemeinderat fürchtet zusätzliche Anforderungen (Standards) und kostenintensive Folgen. Eine hohe Gemeindebeteiligung ist für die Gemeinde Hundwil nicht tragbar.	Der Ausbau der Strasse ist alleinige Aufgabe des Bundes ohne Kostenbeteiligung der Gemeinde. Die Achse für den Langsamverkehr müssen jedoch der Kanton und die Gemeinde bezahlen. Es fehlen im Strassengesetz Kostenteiler für diese neue Ausgangslage. Das Strassengesetz (StrG; bGS 731.11) muss deshalb teilrevidiert werden. Das vorhandene Projekt wird bundesseitig kaum vor dem Jahr 2022 weiterbearbeitet.
Gemeinderat Stein	Verzicht auf Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Schönengrund	Verzicht auf Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Waldstatt	Generelle Zustimmung und Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme.

	Der Ausbau der Kreuzung Mooshalde hat vonseiten der Gemeinde aus sicherheitstechnischen Gründen hohe Priorität.	Das ehemalige Restaurant wurde im Juni 2018 abgebrochen. Die Ideenstudie für den Umbau der Kreuzung ist für das Winterhalbjahr 2018/2019 vorgesehen. Anschliessend ist eine gemeinsame Planung mit den Appenzeller Bahnen und dem Bund (Nationalstrasse) nötig.
Gemeinderat Teufen	Generelle Zustimmung und Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme.
	P 1509, Bahnhofkreuzung, und P 1587, Sonnenrank – AB Niederteufen, sind aus dem 2. in das 3. Programm zu transferieren.	Der Umbau der Bahnhofkreuzung ist für das Jahr 2019 vorgesehen. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt soll ab dem Jahr 2022 realisiert werden und ist im 3. Programm aufgeführt. Das Projekt P 1587 ist nicht einzeln aufgeführt, weil es eine Erhaltungsmassnahme ist. Die Ausführung ist offen, da zuerst die wichtigen Bahnprojekte realisiert werden müssen. Die Gemeinde ist in den Gremien des Projektes Ortsdurchfahrt vertreten und ist über die Zeitpläne laufend informiert.
	P 1677, Betriebs- und Gestaltungskonzept Teufenerstrasse im Jonenwatt: Der Gemeinderat steht der Realisierung von Dosierungsstellen (Pfortneranlagen) kritisch gegenüber und bringt hiermit seinen Vorbehalt gegenüber der Realisierung von derartigen Anlagen zum Ausdruck.	Kenntnisnahme. Die Gemeinde Teufen ist Bestandteil des Aggloperimeters St. Gallen-Bodensee. Der Gemeinderat ist daher grundsätzlich über die Verfahrensschritte im Bild. Er ist in die Ausarbeitung der Aggloprogramme, die Vernehmlassungen und die Verabschiedungen involviert und hat mehrfach Stellung bezogen. Das Verkehrsmanagement ist von der Trägerschaft beschlossen. Es ist ein umfassendes und komplexes Projekt, ein Herausbrechen einzelner Bestandteile ist nicht vorgesehen. Die Detailplanung wurde erst gestartet. Die Gemeinde Teufen äussert sich zudem nicht zu der heutigen täglichen Stausituation im bewohnten Stadtgebiet von St.Gallen.
	Dass aufgrund der Realisierung von Dosierungsstellen (Pfortneranlagen) kein Platz mehr für Verbesserungen für den Langsamverkehr in der Liebegg besteht, wird vom Gemeinderat hinterfragt. Dies soll vor einer allfälligen Realisierung nochmals genau geprüft werden.	Fehlinterpretation des Textes. Die Engstelle in der Liebegg besteht unabhängig von der Dosierstelle. Es wurden Studien in Auftrag gegeben um zu prüfen, ob eine Verbesserung für Radfahrende technisch und wirtschaftlich möglich ist. Das Tiefbauamt wird die Gemeinde demnächst über die Studien informieren.
	Die aus dem Agglomerationsprogramm zu realisierenden Massnahmen und die daraus folgenden Finanzierungen sind im 3. Programm	Zustimmung. Die kantonsseitige Finanzierung insgesamt (Strassenrechnung) erfolgt letztlich über genehmigte Voranschläge durch den

	2019-2022 zu sichern.	Kantonsrat. Pro Objekt müssen dann Kanton und Standortgemeinde eine Bruttofinanzierung beschliessen. Erst dann kann eine Mitfinanzierung aus dem Aggloprogramm (Finanzierungsvereinbarung) beim Bund beantragt werden.
Gemeinderat Bühler	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Unterstützung für die aufgeführten Grossprojekte, da die Entwicklung des Kantons zentral ist. Der Kanton darf verkehrlich nicht ins Abseits gedrängt werden.	Kenntnisnahme.
	Auch wenn das Programm alle Neu- und Ausbautvorhaben von 2019 bis 2022 beinhaltet, sollte es möglich sein, dass auch Projekte darin Aufnahme finden, die indirekt den Verkehrsfluss ins Appenzellerland beeinflussen. Der Gemeinderat erachtet es als zwingend, dass Lösungsmöglichkeiten der verkehrsstauenden Situation in Bühler, aufgrund der beiden Bahnübergänge auf der Hauptverkehrsachse, keinesfalls schubladisiert werden. Dies im Sinne eines guten Verkehrsflusses von Individual- und öffentlichem Verkehr.	Das Projekt P 1593 mit einem Ersatz des heutigen Niveauüberganges der Bahn durch eine Unterführung am Westeingang der Gemeinde ist aus Kostengründen nicht im Programm. Es ist auf der Stufe Vorprojekt vorhanden. Die Taktverdichtung der Appenzeller Bahnen erfolgt vorläufig erst zwischen St. Gallen und Teufen. Das Tiefbaumt wird die Thematik bilateral mit der Gemeinde besprechen.
	Der Gemeinderat äussert Skepsis gegenüber der geplanten Pfortneranlage in der Liebegg.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort des Gemeinderates Teufen.
	Die Gemeinde vermisst eine strategische Ausrichtung, wie der Wirtschaftsraum Appenzellerland und mit diesem auch das Mittelland gestärkt werden kann.	Das Mittelland ist innerhalb der Kantons Grenzen sehr gut erschlossen. Der Regierungsrat befasst sich laufend mit der Anbindung des Kantons an das übergeordnete Strassennetz.
	Ein Teil der in den Strassenfonds fliessenden Gelder müssen unbedingt für die strategischen Projekte für den Wirtschaftsraum verwendet werden. Verkehrsmanagement-Massnahmen wie der Ausbau der Park- und Rides-Systemen und des Busverkehrs sind von grosser Bedeutung, um den Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bringen, um damit Staus und Wartezeiten zu minimieren.	Die Gelder in der Strassenrechnung sind zweckgebunden. Die Verwendung ist genau definiert. Der Ausbau von Park- und Ride-Systemen gehört nicht dazu, das ist Aufgabe der Gemeinden. Das Tiefbaumt wird die Thematik bilateral mit der Gemeinde besprechen.

	Die Gemeinde fordert in der strategischen Ausrichtung eine Gesamtansicht über alle Verkehrsbereiche.	Die Gemeinde spricht von einer Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Diese bildet den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrssysteme. Der Regierungsrat hat bisher davon abgesehen, eine GVS ausarbeiten zu lassen. Er ist der Meinung, dass der Richtplan, das Konzept öffentlicher Regionalverkehr, das Aggloprogramm und das Strassenbauprogramm genügend aufeinander abgestimmt sind. Ausserhalb der Agglomeration St. Gallen – Bodensee sind die Bedürfnisse an die Verkehrssysteme nicht derart komplex, dass eine GVS einen Mehrnutzen bringt, welcher den erheblichen Mehraufwand rechtfertigen würden.
Gemeinderat Gais	Zustimmung und Kenntnisnahme unter Verweis auf die Umfrageantwort vom Sommer 2016.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Speicher	Zustimmung und Kenntnisnahme. Zustimmung zu den zwei Projekten auf dem eigenen Gemeindegebiet.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Trogen	Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme unter Verweis auf die Umfrageantwort vom Sommer 2016.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Rehetobel	Zustimmung und Kenntnisnahme unter Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Wald	Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme. Zustimmung zur Stellungnahme der Gemeindepräsidienkonferenz.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Grub	Kenntnisnahme unter Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Heiden	Zustimmung und Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme.
	Redaktionelle Anträge auf Präzisierungen im Text, hauptsächlich bei Schnittstellen zur Gemeinde Heiden.	Die Präzisierungen werden teilweise übernommen.
	Der Ausbau der Einmündung Werdbüchelstasse in die Kantonsstrasse	Das ist kein Kantonsprojekt, sondern Aufgabe der Gemeinde Heiden.

