

2. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015-2018
Vernehmlassung 12. September – 30. November 2013
Auswertung, Sitzung Regierungsrat, 11. Februar 2014

Departement Bau und Umwelt

Vernehmlasser(in)	Vernehmlassungsantworten	Erwägungen	Entscheid / Beschluss
Gemeinderat Urnäsch	Generelle Zustimmung Zustimmung zu den für Urnäsch aufgelisteten Ausbauvorhaben. Die Übertragung der Kantonsstrasse Nr. 64, Urnäsch – Schönengrund (Tüfenbergstrasse), an die Standortgemeinden wird vehement abgelehnt. Urnäsch habe wegen seiner grossen Fläche bereits überdurchschnittlich hohe Infrastrukturkosten. Die Gemeinde habe weder Ressourcen noch Finanzen für die Übernahme der Strasse. Zudem enthalte das Strassenbauprogramm keine Aussage über allfällige Änderungen in der Aufteilung der Finanzmittel für das Strassenwesen. Das Entlastungsprogramm des Kantons dürfe nicht dazu führen, dass die Gemeinwesen am Schluss sogar noch mehr zahlen müssen, weil das Know-How und die Geräte bei den Gemeinden zuerst aufgebaut werden müssten.	Der Kanton hat in der Vernehmlassungsvorlage dargelegt, dass Ausserrhoden das dichteste Kantonsstrassennetz in der Ostschweiz hat. Die Gründe liegen in der Historie; die Gemeinden hatten seit je her wenig Ressourcen für das Strassenwesen bereitgestellt, vieles blieb den Privaten überlassen. Alle grösseren Strassen wurden dem Kanton übertragen, der entsprechend mit Mitteln ausgestattet wurde. So hat es heute noch Ausserrhoder Gemeinden, die nur wenige 100m Gemeindestrassen haben. Die Tüfenbergstrasse ist die jüngste Strasse im Kantonsstrassennetz. Sie wurde im Jahre 1976 auf Antrag der Gemeinden Urnäsch und Schönengrund durch einen Kantonsratsbeschluss vom Kanton übernommen. Die Zeiten ändern sich. Während die Anforderungen aus dem Verkehr und die Kosten bei den Hauptverkehrsstrassen deutlich gestiegen sind (Breiten, Belagsstärken, Entwässerung, Winterdienst etc.), sind bei den untergeordneten Strassen gegenteilige Tendenzen zu vermerken, v.a. innerorts. Die Bevölkerung wünscht weniger Verkehr, weniger Lärm, Tieftempozonen, Gestaltungselemente, Längen- und Gewichtsbeschränkungen etc. Daher stellt sich aus kantonaler Sicht zu Recht die Frage, ob Strassen, deren verkehrliche Bedeutung bewusst reduziert werden soll, überhaupt noch die Aufgabe einer Kantonsstrasse erfüllen, nämlich den Verkehr aufzunehmen und durchzuleiten. Bereits mit der Neuklassierung des Strassenetzes in den 90er Jahren und der Totalrevision des Richtplanes 1998 wurde eine Anzahl verkehrlich unbedeutender Kantonsstrassen der Klasse IIIB zugeteilt und im Richtplan als an die Standortgemeinde abzutretende Strassen aufgenommen. Gesamthaft umfasste das Paket Strassen im Umfang von 6.2 km. Darunter waren etwa die Kalabinthstrasse in Speicher, die Badstrasse in Heiden oder die Obere Gossauerstrasse in Herisau.	Kenntnisnahme

