

ÖV-Konzept 2024–2029

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029





Auftraggeber:

Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft
Departementssekretariat
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

Bearbeitung:

Fachstelle öV Appenzell Ausserrhoden, Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau
Oliver Engler, Leiter Fachstelle, Tel. 071 353 67 66, oliver.engler@ar.ch

asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, Spinnereistrasse 29, 8640 Rapperswil-Jona
Jonas Schaufelberger, Projektleiter, Tel. 055 220 10 77, jonas.schaufelberger@asaag.ch
Urs Heuberger, Stv. Projektleiter, Tel. 055 220 10 74, urs.heuberger@asaag.ch
Florian Egli, Projektingenieur, Tel. 055 220 10 72, florian.egli@asaag.ch

Steuerungsgruppe:

Dölf Biasotto, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Landammann, Vorsteher Departement Bau und Volkswirtschaft
Lukas Gunzenreiner, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departementssekretär Bau und Volkswirtschaft
Reto Altherr, Gemeindepräsident Teufen
Max Eugster, Gemeindepräsident Herisau
Margrit Müller, Gemeindepräsidentin Hundwil
Gallus Pfister, Gemeindepräsident Heiden
Ernst Pletscher, Gemeindepräsident Reute
Bruno Huber, Geschäftsführer Regiobus
Marianne Kunz-Tobler, Key Account Manager, PostAuto Gebiet Ost
Marielle Müller (31.8.2022) und Thomas Baumgartner (20.4.2023), Appenzeller Bahnen
Patrick Ruggli, Kanton St. Gallen, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr
Ralph Sutter, Kanton Appenzell Innerrhoden, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr



Inhaltsverzeichnis

0. Ziele und Inhalt des Konzeptes	5
1. Ausgangslage	6
1.1 Rückblick auf das ÖV-Konzept 2018–2022.....	6
1.2 ÖV-Struktur und -Potentiale	13
1.3 Wirtschaftlichkeit und Effizienz	19
1.4 Handlungsbedarf aufgrund Grundlagenanalyse.....	22
2. Übergeordnete Konzepte	23
2.1 Kantonaler Richtplan	23
2.2 Weiterentwicklung Bahnangebote (Bundesebene)	24
2.3 Agglo-ÖV-Konzept St. Gallen–Bodensee	25
2.4 Regionale Planungen	25
3. Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene	27
3.1 Bund	27
3.2 Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone.....	28
3.3 Verbundstrategie des Tarifverbundes Ostwind	28
3.4 Auswirkungen Covid-19-Pandemie	29
3.5 Weitere Einflussfaktoren mit Wirkung auf die ÖV-Nachfrage.....	30
3.6 Digitalisierung	31
3.7 Bedarfsangebote	32
3.8 Emissionsarme Mobilität im öffentlichen Verkehr.....	33
4. Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben	34
4.1 Anlass der Überprüfung.....	34
4.2 Mindest- und Zielvorgaben 2024–2029	35
4.3 Handlungsbedarf 2024–2029 aufgrund Kennzahlen	38
4.4 Vorgehen bei der Überprüfung des Angebotes	39
4.5 Überprüfung Planzahlen 2022 mit neuen Kennzahlen	39
5. Zusatzanalysen aufgrund Regierungsprogramm	41
5.1 Regierungsprogramm 2020–2023.....	41
5.2 Verdichtungen in Hauptverkehrszeit (HVZ)	42
5.3 Alternative Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Raum	43
5.4 Fazit.....	45
6. Angebotsentwicklung 2024–2029	46