	se bei der Realisierung der Überbauung Werdbüchel soll ins Programm aufgenommen werden.	Es fallen keine Kosten für den Kanton an. Das Projekt muss nicht aufgenommen werden.
Gemeinderat Wolfhal- den	Zustimmung und Kenntnisnahme. Zustimmung zu den zwei Projekten auf dem Gemeindegebiet.	Kenntnisnahme.
	Der Aufschiebung des Projektes P 1637, Verlängerung Trottoir Brugg- tobel bei der öV-Haltestelle Hinteregg, wird zugestimmt.	Das Projekt generiert keine hohen Kosten und ist kurzfristig realisier- bar, wenn der Quartierplan Bruggtobel West umgesetzt werden soll.
Gemeinderat Lutzen- berg	Zustimmung und Kenntnisnahme. Zustimmung zu den Projekten auf dem Gemeindegebiet.	Kenntnisnahme.
Gemeinderat Walzen- hausen	Generelle Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Der Gemeinderat stellt die Dimensionierung, die Ausgestaltung und die Notwendigkeit der Strassenbauprojekte in Frage. Der Anspruch seitens des Tiefbauamtes sei zu hoch.	Damit ändert der Gemeinderat seinen Kurs. Es war die Gemeinde selber, welche die jahrzehntealten Wünsche nach Trottoirverbindungen zum Sonnenberg und zum Schwimmbad umsetzen wollte. Aufgrund der Topographie führt das zwangsmässig zu umfangreichen Kunstbau- ten. Bei den Gesamterneuerungen Lachen – Kantonsgrenze und Moos – Lachen sollen die Strassenbreiten angepasst werden, heute sind die Strassen zu schmal. Nur schon das Kreuzen mit dem Postauto führt oft zu kritischen Situationen. Verschiedene Unfälle sind auf die ungenü- genden Strassenbreiten zurückzuführen. Auch hier wünschte die Ge- meinde vor einiger Zeit Verbesserungen. Bei der Kantonsratsdebatte zum 2. Strassenbauprogramm 2015-2018 im März 2014 wurde aus- drücklich den Ausbau der „ungenügenden Strassenzüge mit Postauto- verkehr im Vorderland“ gefordert. Das Tiefbauamt wird die Thematik mit dem Gemeinderat besprechen.
Gemeinderat Reute	Zustimmung und Kenntnisnahme unter Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
	Wunsch nach baldiger Realisierung des Projektes P 1664, Gern–	Die Planaufgabe ist im Juni 2018 ohne Einsprachen erfolgt. Die Reali-

	Wolftobelbrücke, mit Schliessung der Trottoirlücke.	sierung ist im Jahr 2019 vorgesehen.
Gemeindepräsidienkonferenz	Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Unterstützung für die Grossvorhaben Bahnhof Herisau, Zubringer Appenzellerland und Engpassbeseitigung A1 mit Teilsperre Güterbahnhof und Liebeggtunnel.	Kenntnisnahme.
	Unterstützung für das Verkehrsmanagement zur Vermeidung von Dauerstau auf den Zubringerstrecken zur A1. Die GPK wünscht sich jedoch flankierende Massnahmen als Interessenausgleich.	Die Detailprojektierung hat erst begonnen. Das Tiefbauamt ist in den Gremien vertreten. Welche flankierenden Massnahmen genau gemeint sind, ist nicht klar. Das Tiefbauamt wird die Thematik mit dem Vorstand der GPK besprechen.
	Die GPK erwartet, dass den anderen Gemeinden aus den im Programm aufgeführten Schlüsselvorbau keine Nachteile im Sinne von Zurückstellungen oder Nichtrealisierungen von Projekten erwachsen. Es dürfe zudem bezüglich der Investitionstätigkeit für eine bessere Anbindung des Kantons kein Ungleichgewicht zwischen Vorder-, Mittel- und Hinterland entstehen.	Aufgrund der jahrelangen unklaren Situation um den Netzbeschluss Nationalstrassen konnten im 1. und 2. Strassenbauprogramm sehr viele Begehren der Gemeinden realisiert werden. Es besteht kein genereller Investitionsrückstand auf dem Kantonsstrassennetz und es wird aufgrund der Schwerpunktsetzung im 3. Programm auch keiner entstehen. Aus Sicht des Regierungsrates werden alle Regionen gleich behandelt, die entsprechenden Statistiken sind beim Tiefbauamt vorhanden. Die Verkehrszahlen und damit die Belastung und die verkehrlichen Herausforderungen sind im Hinterland jedoch am grössten.
FDP	Zustimmung und Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme.
	Die FDP nimmt Kenntnis von der guten Umsetzung des 1. und 2. Strassenbauprogramms mit dem Ergebnis, dass sich heute 75 % der Strassen in einem guten bis sehr guten Zustand befinden und nur mehr 10 % sanierungsbedürftig sind. Dies gibt den notwendigen Freiraum, auch grössere Projekte im Rahmen des normalen Budgets in Angriff nehmen zu können.	Kenntnisnahme.

	Die Akzente sind mit der Förderung des Langsamverkehrs, der Absicherung der Fussgängerübergänge, der Sicherheit von Schulwegen und dem behindertengerechte Umbau von öV-Haltestellen richtig gesetzt. Ausserdem wird dem Bedürfnis nach mehr Sicherheit im Strassenverkehr mit baulichen Massnahmen Rechnung getragen.	Kenntnisnahme.
	Bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz ist der FDP daran gelegen, dass die Inventarisierung der Anforderungen zum behindertengerechten Umbau möglichst schnell erfolgt, um so ein klares Bild der Situation zu bekommen.	Kenntnisnahme. Die Inventarisierung der Bushaltestellen ist abgeschlossen, jetzt erfolgt die Prüfung der Verhältnismässigkeit eines Umbaus.
	Die FDP stellt mit Genugtuung fest, dass die Finanzierung der beiden Grossprojekte Ortsdurchfahrt Teufen und Bahnhof Herisau gewährleistet ist. Es bleibt in der Verantwortung der politischen Institutionen, dem Wunsch nach finanzieller Unterstützung dieser Projekte, namentlich der Umgestaltung des Herisauer Bahnhofareals, durch den Bund aufrecht zu erhalten.	Kenntnisnahme. Der Bundesrat hat aufgrund der Ausserrhoder Aufklärungsarbeit am 14. September 2018 die Aufnahme der Projekte am Bahnhof Herisau in die A-Liste des 3. Agglomerationsprogramms 2019 – 2022 vorgenommen. Sobald die Objekte am Bahnhof Herisau baureif sind, werden Finanzierungsvereinbarungen beantragt.
	Die FDP interpretiert den aktuellen Stand zur Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland so, dass vor dem Jahr 2030 keine signifikanten Änderungen und Verbesserungen an der Verkehrssituation in Angriff genommen werden. Die Zubringerachse ist ausgesprochen wichtig für die Entwicklung der Region. Ein staufreier Zugang zum Appenzellerland fördert die Standortattraktivität als Wohnregion zum einen und für die Industrie zum anderen und schafft so wichtige Arbeitsplätze.	Kenntnisnahme. Der Regierungsrat setzt sich vehement für eine Weiterbearbeitung des Projektes Umfahrung Herisau durch den Bund ein.
	Die FDP bittet zu prüfen, ob es Massnahmen gibt, die Situation namentlich an der Alpsteinstrasse rascher zu verbessern.	Studien sind vorhanden. Der Kanton wird vor der Eigentumsübertragung an den Bund keine konzeptionellen Arbeiten mehr machen, sondern zusammen mit dem Bund das Vorgehen besprechen.
	Die FDP bittet zu prüfen, wie sich die speziellen Beiträge des Bundes an den Kanton als nationalstrassenloser Kanton entwickeln werden, wenn am 1. Januar 2020 der Netzbeschluss NEB in Kraft tritt und der	Die Beträge werden weiterhin entrichtet, bis auf dem Kantonsgebiet „substantielle Ausbauten“ realisiert sind. Das ist gesetzlich so geregelt.