Gemeinderat Urnäsch (Fortsetzung)		In der Vernehmlassungsvorlage fehlen Angaben, ob der Kanton auch bereit ist, die heutige Verteilung der Strassengelder anzupassen, wenn das Kantonsstrassennetz um rund 10% reduziert werden soll. Das wird von vielen Gemeinden kritisiert. Das Strassenbauprogramm ist nicht geeignet, diese Diskussion zwischen Kanton und Gemeinden weiter zu führen. Der Prozess führt über die nächste Revision des Richtplanes. Hier sind die Planungen zwischen Kanton und Gemeinden in Einklang zu bringen. Das Strassengesetz regelt dann in Art. 9 die Details der Übernahme und Abgabe von Strassen. Das Departement Bau und Umwelt wird die Frage nach einer weiteren Reduktion des Kantonsstrassennetzes im Rahmen der wegen des geänderten Raumplanungsgesetzes bereits gestarteten Teilrevision des Richtplanes weiter verfolgen. Dabei sind die kommenden Beschlüsse des Kantonsrates zum Entlastungsprogramm 15, Teilpaket Politik, zu berücksichtigen.	In Teilrevision Richtplan 2014 unter dem bestehenden Richtplan-Kapitel V 2.2. „an die Gemeinden abzutretende Strassen“ weiter verfolgen.
Gemeinderat Herisau	Generelle Zustimmung Zustimmung zu den Objekten auf dem Gemeindegebiet. Verschiedene Detailfragen. Die Gemeinde wünscht zudem einen besseren Überblick über die kommenden Gemeindeanteile. Kritische Bemerkungen zu der geplanten Abtretung der Huebstrasse und der Schützenstrasse, namentlich was die Finanzierung anbelangt.	Bilateral informieren. Die Huebstrasse ist bereits im heutigen Richtplan unter den an die Standortgemeinde abzutretende Strassen aufgelistet. Kanton und Gemeinde sind übereingekommen, zuerst die bauliche Entwicklung auf dem kantonseigenen Land Chrombach (Areal Psychiatrische Klinik) abzuwarten. Aus übergeordneter verkehrlicher Sicht spielt die Schützenstrasse im Kantonsstrassennetz keine wichtige Rolle. Sie ist eine reine Innerortsstrasse. Auf Teilen wurde durch die Gemeinde unlängst eine Tempo- 30 -Zone errichtet. Damit ist deutlich manifestiert, dass es sich um eine siedlungsorientierte Innerortstrasse handelt. Der heute noch nicht ausgebaute Teil soll im 2014 saniert und mit einem Trottoir versehen werden. Damit wären ideale Voraussetzungen für eine Abtretung gegeben.	Kenntnisnahme Gemeindeanteile zusammenstellen und mitteilen.

Gemeinderat Schwellbrunn	Generelle Zustimmung Zustimmung zu den Objekten auf dem Gemeindegebiet Die Übertragung von Kantonsstrassen an die Standortgemeinden wird dezidiert abgelehnt. Die Gemeinden haben weder Ressourcen noch Finanzen für die Übernahme der Kantonsstrassen. Insgesamt sparen die Gemeinwesen nichts. Zudem fehlen Angaben über die Finanzierung. Sinngemäss wird die Abtretung der Kantonsstrasse Nr. 38, Schwellbrunn – Dicken abgelehnt. Die Strasse erschliesse ein wichtiges Naherholungsgebiet. Vor allem bei Nebellagen kommen Tagestouristen aus der ganzen Region und parkieren längs der Strasse, daher müsse die Strasse beim Kanton verbleiben.	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch. Die Fortsetzung der Kantonsstrasse Nr. 38, Schwellbrunn - Dicken auf dem Gemeindegebiet von Neckertal ist eine Gemeindestrasse; im Kanton SG hat aufgrund eines anderen Strassengesetzes eine Gemeinde nur eine Kantonsstrasse zu gut.	Kenntnisnahme
Gemeinderat Hundwil	Kenntnisnahme Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme		Kenntnisnahme
Gemeinderat Stein	Kenntnisnahme Die Übertragung der Kantonsstrasse Nr. 65, Stein - Haslen (Liststrasse) wird abgelehnt. Die Gemeinde habe weder Ressourcen noch Finanzen für die Übernahme der Kantonsstrasse. Es sei eine interkantonale Verbindung, zudem fehlten die genaueren Angaben über die finanziellen Konsequenzen.	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch.	Kenntnisnahme
Gemeinderat Schönengrund	Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme Die Gemeinde lehnt die Übernahme der Kantonsstrasse Nr. 64 Urnäsch – Schönengrund (Tüfenbergstrasse) ab. Gleichzeitig fordert sie jedoch eine Beschränkung für den Schwerverkehr auf der Tüfenbergstrasse.	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch. Die geforderte Beschränkung für den Lastwagenverkehr wird nicht weiter präzisiert. Eine Längenbeschränkung hat es schon. Ist eine Gewichtsbeschränkung gemeint? Auch werden keine bestehenden Probleme oder Vorkommnisse angesprochen. Die „Empfehlung“ zeigt jedoch wie bei Wolfhalden die Widersprüche in der Diskussion um die Reduktion des Kantonsstrassennetzes; Einerseits will man die Strassen beim Kanton belassen, andererseits hätte man gerne Beschränkungen in der Nutzung.	Kenntnisnahme