	Kanton demzufolge nicht mehr „nationalstrassenlos“ ist.	
	Die FDP bittet zu prüfen, ob die Entwicklung des Strassenfondsvermögens, wie in der Vorlage dargestellt, korrekt ist. Diese Graphik ist für den Leser nichtssagend bzw. sie verleitet zu Fehlinterpretationen: Wenn die in der Tabelle dargestellte Entwicklung des Fonds ab 2024 zutrifft, könnten im Jahr 2030 bis zu 30 Mio. CHF zusätzlich in Sonderprojekte investiert werden oder aber die Motorfahrzeugsteuer (MFZ) müsste konsequenterweise mittelfristig gesenkt werden.	Mit der Umstellung auf HRM2 haben sich die Abschreibemodalitäten geändert. Die Investitionen in das Kantonsstrassennetz werden neu auf 25 Jahre abgeschrieben anstelle der früheren sofortigen Abschreibung. Das führt dazu, dass einige Jahre lang die Summe der Abschreibungen noch nicht die Höhe der effektiv getätigten Investitionen erreicht. Mit einem Restatement des Kantonsstrassennetzes im Jahre 2014 wurde diesem finanztechnischen Effekt entgegen gewirkt. Aus rechtlichen Gründen (FHG Art. 47 Abs. 3) muss das Restatement innerhalb von 10 Jahren aufgelöst werden, was in den laufenden Jahren zu gewissen Verwerfungen im Fondsbestand führt.
	Heute werden nur 40 % der MFZ für Strassenunterhalt und Strasseninvestitionen eingesetzt. Dieser Anteil darf nicht weiter gesenkt werden.	Die Verteilung der Motorfahrzeugsteuer ist in der Kompetenz des Kantonsrates. Die Gelder werden heute so verteilt: 40 % in die Strassenrechnung, 25 % an die Gemeinden für deren Aufwendungen an die dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen und die restlichen 35 % in den allgemeinen Staatshaushalt für die mit dem Verkehr zusammenhängenden Aufgaben (Verkehrspolizei, Gerichtsbehörden, Gewässerschutz etc). Der Regierungsrat sieht keine Veranlassung, eine Änderung der heutigen Verteilung der Gelder zu beantragen.
SVP	Kritische Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
	Zustimmung zur Wichtigkeit der Projekte Bahnhofareal Herisau und Ortsdurchfahrt Teufen.	Kenntnisnahme.
	Die SVP fordert die Prüfung eines Gesamtverkehrskonzeptes, indem die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern MIV, öV und LV aufgezeigt werden (z.B. Park & Ride, Bahnübergänge). Beim Strassenbauprogramm ist noch keine solche ganzheitliche Sicht erkennbar. Das bedeutet, dass es weiterhin ein Flickwerk zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen geben wird, obschon eine Abstimmung zentral wäre. Der Kanton ist durch	Zum Gesamtverkehrskonzept: vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort des Gemeinderates Bühler. Die SVP hat Recht, dass die zukünftige Mobilität noch viel mehr auf der Nutzung von Mischformen basieren wird (multimodal unterwegs sein). Der Regierungsrat unterstützt diese Entwicklung, erinnert indes daran, dass die Sicherstellung guter Fusswegverbindungen, das Erstellen von Veloabstellanlagen oder von Park- und Ride-Anlagen in erster Linie

	<p>die Topographie und die ländliche Form nur bedingt geeignet, um ausschliesslich mit öV und Langsamverkehr unterwegs sein zu können. Deshalb werden oft unterschiedliche Mischformen gewählt. Dieser Gegebenheit kann nur mit einer engen Vernetzung begegnet werden.</p>	<p>Aufgaben der Gemeinden sind. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Richtplanrevision bereit erklärt, Schwachstellenanalysen im Langsamverkehr auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters für alle Gemeinden durchzuführen. So unterstützt er die Gemeinden.</p>
	<p>Die Vergangenheit hat gezeigt, dass mit dem Strassenbauprogramm vor allem regionale Befindlichkeiten befriedigt worden sind, jede Gemeinde durfte mit der Giesskanne von einer „neuen“ Strasse profitieren obwohl die wichtigsten Verkehrsachsen den Anforderungen in keiner Weise mehr genügen. Unter einer solchen Politik leiden die Menschen im dichtbesiedelten Gebiet. Die SVP erwartet vom Regierungsrat eine Priorisierung auf die wichtigsten Achsen. Strategische Kantonsprojekte müssen endlich angegangen werden. An der Alpsteinstrasse in Herisau muss der Kanton endlich Verbesserungen vornehmen, um dieses Nadelöhr zu entlasten. Die zurückhaltende Haltung des Regierungsrates seit Jahrzehnten hat keine Lösungen gebracht und auch der Bund wird nicht handeln, wenn bei der Übernahme der Strasse ab 2020 keine Forderungen gestellt werden. Es geht hier neben dem Verkehrsfluss auch um die Sicherheit der Bürger. Wir fordern die Erstellung eines Massnahmenkatalogs zusammen mit der Standortgemeinde und dem Kanton zuhanden des Bundes, der als Bedingung für die Übernahme gelten muss.</p>	<p>Das Kantonsstrassennetz ist in allen 20 Gemeinden das wichtigste Strassennetz. Die Gemeinden kennen die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung bestens und setzen sich zu Recht für Verbesserungen auf ihrem Gemeindegebiet ein. Zudem altern die Strassen überall gleich und die Werterhaltung muss daher flächig erfolgen. Neue Strassen wurden keine gebaut. Richtig ist, dass die Alpsteinstrasse ein „Sorgenkind“ ist und bis heute keine Verbesserungen realisiert wurden. Im vorliegenden 3. Programm sind mit dem Bahnhofareal Herisau und der Ortsdurchfahrt Teufen zwei kantonale Schwerpunkte gesetzt. Bei der Alpsteinstrasse sind Studien vorhanden. Der Kanton wird vor der Eigentumsübertragung an den Bund keine konzeptionellen Arbeiten mehr machen, sondern zusammen mit dem Bund das Vorgehen besprechen. Die Verzögerungen erfolgten auch aus Priorisierungen innerhalb des Agglomerationsprogrammes sowie aus offenen Fragen zur Ortsplanungsrevision Herisau und zum Hochwasserschutz Sägebach.</p>
	<p>Die Finanzierung für die Strasse ist mit Gebühren und Abgaben gesichert. Die Mittel fliessen aber nicht vollständig in den Strassenunterhalt resp. den Ausbau sondern werden auch der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Dies ist nur solange vertretbar, wie es für alle Strassenbenützer wesentliche Verbesserungen gibt. Falls aber auch in Zukunft, die wichtigen Verkehrsachsen nicht mit Grossprojekten angegangen werden, müssen die hohen Strassenverkehrsabgaben zwingend reduziert werden.</p>	<p>Die Bundeseinnahmen aus der Mineralölsteuer müssen für den Strassenbau verwendet werden. Der Kanton kann selber die Verteilung der Motorfahrzeugsteuer und den kantonalen Anteil an der LSVA steuern. Die heutige Verteilung beruht auf Beschlüssen des Kantonsrates. Die Strassenrechnung ist mit der heutigen Verteilung genügend alimentiert. Der Regierungsrat sieht keine Veranlassung, eine Änderung der heutigen Verteilung der Gelder zu beantragen.</p>

	<p>Die SVP bemängelt, dass die nötigen Vorleistungen für drei Grossprojekte auf die lange Bank geschoben wurden und daher ein Rückstand herrscht. In Teufen hätte die Ortsdurchfahrt zwingend mit der Durchmesserlinie koordiniert werden müssen.</p>	<p>Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen wurde von den drei Trägerkantonen der Bahn (SG, AR, AI) bewusst nicht in das Projekt Durchmesserlinie integriert. Die Verzögerung resultiert primär aus dem demokratischen Meinungsfindungsprozess in Teufen mit den zwei Tunnelabstimmungen 2015 und 2017. Die Koordination ist sichergestellt, die gleichzeitige Realisierung ist jedoch nicht mehr möglich.</p>
	<p>Am Bahnhof Herisau hätte der Kreisel vor der Projekteingabe für das Aggloprogramm des Bundes erstellt gehört.</p>	<p>Die SVP erkennt, dass auch für den Umbau der Bahnhofkreuzung ein Agglo-Bundesbeitrag in Millionenhöhe beantragt wird. Der Regierungsrat hat keine Veranlassung gesehen, auf diese Bundesbeiträge von vornherein zu verzichten.</p>
	<p>Die Einspurstrecke Winkeln/Heinrichsbad ist durch Einsprachen blockiert.</p>	<p>Der Ausbau des Winkler-Stichs mit einem Rad- und Gehweg und einer deutlich verbesserten Kreuzung Herisauerstrasse/Kasernenstrasse (auf St.Galler Boden) war zuerst durch Einsprachen gegen das Projekt und jetzt durch zweimaligen Rekurs gegen die Arbeitsvergabe blockiert. Wenn Betroffene ihre Rechte wahrnehmen, kommt es zu Verzögerungen. Es handelt sich keinesfalls um eine aktive Verzögerungspolitik des Regierungsrates.</p>
	<p>Alle diese Projekte hätten aufgrund der enormen Wichtigkeit bereits realisiert werden müssen. Die Mittel und Ressourcen wurden stattdessen flächendeckend im Kanton in Kleinprojekten gebunden.</p>	<p>Es ist genau umgekehrt. Weil die Grossprojekte langsam vorankommen, waren Mittel frei für andere Projekte im Kanton, die von den Standortgemeinden teils vehement gewünscht wurden. Ohne Realisierung dieser „Kleinprojekte“ wären die Gelder im Strassenfonds verblieben, was letztlich nichts anderes wäre als ein Einziehen von Steuern ohne Gegenleistung.</p>
	<p>Die SVP fordert, dass der Regierungsrat sich mit aller Kraft für das Projekt Teilsperre Güterbahnhof/Liebeggtunnel einzusetzen hat und die Finanzierung der Zufahrt nach dem Territorialprinzip sicherzustellen sei.</p>	<p>Dieses Projekt ist nicht Bestandteil des 3. Strassenbauprogramms, weil eine Realisierung innerhalb der Periode unrealistisch ist. Es ist informativ aufgeführt. Im Voranschlag 2019 sind Gelder eingestellt für die nächsten Projektierungsschritte. Die Diskussion um die Kostentragung zwischen den Beteiligten wurde gestartet. Es ist davon auszugehen, dass es in Ausserrhoden zu einer Volksabstimmung über den Kan-</p>

		tonsanteil kommt.
	Die SVP fordert, dass die noch vorhandenen niveaugleichen Strassenquerungen der Bahn wo immer möglich durch Über- oder Unterführungen aufgehoben werden. Das gilt auch für die Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage vor allem an der Alpsteinstrasse. Auch hier sollen Über- oder Unterführungen realisiert werden.	Bahnunterführungen sind sehr teuer und an einigen Orten im Kanton geometrisch fast unmöglich zu realisieren, z.B. am Ostende der Ortsdurchfahrt Bühler. Es sind im 3. Programm keine Finanzmittel vorhanden für zusätzliche Projekte. Über- und Unterführungen werden von Fussgängern und Fussgängerinnen ungern benutzt. Die zwei Lichtsignalanlagen an der Alpsteinstrasse haben den positiven Nebeneffekt, dass bei Rot Lücken im Verkehrsfluss entstehen, so dass von den Seiten in die Alpsteinstrasse eingefahren werden kann. Die Anregung zum Start von Projekten müsste primär von der Gemeinde als Zuständige für die Fusswegplanung kommen.
	Die Partei wünscht eine Auskunft, warum die neue VSS-Norm zu den Strassenbreiten nicht angewendet wird und welche Auswirkungen dies für die Sicherheit haben kann.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
SP	Kritische Stellungnahme. Zustimmung zur Wichtigkeit des Projekts Bahnhofareal Herisau, welches unverzichtbar ist für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.	Kenntnisnahme.
	Aus Sicht der SP beinhaltet das vorliegende Strassenbauprogramm gegenüber den vorgängigen Programmen mehrheitlich die richtige Gewichtung im Hinblick auf die Mobilität und in Bezug auf die grossen Projekte.	Kenntnisnahme.
	Die SP ist der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren einige Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden, der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Einzelne Kantonsstrassen wurden in der Spurbreite und Linienführung so geändert, dass eine markante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit spürbar ist. Damit verbunden hat aus Sicht der SP bei einigen ausgebauten Kantonsstrassen die Sicherheit eher ab- als zugenommen. Der in diesen Jahren gewählte Ausbaustandard fördert einseitig den motorisierten	Die Ausbaustandards der Kantonsstrassen sind nicht übertrieben, sondern eher am unteren Ende im Vergleich mit den Nachbarkantonen und den Normen. Die vom Transportgewerbe inkl. Postauto angestossene Diskussion um zu schmale Strassenbreiten und die Einhaltung der neuen VSS-Norm zeigt, dass die Ansprüche diesbezüglich weit auseinandergehen (vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG).

	Individualverkehr, der bezüglich Nichterreichung der Energieziele im Bereich Mobilität die Hauptverantwortung trägt.	
	Die SP erwartet bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsgerechte Umsetzung unter Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung. Die SP begrüsst fließende und weiche Übergänge im Siedlungsgebiet. Vorplätze sollen gestalterisch einbezogen werden.	Das wird so praktiziert. Jüngste Beispiele sind Urnäsch und Waldstatt.
	Ebenso erwartet die SP insbesondere im Siedlungsgebiet eine möglichst geringe Lärmbelastung durch den Strassenverkehr. Tempo-30-Zonen innerorts müssen in Ausserrhoden auch auf sehr intensiv befahrenen Strassen wie zum Beispiel der Alpsteinstrasse in Herisau in Betracht gezogen werden. Die Lebensqualität von mehreren tausend Einwohnerinnen und Einwohnern würde damit gesteigert.	Kenntnisnahme. Die Umsetzung der 2. Generation Strassenlärmsanierungsprojekte läuft. Der Kanton hat entlang der Kantonsstrassen bereits in den 90-er- und 00-er-Jahren flächendeckend Lärmsanierungsprojekte umgesetzt und ist seiner Verpflichtung nachgekommen. Viele Kantonsstrassen haben zudem tiefe Verkehrszahlen und nur einzelne Liegenschaften sind von Grenzwertüberschreitungen betroffen, so dass flächige Temporeduktionen eine unverhältnismässige Massnahme darstellen.
	Bei heutigen Unfallschwerpunkten dürfen bauliche Massnahmen nicht das einzige „Gegenmittel“ sein. Diesen Gefahrenstellen ist auch weiterhin mit flankierenden Massnahmen z.B. einer gegenüber anderen stärkeren Präsenz oder Kontrolle der Polizei entgegenzuwirken.	Kenntnisnahme. Eine stärkere Polizeipräsenz hilft nicht, Unfälle auf geometrisch ungenügenden Strassenabschnitten/Kreuzungen zu vermeiden. Zudem fehlen der Polizei die personellen Ressourcen dafür.
	Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei Strassenübergängen erwartet die SP eine ausnahmslose und konsequente Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.	Kenntnisnahme. Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Die Verhältnismässigkeit muss gewahrt werden.
	Die SP begrüsst eine Anzahl von Projekten und lehnt eine Anzahl ab. Begrüsst werden: P 1589, Waldstatt – Urnäsch, Teilstück Murbach – Sulzbrunnen; P 1183, P 1592, Bahnhofareal Herisau; P 1234, Schwellbrunn – Dicken (bedingte Unterstützung); P 1371: Rad- und Gehweg Hundwilertobelbrücke – Hundwil; P 1509, Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen; P 1583, Sanierung Ortsdurchfahrt Schwellbrunn; P 3201, Speicher, Umbau Kreuzung Bendlehn; P 1488, Trogen Neugestaltung des Landsgemeindeplatz; P 1265, Wald – Kaien, Ausbau mit	Kenntnisnahme. Verschiedene Zusatzbemerkungen sind nicht umsetzbar (z.B. Tempo 50 ausserorts) oder enthalten Zielkonflikte mit anderen Forderungen der SP.

	Rad- und Gehweg; P 1323, Umgestaltung Werdstrasse Heiden; P 1548, Umgestaltung Dreispurstrecke Wolfhalden Luchten; P 1615; P 1667, Lutzenberg, Verbesserung Knoten Hohe Lust; P 1664, Reute, Schliessen Trottoirlücke Gern – Wolfstobel; P 1579, Grub, verhältnismässige Sicherung der Strasse. Eine Verbreiterung der Fahrbahn und eine neuen Kurvengeometrie, die höhere Geschwindigkeiten mit sich bringt, wird abgelehnt.	
	Abgelehnt werden: P 1657, Kreuzung Mooshalden Waldstatt. Sinnvoller wäre aus Sicht der SP eine klare Visualisierung, dass an der Mooshalde-Kreuzung bereits Siedlungsgebiet ist. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret würde.	Nicht nachvollziehbare Argumentation. Alle Verkehrsteilnehmenden wissen, dass die Kreuzung Sicherheitsdefizite aufweist.
	Knoten Schwänli, Herisau. Die SP beantragt eine Streichung der Neuordnung des Kreisels.	Kenntnisnahme.
	P 1679, Spange A1 – Güterbahnhof mit Liebeggtunnel. Setzt komplett falsches Signal. Es muss eine konsequente Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr angestrebt werden.	Kenntnisnahme. Das Objekt ist nicht Bestandteil des 3. Programmes sondern nur informativ aufgeführt. Die politische Diskussion wird geführt werden. Zudem hat die Partei in der Vernehmlassung zum Richtplan im August 2015 noch anders argumentiert und den Liebeggtunnel befürwortet.
	P 1662: Neubau eines Parkplatzes auf der Wissegg. Fahrzeuge sollen entlang der Strasse parkiert werden, um so eine Temporeduktion zu erlangen. Die SP lehnt eine unnötige Steigerung der Attraktivität für den motorisierten Freizeitverkehr ab. Sie würde in touristischen Gebieten die Schaffung von Alternativen wie Pendelbusse oder Ruftaxis sehr begrüssen.	Die Neuordnung der Parkplätze ist ausdrücklicher Wunsch des Tiefbauamtes und der Polizei, weil die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist. Pendelbusse und Ruftaxis sind keine Aufgabe des Strassenbauprogramms und kaum wirtschaftlich zu betreiben.
	P 1677: Liebegg Teufen. Die SP versteht nicht, warum wegen enger Verhältnisse eine Verbesserung für Radfahrende schwierig ist.	Die Engstelle in der Liebegg besteht unbestrittenermassen. Es sind Studien in Auftrag gegeben worden, um zu prüfen, ob eine Verbesserung für Radfahrende technisch und wirtschaftlich möglich ist.