4

Gemeinderat Bühler	Kenntnisnahme Zustimmung zu den Objekten auf dem Gemeindegebiet Bühler. Der Gemeinderat wünscht genauere Angaben zum Projekt Bahnunterführung Ortseingang West und zum Stand Sanierung Fussgängerstreifen. Die Übertragung von Kantonsstrassen an die Standortgemeinden wird aus Solidarität abgelehnt. Andererseits anerkennt die Gemeinde, dass die Umverteilung der Motorfahrzeugsteuern gemäss Entwurf Entlastungsprogramm oder gar eine Senkung auch nicht zielführend ist. . Der Ausbaustandard der Lokalverbindungsstrassen wird als hoch eingeschätzt, Einsparpotential bei den Breiten sei vorhanden. Die Gemeinde beklagt die vom Bund einseitig vollzogene Perimeterabgrenzung der Agglomerationsprogramme.	Tiefbauamt will demnächst das Projekt der Bahnunterführung dem Gemeinderat vorstellen. Kenntnisnahme Kenntnisnahme Kenntnisnahme, der Kanton war auch nicht involviert. Die Region Appenzell AR – St. Gallen – Bodensee übernimmt die Aufgabe, diesen Mangel zu mildern.	Kenntnisnahme
Gemeinderat Gais	Zustimmung Die Sanierung der Fussgängerübergänge müsse auf der Basis der neusten Normen erfolgen	Kenntnisnahme Zustimmung, die Norm liegt noch nicht vor.	Kenntnisnahme
Gemeinderat Speicher	Kenntnisnahme, Zustimmung zu den Objekten auf dem Gemeindegebiet Speicher Sorge bereitet der Gemeinde die unsichere Finanzierung der Strassenrechnung aufgrund der möglichen Reduktion der Bundesbeiträge.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme. Es wird zur zukünftigen Verkehrsfinanzierung einerseits Bundesratsentscheide ohne Volksabstimmung geben (Benzinpreiserhöhung), andererseits wird sich das Volk mehrmals zu Weichenstellungen äussern können (Vignette, FABI, Milchkuhinitiative).	Kenntnisnahme
Gemeinderat Trogen	Verzicht auf Stellungnahme		Kenntnisnahme

Gemeinderat Rehetobel	Die Übertragung der Kantonsstrasse Nr. 49, Grub Rehetobel (Riemen – Robach) an die Standortgemeinden wird abgelehnt. Es sei eine wichtige Umleitungsstrecke, zudem fehlten die genaueren Angaben über die Konsequenzen. Die Gemeinde hat aufgrund bekannter finanzieller Probleme verschiedene Wünsche zu den aktuellen Projekten auf Rehetobler Gemeindegebiet. Es geht um die Fussgängerführung, die Zeitpläne und um allfällige Zahlungspläne für die Gemeindeanteile	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch. Das Tiefbauamt ist seit längerem in Gesprächen mit der Gemeinde bezüglich dieser Themen.	Kenntnisnahme Bilateral weiter verhandeln
Gemeinderat Wald	Generelle Zustimmung Die Übertragung von Kantonsstrassen an die Standortgemeinden wird dezidiert abgelehnt. Die Gemeinde habe weder Ressourcen noch Finanzen für die Übernahme der Kantonsstrasse Nr. Wald – Hagen. Die Gemeinden treffe kein Verschulden an der Schieflage der Kantonsfinanzen.	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch	Kenntnisnahme
Gemeinderat Grub	Generelle Zustimmung Die Übertragung der Kantonsstrasse Nr. 49, Grub Rehetobel (Riemen – Robach) an die Standortgemeinden wird abgelehnt. Es sei eine wichtige Umleitungsstrecke, zudem fehlten die genaueren Angaben über die Konsequenzen. Die Gemeinde lehnt andererseits die im Entlastungsprogramm 2015 vorgesehene Kürzung des Anteils Motorfahrzeugsteuer an die Strassenrechnung von 45% auf 40 ab. Die Strasse brauche das Geld. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das Vorderland trotz tieferer Verkehrszahlen ebenfalls zeitgemässe Ausbaustandards erhält.	Kenntnisnahme, vgl. generelle Erwägungen zur Reduktion des Kantonsstrassennetzes bei Urnäsch. Kenntnisnahme Kenntnisnahme	Kenntnisnahme