	P 1554, neue Brücke zwischen Speicherschwendi und Rehetobel. Bedingte Ablehnung. Einem Ersatz der bestehenden Brücke oder deren Sanierung kann die SP zustimmen. Ein überdimensioniertes Projekt mit breiteren Fahrbahnen oder neuer Linienwahl lehnt die SP ab.	Ein Neubau am bestehenden Ort ist nicht möglich, weil der Verkehr aufrecht gehalten werden muss. Widerspruch zu eigenen Forderungen nach Verkehrssicherheit und Förderung des Langsamverkehrs. Kürzere Wege und weniger Höhendifferenz sind immer vorteilhaft für den Langsamverkehr.
	P 1535, Kaien – Oberegg, Bischofsberg. Überdimensionierter Standard.	Kenntnisnahme.
	P 1541, Haslistrasse Wolfhalden. Allenfalls Ausweichstellen.	Kenntnisnahme.
CVP	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
EVP	Verzicht auf eine Stellungnahme	Kenntnisnahme.
EDU	Verzicht auf eine Stellungnahme	Kenntnisnahme.
PU	Generelle Zustimmung. Zustimmung zur Wichtigkeit der Projekte Bahnhofareal Herisau, Umfahrung Herisau und Engpassbeseitigung N1 mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg. Eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur bildet für unseren Kanton eine zentrale Rolle um eine prosperierende Wirtschaft und die optimale Anbindung an die überregionalen Wirtschaftsräume sicher zu stellen.	Kenntnisnahme.
	Die grossen Infrastrukturvorhaben stellen den Anschluss nach aussen sicher. Sie dienen der Standortgunst für Gewerbe und Wirtschaft unseres Kantons. Wichtig ist aber gleichzeitig, dass kein innerkantonaues Ungleichgewicht zwischen den drei Regionen unseres Kantons entsteht oder geschaffen wird. Die PU legt Wert darauf, dass den (übrigen) Gemeinden aus den Schlüsselprojekten keine Nachteile erwachsen. Insbesondere, dass keine Zurückstellung oder Nichtrealisierung von Projekten erfolgt.	Aufgrund der jahrelangen unklaren Situation um den Netzbeschluss Nationalstrassen konnten im 1. und 2. Strassenbauprogramm sehr viele Begehren der Gemeinden realisiert werden. Es besteht kein genereller Investitionsrückstand auf dem Kantonsstrassennetz und es wird aufgrund der Schwerpunktsetzung im 3. Programm auch keiner entstehen. Aus Sicht des Regierungsrates werden alle Regionen gleich behandelt, die entsprechenden Statistiken sind beim Tiefbauamt vorhanden. Die Verkehrszahlen und damit die Belastung und die verkehrlichen Herausforderungen sind im Hinterland jedoch am grössten.

	Die PU unterstützen Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement um einen Dauerstau an den Zubringerachsen zur A1 zu vermeiden.	Kenntnisnahme.
	Die PU lehnen bei einer drohenden Zurückstufung des „Bahnhof Herisau“ als „B-Projekt“ im 3. Agglomerationsprogramm 2019-2022 einen Alleingang des Kantons für die Realisierung ab.	Der Regierungsrat stellt erfreut fest, dass die Ausserrhoder Aufklärungsarbeit den Bundesrat bewog, die Aufwertung des Bahnhofareals Herisau zur modernen Verkehrsdrehscheibe als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 3. Generation einzu-stufen. Der Entscheid fiel am 14. September 2018. Ein Alleingang erübrigt sich.
	Die Partei legt Wert darauf, dass trotz finanzpolitischen Überlegungen darauf zu achten ist, dass der Unterhalt und die Instandstellung nicht vernachlässigt werden und keine Hypothek an nachfolgende Generationen weitergegeben wird.	Kenntnisnahme. Der Regierungsrat ist sich seiner Verantwortung bewusst und vernachlässigt die Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes nicht.
	Ferner halten die PU fest, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes mit der Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen im Dezember 2023 endet. 2016 wurde in Absprache mit der Gemeindepräsidentenkonferenz mit der Inventarisierung der Bushaltestellen begonnen. Die PU begrüßen die Initiative des Tiefbauamtes, auch bei der Umsetzung der Massnahmen die Gemeinden zu unterstützen. Die PU plädieren für ein Vorgehen mit Augenmass, um damit den Finanzbedarf bei Gemeinden und Kanton zu steuern.	Kenntnisnahme. Der Regierungsrat stimmt der Maximalforderung, dass alle Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen sind, nicht zu. Damit wird die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit als Kriterium ausgehöhlt.
Jungfreisinnige	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
JUSO Appenzellerland	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Junge SVP	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
TCS Sektion Appenzell Ausserrhoden	Zustimmung.	Kenntnisnahme.

	Der TCS fordert, dass die Normalprofile der drei Ausserrhoder Strassenklassen an die neuen Normen anzupassen sind.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
	Bei den Dosieranlagen im Rahmen des Verkehrsmanagements des Agglomerationsprogramms, die Zufahrtstrassen aus Ausserrhoden betreffen, sind das Mitspracherecht und die Mitgestaltung unbedingt zu bewahren.	Es gibt eine gemeinsame Leistungsvereinbarung der Kantone SG, AR und TG mit dem Bund und eine Kooperationsvereinbarung für die Zusammenarbeit innerhalb des Agglomerationsprogrammes. Die Mitsprache ist damit sichergestellt.
	Der TCS fordert, dass bei der Sanierung von Fussgängerübergängen aus Sicherheitsgründen wo immer möglich Mittelinseln vorzusehen sind.	Kenntnisnahme.
	Die Umfahrung Herisau ist innert nützlicher Frist in ein Bauprogramm des Bundes zu platzieren. Der TCS beantragt, dass das bereits bestehende Projekt noch zu Lasten des Kantons auf den neuesten Stand gebracht wird.	Kenntnisnahme. Aufgrund der beschränkten Zeit und der beschränkten Ressourcen wird der Kanton nicht mehr allzu viel Vorarbeit leisten können.
	Zum Projekt Engpassbeseitigung N1 mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel – Teilspange – Tunnel Liebegg fordert der TCS, dass sich der Kanton bei der Projektierung beteiligen soll und darauf hinwirken muss, dass der Tunnel Liebegg in ein kommendes Agglomerationsprogramm aufgenommen wird.	Kenntnisnahme. Das Projekt ist nicht Bestandteil des 3. Programmes sondern nur informativ aufgeführt. Die politische Diskussion wird geführt werden, der Kanton ist in den entsprechenden Gremien vertreten.
VCS St. Gallen - Appenzell	Das vorliegende 3. Strassenbauprogramm beinhaltet aus Sicht des VCS mehrheitlich eine zeitgemässere Gewichtung bezüglich umweltbewusster Weiterentwicklung der Mobilität als die vorgängigen zwei Programme.	Kenntnisnahme.
	In den vergangenen Jahren sind einige Kantonsstrassen zu überdimensioniert ausgebaut worden, was eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit mit sich brachte und die Sicherheit abgenommen hat. Der gehobene Ausbaustandard bedeutet eine einseitige und unerwünschte Förderung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Erreichung der Energieziele im Bereich Mobilität gelingt nur, wenn die	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der SP.

	Mobilitätszunahme vorwiegend über öV, Velo und Fussverkehr aufgefangen wird und der MIV sich stabilisiert. Der VCS erwartet vom Kanton, dass er auch im Bereich Mobilität konsequent ein Umdenken hin zu umweltbewusstem und raumplanerisch verantwortungsbewusstem Verhalten fördert.	
	Weiter erwartet der VCS besonders bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsgerechte Umsetzung mit Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung. Das Strassen- und Investitionsprogramm muss insbesondere auch Verbesserungen für die Velofahrer/innen bringen. Der 2. Grundsatz im kantonalen Richtplan fordert das sehr deutlich: „Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fussgänger“.	Das wird so praktiziert. Jüngste Beispiele sind Urnäsch und Waldstatt.
	Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erwartet der VCS eine ausnahmslose und konsequente Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.	Kenntnisnahme. Der Regierungsrat stimmt der Maximalforderung, dass alle Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen sind, nicht zu. Damit wird die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit als Kriterium ausgehöhlt.
	Den neuen A-1-Anschluss und den Wachteneggunnel (A-1-Anschluss für Herisau) lehnt der VCS grundsätzlich ab. Der MIV Richtung Herisau soll weiterhin über den Anschluss Winkeln geführt werden.	Kenntnisnahme.
	Der VCS hat eine Reihe von Bemerkungen zu den einzelnen Projekten.	Kenntnisnahme. Diese sind deckungsgleich mit der Eingabe der SP und werden hier nicht wiederholt.
	Aus Sicht des VCS ist der Unterhalt der Radwege in Appenzell Ausserrhoden mangelhaft. Im Frühjahr sind Radwege oft noch lange mit Kies aus dem Winterdienst verschmutzt. Auch Verschmutzungen durch Glas bleiben oft lange bestehen. Insbesondere für Rennvelofahrende wird so eine gesetzlich vorgeschriebene Nutzung von Radwegen zur Qual. Gepflegte, zusammenhängende Velowegnetze bekommen auch eine immer grösser werdende touristische	Die Rad- und Gehwege sind ausparzelliert und gehören den Gemeinden, welche auch für den betrieblichen Unterhalt zuständig sind.

	Bedeutung.	
	Weiter stellt der VCS fest, dass ausgeschilderte Radrouten zum Teil abrupt und ohne weitere Information enden.	Die Fachstelle Langsamverkehr wird sich dieser Thematik annehmen.
	Die beabsichtigte Schwachstellenanalyse im Rahmen des Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St. Gallen – Bodensee wird unterstützt. Ebenso unterstützt der VCS die Sanierung der Fussgängerstreifen.	Kenntnisnahme.
	Im Bereich Lärmschutz besteht ein eigentlicher Vollzugsnotstand. Die Frist zur Sanierungspflicht ist Ende März 2018 abgelaufen. Schnell, wirkungsvoll und günstig ist die Massnahme der Temporeduktion umzusetzen. Diese erhöht zudem die Verkehrssicherheit. Der VCS fordert darum auch auf Kantonsstrassen Tempo 30 als Massnahme an der Quelle und spricht sich klar gegen das Ausweichen auf Erleichterungen (Schallschutzfenster) aus.	Der Kanton hat entlang der Kantonsstrassen bereits in den 90-er und 00-er Jahren flächendeckend Lärmsanierungsprojekte umgesetzt und ist seiner Verpflichtung nachgekommen. Viele Kantonsstrassen haben zudem tiefe Verkehrszahlen und nur einzelne Liegenschaften sind von Grenzwertüberschreitungen betroffen, so dass flächige Temporeduktionen eine unverhältnismässige Massnahme darstellen.
	In der Strassenrechnung sollen auch externe Kosten bei der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie gesteigerte Luft-, Wasser- und Bodenqualität miteinfließen.	Der Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen wird über die Strassenrechnung finanziert.
ACS Sektion St. Gallen - Appenzell	Zustimmung. Der ACS verzichtet darauf, sich zu den diversen baulichen Einzelvorhaben zu äussern.	Kenntnisnahme.
	Der ACS hat mit Besorgnis von der Statistik über die Erneuerung des Kantonsstrassennetzes in den Jahren 1994-2016 Kenntnis genommen, die zeigt, dass in den letzten Jahren der Soll-Wert an erneuerten Laufmetern jeweils (teilweise massiv) verfehlt worden ist. Der ACS spricht sich mit Nachdruck dafür aus, dass die Soll-Werte künftig unbedingt wieder erreicht werden.	Der Regierungsrat ist sich seiner Verantwortung zur Werterhaltung des Strassennetzes bewusst. Das Tiefbauamt erhebt periodisch den Zustand des Strassennetzes. Es besteht für die nahe Zukunft kein Grund zur Sorge, was dessen Werterhaltung betrifft.
	Der ACS legt Wert darauf, dass die zwei Grossprojekte Nationalstrasse A25 / Zubringer Appenzellerland und Engpassbeseitigung N1 mit	Kenntnisnahme. Der Regierungsrat ist in engem Kontakt mit allen Beteiligten. Die Objekte sind jedoch nicht Bestandteil des 3. Strassenbau-

	dritter Röhre Rosenberg tunnel, Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg weder getrennt voneinander betrachtet noch behandelt werden können. Vorstösse gegenüber Bundesbern müssen in Absprache und Koordination mit dem Kanton und der Stadt St. Gallen erfolgen. Die Weiterbearbeitung beider Projekte muss auf jeden Fall mit hoher Priorität vorangetrieben und eingefordert werden, um eine möglichst rasche Umsetzung zu gewährleisten.	programms.
	Die Ausführungen zum Thema Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen sind für den ACS wenig fassbar. Insbesondere die Erwähnung des Warteraums Liebegg (samt Dosieranlage) weckt jedoch Befürchtungen. Die Einführung eines Fallbaums in der Liebegg mutet wie der Rückfall ins Mittelalter und die Zeit der Wegzölle an. Der ACS kann dies beim heutigen Wissensstand nicht unterstützen.	Das Verkehrsmanagement ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation und von der Trägerschaft beschlossen. Es ist ein umfassendes und komplexes Projekt, ein Herausbrechen einzelner Bestandteile ist nicht vorgesehen. Die Detailplanung wurde erst gestartet.
Appenzeller Bahnen AG	Zustimmung. Die AB unterstützen die Prioritätensetzung von Seite Kanton und die im Sinne der AB berücksichtigten relevanten Projektumsetzungen.	Kenntnisnahme.
Postauto St. Gallen - Appenzell	Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Die Postauto AG kann nicht nachvollziehen, warum die neue VSS-Norm zu den Strassenbreiten nicht angewendet wird. Die Fahrzeuge werden generell breiter und im Sinne der Verkehrssicherheit müsste die neue VSS-Norm angewendet werden. Postautos müssen die Fahrradfahrer überholen – hauptsächlich ausserorts – weil dies sonst negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und damit auf die Kundenerwartungen hat.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
	Die Postauto AG beantragt eine Verzögerung beim Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen. Es sollen die ersten Ergänzungen der DML abgewartet werden. Der Wendeplatz in der Lustmühle ist eine zwingende Voraussetzung für die Einführung der neuen Ver-	Das Projekt für eine Wendeschleife in der Lustmühle ist vorhanden und aktuell bei der Gemeinde Teufen in der Vernehmlassung.

	kehrslenkung bzw. Dosierung des Verkehrs.	
	Die Postauto AG hat Bemerkungen zu den zwei Projekten Knoten Lindenplatz in Heiden und Haltestelle Bendlehn in Speicher.	Das Tiefbauamt wird die beiden Projekte mit der Postauto AG besprechen.
VAST, Vereinigung der Ausserrhoder Strassenbau- und Tiefbauunternehmen	Zustimmung.	Kenntnisnahme.
	Der VAST bereitet der Umstand Sorgen, dass wegen der angespannten Finanzlage des Kantons gegenüber den Vorjahren massive Reduktionen im Strassenbau vorgesehen sind. Die VAST ist der Meinung, eine Werterhaltungsquote von 2.5 % des Anlagewertes anstatt 2 % realistisch wären. Die VAST fragt sich, ob der notwendige Strassenunterhalt noch gesichert ist.	Die Strassenrechnung ist eine Spezialfinanzierung aus zweckgebundenen Mitteln. Weil der Mineralölverbrauch bei den Fahrzeugen wegen verbrauchsärmerer Motoren zurückgeht, sinken auch die Treibstoffzolleinnahmen. Das bedeutet, dass weniger Geld zur Verfügung steht. Der Kanton muss sich anpassen. Mit dem allgemeinen Staatshaushalt und allfälligen finanziell angespannten Situationen in anderen staatlichen Aufgabenfeldern hat das wenig zu tun. Es fehlt jedoch schweizweit eine Lösung für die adäquate Besteuerung von Alternativantrieben, namentlich der Elektromobilität. Solche Fahrzeuge beanspruchen das Kantonsstrassennetz und die Dienstleistungen des Tiefbauamtes (Winterdienst, Markierung, Reinigung etc.) genau gleich. Das Tiefbauamt erhebt periodisch den Zustand des Strassennetzes. Es besteht für die nahe Zukunft kein Grund zur Sorge, was dessen Werterhaltung betrifft.
	Die VAST äussert sich ebenfalls zu den Geometrischen Normalprofilen und dem Ausbaustandard der Kantonsstrassen. Sie fordert, dass der Kanton die neue VSS-Norm anwendet. Die Gütertransporte werden im Kanton praktisch nur über das Strassennetz abgewickelt. Die VAST vermutet, dass der Kanton wegen der derzeitigen Finanzlage weiterhin zu schmale Strassen bauen will und zeigt dafür kein Verständnis.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
	Zu den Dosieranlagen auf Zufahrtsstrassen von Ausserrhoden zur Stadt St. Gallen vermerkt die VAST, dass der Kanton und die be-	Kenntnisnahme. Die Mitsprache ist sichergestellt.