Gemeinderat Heiden	Generelle Zustimmung Die Gemeinde wünscht, den Knoten Lindenplatz in die Liste der Objekte 2015-18 aufzunehmen. Die Gemeinde plant, mittelfristig die Busumsteiganlage an den Bahnhof zu verlegen. Das sollte erwähnt werden. Ferner weist die Gemeinde auf einzelne Fehler im Plan ÖV, Beilage 7.3, hin.	Der Knoten Lindenplatz muss wegen der neuen Erschliessung Nord mit dem Hotel Muhr umgebaut werden. Ein Projekt für ein Provisorium liegt vor und ist mit der Gemeinde besprochen. Es ist jedoch eine Massnahme, welche von der Gemeinde und Dritten zu zahlen ist. Der Anteil Kanton wird als Werterhaltung betrachtet und ist nicht speziell als Investition aufzulisten. Das wird kaum innerhalb der Periode 2015-18 baureif werden. Es ist nach Einschätzung des Tiefbauamtes eher ein Fall für das 3. Programm 2019-2022. Aber die politische Diskussion und die Projektierung können oder müssen beginnen. Allerdings fehlt ein konkreter Input der Gemeinde. Das Bahnhofareal und die Brunnhaldenstrasse wurden unlängst saniert.	Nicht aufnehmen in Liste, da unter Werterhaltung subsummiert. In Kapitel 6 Ausblick 2019 - 2022 aufnehmen. Ein Projektstart muss durch Input der Gemeinde erfolgen. Fehler korrigieren
Gemeinderat Wolfhalden	Keine Aussage zum generellen Inhalt Die Gemeinde wehrt sich vehement gegen die Entlassung der Kantonsstrasse Nr. 52 Wolfhalden – Thal (Haslistrasse). Gemeinde meint, dass sich der Spardruck im Kanton auch im Strassenbauprogramm abbilden soll. Statt Abtretung von Strassen soll der Kanton Reduktionen beim Ausbau vorziehen.	Die geplante Sanierung der Haslistrasse verbunden mit der daraus erwachsenden Opposition der Anwohner war einer der Auslöser, die Reduktion des Kantonsstrassennetz aufs politische Tapet zu bringen. Die Diskussion bei der Haslistrasse zeigt exemplarisch die Zielkonflikte und Widersprüche, die als Konsequenz aus dem dichten Kantonsstrassennetz einerseits und dem Befinden der Gesellschaft andererseits resultieren. Die Bewohner des Hasli wollen ihre Ruhe und betrachten die Haslistrasse als Quartierstrasse (gemäss Protestschreiben Lesegesellschaft Haslistrasse). Den Verkehr sollen andere haben, namentlich die Bewohner an den Hauptverkehrsachsen. Kenntnisnahme. Die Gelder sind von Gesetzes wegen zweckgebunden einzusetzen.	Kenntnisnahme

Gemeinderat Lutzenberg	Generelle Zustimmung Zustimmung zu den Objekten auf Gemeindegebiet		Kenntnisnahme
Gemeinderat Walzenhausen	Generelle Zustimmung Zustimmung zu den Objekten auf dem Gemeinde- gebiet Die Gemeinde ist klar gegen die Reduktion des Kantonsstrassennetzes. Gerade kleine Gemeinden haben keine Ressourcen für den Unterhalt grösser- er Strassen.	Vgl. Begründung bei Urnäsch	Kenntnisnahme
Gemeinderat Reute	Generelle Zustimmung Die Gemeinde ist klar gegen die Reduktion des Kantonsstrassennetzes. Gerade kleine Gemeinden haben keine Ressourcen für den Unterhalt grösser- er Strassen. Der Ausbaustandard der Kantonsstrassen wird als hoch eingeschätzt, Einsparpotential sei vorhanden, namentlich bei den Nebenleistungen während des Baus. Bezüglich der Fussgängerstreifen wünscht die Gemeinde einen engeren Bezug zu den kantonalen Zahlen und Statistiken.	Vgl. Begründung bei Urnäsch Der Ausbaustandard entspricht den politischen und den gesellschaft- lichen Vorgaben. Diese können nicht einseitig von der operativen Ebene geändert werden. Bezüglich der Einsparungen bei den Ne- benleistungen muss bei der Gemeinde nachgefragt werden. Bessere Abstützung auf kantonale Zahlen vorbereiten	Kenntnisnahme Nachfragen bezüglich der Einspa- rungen bei den Nebenleistungen während des Baus. Zustimmung
Gemeindepräsidenten- konferenz AR	Verzicht auf eine eigene Stellungnahme, da die Gemeinden sich wegen der Objekte auf Ihrem Gemeindegebiet einzeln äussern.		Kenntnisnahme



FDP Appenzell A.Rh.	Zustimmung Erfreut über erfolgreiche Umsetzung der Objekte des 1. Programmes 2011-2014, namentlich die Einhaltung der Kostenvoranschläge. Appell an die Eigenverantwortung als Bestandteil der Verkehrssicherheit. Kurzfristige Einsparungen werden abgelehnt, weil aufgeschobene Werterhaltung erfahrungsgemäss später zu höheren Kosten führt. Zustimmung zur geplanten Reduktion des Kantonsstrassennetzes. Unterstützung für den Schwerpunkt Langsamverkehr. Unterstützung für Massnahmen des Mobilitätsmanagements. Zusätzliches Potential durch Förderung von dynamischen Fahrgemeinschaften.	Kenntnisnahme Das Mobilitätsmanagement wird neuerdings unter der Leitung der Geschäftsstelle der Region Appenzell AR-St. Gallen – Bodensee gemanagt. Das Tiefbauamt ist gut einbezogen und bringt die Ideen ein.	Kenntnisnahme
---------------------	--	--	----------------------

SVP Appenzell A.Rh.	Antrag auf Rückweisung der Vorlage Das Kantonsstrassennetz sei bereits gut ausgebaut, teils sogar mit Luxusstandards. Das Programm sei ein regionales Giesskannenprinzip statt eines Schwerpunktprogrammes, das sich auf die grossen Verkehrsprobleme fokussiere. Das Strassenbauprogramm sei durch den Kantonsrat zu genehmigen, nicht durch den Regierungsrat. Die Motorfahrzeugsteuern seien zu senken und ausschliesslich dem Strassenverkehr zuzuführen	Die Stellungnahme weist sehr viele Forderungen auf, die auf Grundsatzdiskussionen zielen. Konkrete Beispiele für den behaupteten Luxusstandard fehlen. Das Netz ist eben gerade nicht überall gut ausgebaut, auf vielen Strecken ist das Kreuzen grösserer Fahrzeuge schwierig, namentlich im Winter. Die Richtplanvorgaben bezüglich Fahrbahnbreiten sind noch nicht erfüllt, speziell im Vorderland, das bezeichnenderweise in der Stellungnahme der Partei völlig fehlt. Die Gemeinden vertreten zu Recht ihre Vorstellungen über zeitgemässe Gestaltung der Strassenräume innerorts und arbeiten teils intensiv an Verbesserungen. Dazu gehört auch der Dialog mit der Bevölkerung. Es ist zudem kein Giesskannenprinzip sondern eine physikalische Tatsache, dass die Strassenabschnitte überall im Kanton der gleichen natürlichen Alterung unterliegen und nicht ewig halten. Verkehrsbelastung, Abrieb, Witterung, ultraviolette Strahlung, mechanische Beanspruchung etc. greifen die Substanz an und bewirken, dass am Ende der Lebensdauer zur Werterhaltung saniert werden muss, sobald der richtige Sanierungszeitpunkt gekommen ist. Das ist die heutige Gesetzeslage. Das Gesetz wurde im Herbst 2009 vom Kantonsrat so verabschiedet. Der Kanton hat im innerschweizerischen Vergleich hohe Motorfahrzeugsteuern. Er hat andererseits wegen der Topographie und wegen des dichten Kantonsstrassennetzes auch höhere Kosten beim Strassenbau und –unterhalt. Die Finanzflüsse wurden im Rahmen NFA/KFA neu austariert. Die Strasse braucht nicht mehr Geld, allerdings auch nicht weniger. Wenn die Motorfahrzeugsteuer gesenkt wird und gänzlich der Strasse zukommt, entstehen andernorts im Staatshaushalt grosse Löcher. Die Frage, woher denn die finanziellen Mittel kommen, um die Löcher zu stopfen, wird nicht beantwortet. Die Forderung steht wohl auch im Zusammenhang mit der von SVP-Kreisen getragenen Milchkuh-Initiative.	Kenntnisnahme
----------------------------	---	---	----------------------