	troffenen Gemeinden zwingend ein starkes Mitspracherecht bei der Projektierung haben müssen.	
	Zur Gestaltung der Ortsdurchfahrt Hundwil: Trotz der eingereichten Petition gegen das Projekt und dem damaligen Entscheid der Gemeinde Hundwil, das Projekt nicht umzusetzen, sollte dieses vom Regierungsrat nicht aufgehoben werden. Die heutigen Strassenverhältnisse mit dem grossen Verkehrsaufkommen sind prekär.	Die Ortsdurchfahrt Hundwil liegt auf der zukünftigen Nationalstrasse A 25. Der Bund übernimmt keine kantonalen Projekte. Da die Planaufgabe im Jahr 2012 erfolgte und Rechtsmittelverfahren laufen, müssen diese vor der Eigentumsübertragung an den Bund abgeschlossen werden. Diese beiden Anforderungen werden mit der Aufhebung bzw. dem Rückzug des Projektes erfüllt.
	Die Engpassbeseitigung N1 mit einer 3. Röhre ist für den Kanton eine gute und in die Zukunft gerichtete Lösung.	Kenntnisnahme.
ARING, IG Appenzell Ausserrhodischer Ingenieurbüros	Zustimmung und Unterstützung der Grossprojekte.	Kenntnisnahme.
	Die ARING begrüsst den Entscheid, die bisherigen Strassenbreiten im Grundsatz beizubehalten, ausdrücklich. Üblicherweise führen Aufwertungen in den technischen Normen oder Anhebungen der geltenden Ausbaustandards schnell zu grossen Kostensteigerungen. Im Sinne der Steuerzahler ist dieser Entscheid eine sehr wirksame Massnahme, haushälterisch mit den verfügbaren Mitteln umgehen zu können. Gleichzeitig weist die ARING darauf hin, dass an kritischen Punkten die nach Norm gültigen Strassenbreiten verwendet werden sollten, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
	Das bestehende Strassennetz ist seit längerem bereits vollständig an der Kapazitätsgrenze angelangt. Dadurch kommt die weitere Entwicklung von Herisau, dem Appenzellerland und dem Neckertal fast vollständig zum Erliegen. Herisau ist ein wesentlicher Bestandteil der Agglomeration St. Gallen-Bodensee. Es kann nicht angehen, dass die Siedlungsentwicklung und damit einhergehend die gesellschaftliche Entwicklung behindert werden. Die ARING ist erstaunt, dass der Kan-	Die Entwicklung des Kantons hängt nicht allein vom Kantonsstrassennetz ab, es spielen viele Faktoren mit. Das Kantonsstrassennetz in Ausserrhoden ist zudem höchstens auf der Alpsteinstrasse in Herisau an der Kapazitätsgrenze angelangt, sonst nirgends. Aufgrund der beschränkten Zeit und der beschränkten Ressourcen wird der Kanton bei diesem Projekt nicht mehr allzu viel Vorarbeit leisten können.

	<p>ton nicht proaktiv das Projekt der Umfahrung Herisau weiter vorantreibt. Damit hätte der Kanton ein wertvolles Argument im Konkurrenzkampf mit anderen Bittstellern. Die ARING fordert, dass der Kanton unverzüglich die Aufarbeitung der Pendenzen angeht und eine bessere Ausgangslage erarbeitet, wie sie teilweise bei gleichgelagerten Projekten in den Nachbarkantonen bereits besteht.</p>	
	<p>Die ARING begrüsst die Erläuterungen zur Finanzierung der vorgeschlagenen Strassenbauvorhaben. Aufgrund der vorstehenden Überlegungen steht die ARING dafür ein, dass die im Finanzhaushalt des Kantons reservierten Mittel unvermindert zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Strassenrechnung ist eine Spezialfinanzierung aus zweckgebundenen Mitteln. Der Voranschlag muss gleichwohl jährlich vom Kantonsrat genehmigt werden.</p>
<p>Industrieverein Appenzell Ausserrhoden</p>	<p>Zustimmung und Kenntnisnahme unter Verzicht auf eine inhaltliche Stellungnahme.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden</p>	<p>Zustimmung und Kenntnisnahme.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Der Gewerbeverband unterstützt das Begehren des Transportgewerbes nach einer Anpassung der Ausbaustandards beim geometrischen Normalprofil. Die neue VSS-Norm müsse angewendet werden, weil mit der Einführung der LSVA im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU übernommen werden mussten.</p> <p>Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellt der Gewerbeverband folgende Anträge:</p> <p>Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wendet für das kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 die neue VSS-Norm SN 640 202 an. In der kantonalen Strassenverordnung ist Art. 16 Abs. 1 lit. b wie folgt zu anpassen: Die nutzbare Fahrbahnbreite auf Kantonsstrassen bei Hauptverkehrsachsen beträgt mindestens 7.30 m.</p>	<p>Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.</p>
<p>Heimatschutz AR</p>	<p>Zustimmung zu den Hauptzielen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

	Der Heimatschutz wünscht die Prüfung von Temporeduktionen in den stark befahrenen ortsbildgeschützten Dörfern.	Kenntnisnahme.
	Ferner wünscht er eine Stärkung des öV. Zusammen mit der inneren Verdichtung, Temporeduktionen und sorgfältiger Freiraumplanung beeinflussen diese Faktoren die Wohnqualität und Attraktivität der Liegenschaften in der Kernzone positiv.	Kenntnisnahme. Die Stärkung des öV ist nicht Bestandteil des Strassenbauprogramms.
	Der Heimatschutz wünscht, in die Entwicklung der Strassenbauprojekte einbezogen zu werden. Früher sei dies der Fall gewesen.	Der Heimatschutz ist in den letzten 20 Jahren nicht institutionell in die Projektentwicklung einbezogen worden. Das wäre ein gesetzlich nicht abgestütztes Privileg gegenüber anderen Interessengruppen. Die Berücksichtigung der Vorgaben aus den kommunalen Schutzzonen obliegt den Gemeinden, diejenige der national geschützten Ortsbilder dem Amt für Raum und Wald. Beide arbeiten mit der Denkmalpflege zusammen, sind jedoch frei, den Heimatschutz fallweise einzubeziehen.
Pro Natura St. Gallen - Appenzell	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
WWF Sektion St. Gallen - Appenzell	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
Baumeisterverband beider Appenzell	Verzicht auf eine Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
AGGLO St. Gallen - Bodensee	Zustimmung. Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm wurden vollständig übernommen.	Kenntnisnahme.
	Die Massnahme Niederteufen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle soll ins Programm aufgenommen werden. Ende des Jahres 2021 muss Wendemöglichkeit betriebsbereit sein.	Das Vorhaben Buswendeschleife Lustmühle ist Bestandteil des 2. Aggloprogrammes 2015-2018 und damit indirekt des 2. Strassenbauprogramms. Das Projekt ist weit fortgeschritten, bedarf jedoch der engen Zusammenarbeit mit einem privaten Grundeigentümer. Kostengmässigerweise handelt es sich um ein Kleinprojekt, das ohnehin nicht einzeln

		aufgeführt würde.
Procap, Fachstelle Hindernisfreies Bauen SG/AR	Procap stellt zufrieden fest, dass das Thema Behindertengleichstellung im Programm gut abgehandelt ist. Procap listet eine Reihe von Informationen zum gesetzlichen Auftrag auf, weist auf die Anpassungsfrist hin und beantragt die Anpassung aller Haltepunkte des busgestützten öV an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.	Kenntnisnahme. Das Tiefbauamt erarbeitet aktuell mit den Gemeinden die Prüfung der Verhältnismässigkeit der Umbauten. Der Forderung von Procap, dass alle Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen sind, kann nicht zugestimmt werden. Damit wird die im Gesetz erwähnte wirtschaftliche Verhältnismässigkeit als Kriterium ausgehöhlt.
	Procap gibt im Sinne einer Hilfestellung eine Prioritätseinteilung für die Umsetzung mit. Auf diese wird hier nicht weiter eingegangen.	Das Tiefbauamt wird die Thematik mit Procap besprechen.
Kantonspolizei	Zustimmung.	Kenntnisnahme.
Stadt St. Gallen, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr	Die Massnahme Niederteufen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle soll aufgenommen werden. Dies ist Bestandteil des 2. Aggloprogramms. Es ist zudem im Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018-2022 vermerkt, dass auf das Jahr 2021 hin die Verkürzung der Linie 180 und die Einführung eines Halbstundentaktes erneut zu prüfen sei.	Das Vorhaben Buswendeschleife Lustmühle ist Bestandteil des 2. Aggloprogramms 2015-2018 und damit indirekt des 2. Strassenbauprogramms. Das Projekt ist weit fortgeschritten, bedarf jedoch der engen Zusammenarbeit mit einem privaten Grundeigentümer. Kostenmässig handelt es sich um ein Kleinprojekt, das ohnehin nicht einzeln aufgeführt würde. Die Stadt St. Gallen ist bereits informiert.
Frischknecht Transport AG, Herisau	<p>Die Frischknecht Transporte AG hat eine Intervention des Transportgewerbes ausgelöst: total sieben Eingaben mit Unterstützung des Gewerbeverbandes, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, des TCS Sektion Appenzell Ausserrhoden und des ACS Sektion St. Gallen – Appenzell.</p> <p>Die Frischknecht Transporte AG setzt sich für zeitgemässe Ausbaustandards auf der Basis der neuen VSS-Norm zum Geometrischen Normalprofil ein. Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Norm war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) und das Gesamtgewicht auf 40 Ton-</p>	<p>Heute sind im Kantonalen Richtplan und in der Strassenverordnung (StrV, bGS 731.111) folgende Minimalwerte für die nutzbaren Fahrbahnbreiten bei den Kantonsstrassen vorgegeben:</p> <p>Hochleistungsstrassen HLS:                   ≥ 7.50 m</p> <p>Hauptverkehrsstrassen HVS:                   ≥ 6.50 m</p> <p>Regionalverbindungsstrassen RVS:       ≥ 6.00 m</p> <p>Lokalverbindungsstrassen LVS:           ≥ 5.50 m</p> <p>Einerseits führen die jüngsten Gesamterneuerungen auf Strecken wie Herisau – Degersheim (RVS), Bühler – Wissegg – Trogen (LVS), Hundwil – Zürchersmühle (LVS) oder Rehetobel – Kaien (RVS) zu Diskussionen in der Bevölkerung, den Parteien und Verbänden. Ein</p>

	<p>nen erhöht.</p> <p>Die heute gültigen Ausbaustandards gemäss der Strassenverordnung sind veraltet. In der neuen Norm wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von 7.30 m vorgesehen. Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von öV-Bussen und der Landwirtschaft benutzt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.</p> <p>Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellt die Frischknecht Transport AG zwei Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen anwenden.</li> <li>2. Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbar Fahrbahnbreite auf 7.30 m zu erhöhen.</li> </ol>	<p>Teil findet die Ausbauten richtig und nötig, ein anderer Teil findet sie zu grosszügig oder zu einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Andererseits wurde die vom VSS herausgegebene Norm SN 640 200 „Geometrisches Normalprofil“ überarbeitet. Dabei werden grundsätzlich grössere Strassenbreiten vorgegeben als in der alten Norm. Die geforderte Breitenzunahme beträgt je nach Geschwindigkeit und Begegnungsfall bis zu 1.00 m.</p> <p>Die Inkraftsetzung der neuen VSS-Norm per 30. Juni 2017 hat nicht nur die Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) überrascht, sondern auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Einen konkreten Anlass für die Überarbeitung der Norm konnten die Verantwortlichen nicht ausmachen. Man sucht vergeblich nach einer Auswertung, wonach es wegen breiterer Fahrzeuge vermehrt zu Unfällen gekommen sein soll. Die bfu hat ihrerseits ein Grundlagenpapier zur neuen Norm erarbeitet, worin wiederum andere Empfehlungen mit anderen Grunddaten bezüglich der zu planenden Strassenbreiten publiziert wurden. Das führte zu einer zusätzlichen Verunsicherung, auch bei den in der Verkehrsplanung tätigen Ingenieurbüros. Die Verantwortlichen von KIK, bfu und VSS kamen zusammen und suchen Ausweg aus der schwierigen Situation.</p> <p>Der VSS hat daraufhin die neue Norm SN 640 201 „Geometrisches Normalprofil“ im Juni 2018 zurückgezogen und in eine erneute Überarbeitung gegeben. Zwischenzeitlich gilt wieder die alte Norm.</p> <p>Der Regierungsrat hält fest, dass die Anforderungen an die Fahrbahnbreiten vielfältig sind, denn sie beschränken sich nicht auf die gesetzlich zugelassenen Fahrzeugbreiten. Es gilt, auch die Interessen und Vorgaben des Langsamverkehrs, der Umweltschutzgesetzgebung, des Landschaftsschutzes, des Waldes und der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Aufgrund der Topografie in Appenzell Ausserrhoden erfordern viele Strassenausbauten umfangreiche Kunstbauten, die sehr viel kosten. Noch breitere Strassen führen zwangsläufig zu noch teureren Kunstbauten. Ein erhöhter Flächenverbrauch für Fahrbahnen ist inner-</p>
--	--	--

		<p>orts ein Zielkonflikt zur Strategie der inneren Verdichtung und ausserorts ein Widerspruch zur Reduktion von versiegelten Flächen und den Interessen der Grundbesitzer. Hinzu kommt, dass Fahrbahnbreiten zwischen 6.50 m und 7.00 m aus Sicht der Fahrradfahrenden sehr ungünstig sind, weil sie zu schmal sind für die Markierung beidseitiger Radstreifen und doch so breit, dass sich Automobilisten trotz Gegenverkehrs an den Radfahrenden vorbeidrängen.</p> <p>Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass Fahrassistenzen und das autonome Fahren zur Folge haben, dass eher wieder schmalere Fahrbahnen gefragt sein werden. Zudem sind den Verantwortlichen beim Tiefbauamt und der Polizei keine verkehrlichen Schwierigkeiten auf den Strecken bekannt, die in den letzten Jahren in Appenzell Ausserrhoden erneuert und ausgebaut wurden. Die vom Transportgewerbe beschriebenen Engpässe sind vielmehr auf Strassenzügen, die noch nicht ausgebaut sind, wie beispielsweise der Strecke Kreisel Sonderau Hundwil – Kantonsgrenze AR/AI oder Murbach – Heusonder zwischen Waldstatt und Urnäsch.</p> <p>Der Regierungsrat ist in einer Gesamtbetrachtung der Meinung, dass die kantonalen Vorgaben im Richtplan und in der Strassenverordnung jetzt nicht angepasst werden sollen, zumal die Norm inzwischen vom VSS zurückgezogen wurde. Zudem spricht die Strassenverordnung ausdrücklich von Minimalvorgaben. Es ist auch ohne Anpassung der Verordnung möglich, einen Strassenzug breiter auszubauen, wenn die Gewichtung aller Faktoren dies verlangt.</p>
Studach, Entsorgung & Transporte, Teufen	Kritik am geplanten Verkehrssystemmanagement. Es verschärft die Probleme, statt sie zu lösen. Die täglichen Verkehrsstaus auf der Teufenerstrasse in St. Gallen sollten ohne das geplante VSM reduziert werden können, welches die Verlagerung des Rückstaus auf das Gebiet von Teufen vorsieht.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort des Gemeinderates Teufen.
	Unterstützung für einen Liebegg-Tunnel.	Kenntnisnahme.

	Die Firma empfindet das Nichtanwenden der neuen VSS-Norm zu den geometrischen Normalprofilen als Schlag gegen die Strassenbenutzer. Es sind so viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmende unterwegs, die gefahrlos von den anderen Fahrzeugen gekreuzt und überholt werden müssen. Fast alle Fahrzeuge sind schwerer und breiter geworden. Jetzt müssen die Strassenbreiten angepasst werden.	Vgl. die Stellungnahme zur entsprechenden Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
Frehner Transporte AG, Schwellbrunn	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
H. Frischknecht Transporte, Heiden	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
Run Transporte AG, Herisau	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, St. Gallen	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
Bänziger Kipper GmbH, Trogen	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.
Eugster Transporte, Speicher	Vgl. die Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.	Vgl. die Stellungnahme zur Vernehmlassungsantwort der Frischknecht Transport AG.