SVP Appenzell A.Rh. (Fortsetzung)	Die grossen Verkehrsprobleme seien in Herisau und in der Stadt St. Gallen. Das Mittelland brauche eine bessere Autobahnzufahrt via Riethüsli - Güterbahnhof. Den Tendenzen, ein Verkehrsleitsystem/-management für den Grossraum St. Gallen aufzubauen, sei entgegenzuwirken. Die Etappierung bei Sanierungen ganzer Kantonsstrassen sei Salamtaktik, die dem Finanzhaushaltsgesetz widerspreche.	Im Strassenbauprogramm geht es um die Bauvorhaben, die der Kanton auf seinem Territorium umsetzen will, nicht um Bauvorhaben auf St. Galler Gebiet. Das angedachte Verkehrsleitsystem/-management ist eine Massnahme im Agglomerationsprogramm, das von allen Beteiligten (Regierungen, Gemeinden) so genehmigt wurde. Die Ausgestaltung der Massnahme wird jetzt geplant. Ziel ist, mit Leitsystemen und einem Verkehrsmanagement den Verkehr zu verflüssigen, so dass alle profitieren. Das Agglomerationsprogramm stärkt ferner auf der Achse St. Gallen – Teufen den Bahnverkehr mit der Durchmesserlinie als Alternative zu einem nachfragegesteuerten Ausbau für den motorisierten Individualverkehr. Der Kanton St. Gallen prüft zusammen mit der Stadt St. Gallen verschiedene Möglichkeiten, wie der innerstädtische Verkehr vom und zum Anschluss Güterbahnhof geführt werden kann, ohne dass andernorts neue Probleme und Stausituationen entstehen. Die dritte Röhre Rosenbergstunnel mit dem Anschluss Güterbahnhof ist ein Projekt der Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz PEB, für das der Bund zuständig ist. Dieser Vorwurf ist nicht zu Ende gedacht und eine Fehlinterpretation des neuen Finanzhaushaltsgesetzes. Die volkswirtschaftlich richtige Bereitstellung der Mittel für die Werterhaltung und /oder den Ausbau der Infrastruktur folgt im Einzelfall den verkehrlichen Bedürfnissen, dem Zustand vor Ort, den Alterungsprozessen der Materialien, den Witterungsbedingungen des Appenzellerlandes, den Sachzwängen Dritter, den Bedürfnissen der Gemeinden als Mitzahler etc. In der Summe der Einzelobjekte sind selbstverständlich die Vorgaben des Finanzplanes und des Voranschlages einzuhalten, so wie für jedes Einzelobjekt der Verpflichtungskredit einzuhalten ist. Das Tiefbauamt hat darin jahrzehntelange Erfahrung.	
SP Appenzell A.Rh.	keine Eingabe	-	-

CVP Appenzell A.Rh.	Grundsätzlich Zustimmung Die Partei verzichtet auf Stellungnahmen zu den einzelnen Objekten. Sie regt an, den Querbezug zum ÖV vertiefter darzustellen. Beide Verkehrsträger seien (gleich) wichtig. Die Arealentwicklung Bahnhof Herisau als wichtigstes kantonales Projekt müsse sorgfältig und umfassend geführt werden. Der Einbezug der Gemeinden in die Projekterarbeitung sei zu vertiefen. Verkehrssicherheit innerorts und ausserorts. Innerorts müsse baulich viel unternommen werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu garantieren. Ausserorts soll jedoch Zurückhaltung herrschen. Weder die Zahlen des Langsamverkehrs noch die schützenswerte Landschaft noch die Finanzen rechtfertigen einige der geplanten Ausbauten. Unterstützung der geplanten Reduktion des Kantonsstrassennetzes. Die Gemeinden können die Strassen an ihre Bedürfnisse anpassen.	Aktuell erlässt der Regierungsrat ein vierjähriges Strassenbauprogramm und ein mehrjähriges Leitbild/Konzept öffentlicher Regionalverkehr. Die beiden Verkehrsträger sind aufeinander abgestimmt. Zustimmung. Die Führung obliegt kantonsintern dem DVL und der Gemeinde Herisau. Das Tiefbauamt geht hier von einer Fehlinterpretation der Vernehmlassungsvorlage aus. Es gibt keine Projekte, bei denen die betroffenen Gemeinden nicht rechtzeitig eingebunden werden. Es gibt aber einzelne aufgeführte Projekte, die noch gar nicht oder gerade erst gestartet wurden. Hier hat logischerweise noch kein vertiefter Austausch stattgefunden, die Bedürfnisabklärungen laufen erst an. Innerorts sind keine Widersprüche vorhanden. Ausserorts hat der Kanton im Richtplan, im Aggloprogramm und in der Wahrnehmung der Bedürfnisse der Bevölkerung eine andere Meinung. Vielfach kommt die Nachfrage auch mit der Bereitstellung des Angebotes. Typisches Beispiel ist der Rad-/Gehweg zwischen Teufen und Speicher. Wo man vor dem Ausbau kaum je Personen gehen oder Rad fahren sah, ist heute praktisch immer Betrieb auf der Stecke. Die Trottoirs und Rad-/Gehwege zahlen im Übrigen gemäss Strassengesetz die Gemeinden, der Kanton wird nicht belastet.	
EVP Appenzell A.Rh.	keine Eingabe	-	-

EDU Appenzellerland	keine Eingabe	-	-
Grünes Appenzellerland GRAL	keine Eingabe	-	-
Jungfreisinnige AR	keine Eingabe	-	-
JUSO Appenzellerland	keine Eingabe	-	-
Junge SVP AR	keine Eingabe	-	-
TCS Sektion Appenzell A.Rh.	keine Eingabe	-	-
VCS St. Gallen - Appenzell	Begrüssst, dass Kanton mit vielen Projekten die Förderung des Langsamverkehrs anstrebt. Die Förderung des Langsamverkehrs könne aber noch weiter gehen, namentlich auch in den Ortszentren, beim Mobilitätsmanagement und bei der Schulwegsicherheit. Für enge Dorfkerne sollen Tieftempozonen geprüft werden. Die Organisation liefert Verbesserungsvorschläge zu eine ganzen Anzahl von Projekten.		Kenntnisnahme
ACS Sektion St. Gallen - Appenzell	keine Eingabe	-	-
Appenzeller Bahnen AG	Kenntnisnahme Die Bahn bittet, bei allen Objekten, die einen direkten Bezug oder eine räumliche Nähe zur Bahn haben, über den aktuellen Projektstand informiert zu werden.		Kenntnisnahme Bahn zu Besprechung über Projekte einladen (bereits erfolgt)

Postauto St. Gallen - Appenzell	Zustimmung Jede ausgebaute Strecke ist ein grosser Vorteil für die Postautos und eine Erleichterung für die Berufsschauffeure. Zu enge Strassen führen zu vielen kritischen Begegnungsfällen und erhöhter Unfallgefahr. Gesteuerte Lichtsignalanlagen (ÖV-Priorisierung) sollten bei Baustellen vermehrt eingesetzt werden. In Heiden soll ein Bushof am Bahnhof geplant werden. Die Projektierung ist ins Programm aufzunehmen. Unterstützung der geplanten multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Herisau und der Verbesserung bei Zweibrücken (Goldachtobel).	Die Fahrzeuge wurden in den letzten Jahren immer breiter. Dieser Komfortanspruch der Gesellschaft bedingt zeitgemässe Fahrbahnbreiten. Vgl. Erwägungen zur Stellungnahme der Gemeinde Heiden. Das wird kaum innerhalb der Periode 2015-18 baureif werden. Es ist nach Einschätzung des Tiefbauamtes eher ein Fall für das 3. Programm 2019-2022. Aber die politische Diskussion und die Projektierung können oder müssen beginnen. Allerdings fehlt ein konkreter Input der Gemeinde. Das Bahnhofareal und die Brunnhaldenstrasse wurden unlängst saniert.	Kenntnisnahme
Vereinigung der AR Strassenbau- und Tiefbauunternehmen (VAST)	Zustimmung Der Vorwurf aus dem Volk, von Parteien wie Politikern, dass in Ausserrhoden Luxusstandards beim Strassenbau herrschen, ist absolut fehl am Platz. Der Kanton strebe Wachstum an, nicht Stillstand und Rückschritt. Wachstum kostet auch. Die Mittel für die notwendigen Investitionen müssen bereitgestellt werden. Die zeitgemässe Gestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten ist voran zu treiben. Eine Kürzung der Investitionen wird abgelehnt.	Der Kanton ist mit vielen Gemeinden an entsprechenden Projekten, so in Schwellbrunn, Urnäsch, Waldstatt, Stein, Heiden, Trogen und Teufen.	Kenntnisnahme

ARING	Zustimmung Kritisch gegenüber der Abtretung von Strassen an die Gemeinden. Der Kanton sei der bessere Garant für professionellen Unterhalt und Werterhaltung. Das zentrale Projekt Bahnhof Herisau müsse auch zeitnah realisiert werden, wenn der Bund bei seiner Abstufung in der Priorität bleibe. Nach dem Vignetten-Nein müssen die dringenden Projekte auf der vorgesehenen Nationalstrasse aus eigener Kraft vorangetrieben werden. Die Fragen der zukünftigen Mobilität sollen verstärkt proaktiv angegangen werden. Für den Langsamverkehr seien sichere und durchgehende Netze bereit zu stellen.	Der Kanton ist in Kontakt mit dem Bund. Die Lage muss laufend neu beurteilt werden. Es ist auch möglich, dass aufgrund Verzögerungen bei andern Projekten in der Schweiz der Bahnhof Herisau zu einem späteren Zeitpunkt gleichwohl ins Programm 2015 – 2018 aufgenommen wird.	Kenntnisnahme
Industrieverein Appenzell Ausserrhoden	Zustimmung		Kenntnisnahme
Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden	Zustimmung		Kenntnisnahme
Heimatschutz AR	keine Eingabe	-	-
Pro Natura St. Gallen – Appenzell	Begrüssst, dass Kanton mit vielen Projekten die Förderung des Langsamverkehrs anstrebt. Bemängelt, dass bei verschiedenen Projekten die naturschützerischen Konflikte nicht angesprochen werden. Es besteht Konfliktpotential mit Naturschutzzonen oder mit einzelnen Schutzobjekten des Kantonalen Schutzplans. Die Organisation beschreibt die Konflikte einzeln.	Gemäss Art. 18 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) gilt der Grundsatz, dass Naturschutzobjekte in erster Linie vor Eingriffen bewahrt werden müssen. Falls eine Schonung unter Abwägung aller Interessen nicht möglich ist, muss der Schutzgegenstand wiederhergestellt oder ersetzt werden. Dies ist auch im kantonalen Gesetz über die Raumplanung und das Baurecht (Baugesetz) Art. 79 Abs. 2 festgehalten. Bei der Projektierung der Ausbauten müssen die jeweiligen Konflikte gelöst werden. Jedes Projekt muss eine kleine Umweltverträglichkeitsprüfung (Checkliste) durchlaufen. Es führte aber zu weit, diese Abklärungen oder deren Stand im Programm zu erwähnen.	Kenntnisnahme Vergleichen, ob interne Prüfung zu gleichen Ergebnissen kommt, wie die der Organisation.

WWF Sektion St. Gallen - Appenzell	keine Eingabe	-	-
Baumeisterverband beider Appenzell	keine Eingabe	-	-
Region Appenzell AR – St. Gallen - Bodensee	keine Eingabe	-	-
Lesegesellschaft Dorf Rehetobel	Die Lesegesellschaft thematisiert die aktuellen drei Projekte in Rehetobel: P 1316, P 1265, P 1554. Die Finanzlage der Gemeinde erlaube nicht, diese Strassenbauvorhaben innerhalb der Periode zu realisieren. Alternativ soll jedoch das nicht aufgeführte Projekt P 1339 (Zittäfel – Einenker alte Landstrasse) ins Programm genommen werden. Die Lesegesellschaft wehrt sich auch gegen die Entlassung der Kantonsstrasse Nr. 49, Rehetobel – Grub (Riemen – Robach) aus dem Kantonsstrassennetz. Die Finanzlage der Gemeinde erlaube das nicht, zudem sei die Strecke eine Umleitungsstrecke bei Strassensperrungen zwischen Speicherschwendi und Rehetobel (Kantonsstrasse Nr. 35)	Vgl. Bemerkungen zur Stellungnahme der Gemeinde Rehetobel.	Kenntnisnahme
Lesegesellschaft Lobenschwendi Rehetobel	Die Lesegesellschaft wehrt sich gegen die Entlassung der Kantonsstrasse Nr. 49, Rehetobel – Grub (Riemen – Robach) aus dem Kantonsstrassennetz. Die Finanzlage der Gemeinde erlaube das nicht, zudem sei die Strecke eine Umleitungsstrecke bei Strassensperrungen zwischen Speicherschwendi und Rehetobel (Kantonsstrasse Nr. 35)	Vgl. Bemerkungen zur Stellungnahme der Gemeinde Rehetobel.	Kenntnisnahme