6.1	Ziele	46
6.2	Zielbild langfristige Angebotsentwicklung	46
6.3	Stossrichtungen	48
6.4	Massnahmen	49
6.5	Zielangebote je Linie	50
7.	Ziele und Massnahmen Appenzell Ausserrhoden 2024–2029	53
7.1	Vorgehen	53
7.2	Zielangebot 2029	53
7.3	Erhalt und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit	53
7.4	Vereinfachungen im Fahrplan- und Bestellverfahren	55
7.5	Harmonisierung der Angebotsgrundsätze	55
7.6	Förderung der emissionsarmen Mobilität	56
8.	Infrastruktur	57
8.1	Finanzierung	57
8.2	Infrastrukturausbauten der Appenzeller Bahnen	58
8.3	Bushof und Bahnhofplatz Herisau	59
8.4	Bushof Heiden	60
8.5	Behindertengerechte Haltestellen	61
9.	Kostenentwicklung und Finanzierung.....	61
9.1	Bemerkungen zum Vorgehen	61
9.2	Entwicklung der Kosten für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur	62
9.3	Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus	63
9.4	Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden	64
10.	Langfristige Entwicklung ab 2030.....	68
10.1	Ausblick auf nächstes ÖV-Konzept.....	68
10.2	Ausbauschnitt 2035 STEP	68
10.3	BODANRAIL 2045	69
10.4	Perspektive Bahnausbauschnitt 2050	69
11.	Fazit	71
	Beilagen	73



0. Ziele und Inhalt des Konzeptes

Der Regierungsrat hat am 7. März 2017 das Konzept öffentlicher Regionalverkehr (ÖV-Konzept) 2018–2022 erlassen. Es wurde am 8. Mai 2017 durch den Kantonsrat genehmigt.

Das ÖV-Konzept 2018–2022 wird auf strategischer Ebene ergänzt durch das Leitbild öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011–2022. Das Leitbild läuft ebenfalls im 2022 aus. Der Regierungsrat hat am 21. September 2021 entschieden, das Leitbild neu in das ÖV-Konzept 2024–2029 zu integrieren. Das hat den Vorteil, dass Leitbild und Konzept eine starke Einheit bilden und die Ziele im sich rasch ändernden Umfeld wieder überprüft und im nächsten ÖV-Konzept 2030–2035 aktualisiert werden können. So wurden nicht mehr wie im Leitbild 2011–2022 drei allgemeingültige nicht überprüfbare Grundsätze formuliert, die über 10 Jahre gelten, sondern es wurden:

- a) überprüfbare Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 formuliert (Kapitel 7), die der Kanton weitgehend selber erreichen kann sowie
- b) ein Zielbild als Leitlinie für die langfristige Angebotsentwicklung ab 2035 erarbeitet (Kapitel Zielbild langfristige Angebotsentwicklung), auf das die einzelnen Angebotsschritte in diesem Konzept abgestimmt sind.

Abgestützt darauf verfolgt der Regierungsrat mit dem ÖV-Konzept 2024–2029 insbesondere folgende übergeordneten Ziele:

- Den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen, um dadurch:
 - a) die Lebensqualität und Attraktivität von Appenzell Ausserrhoden als Arbeits- und Wohnort zu steigern;
 - b) ländliche Gebiete mit alternativen Betriebsformen besser zu erschliessen;
 - c) mit der Förderung der emissionsarmen Mobilität einen substanziellen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Klimastrategie zu leisten.
- Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen zu stärken, um dadurch:
 - a) auf fachlicher Ebene gemeinsame Ressourcen zu nutzen und die Interessen des Kantons und der ganzen Ostschweiz gegenüber Dritten wirkungsvoll zu vertreten;
 - b) auf politischer Ebene die vom Bundesparlament im Jahr 2019 verabschiedeten langfristigen Ziele für den Bahnausbau AS 2035 durchzusetzen.
- Die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Regionalverkehrs zu erhöhen, um die Kosten trotz Teuerung und steigender Energiepreise im Griff zu haben und die zusätzlichen Mittel in den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren zu können (siehe Punkt 1).

Das ÖV-Konzept 2024–2029 läuft über sechs Jahre und baut als drittes Umsetzungskonzept auf der Vorgängerversion auf. Das Jahr 2023 wurde ausgelassen, weil es im zweijährigen Fahrplan- und Bestellverfahren ein Zwischenjahr darstellt. Die inhaltlichen Schwerpunkte der einzelnen Kapitel sind wie folgt:

- Rückblick und Auswertung des ÖV-Konzeptes 2018–2022 (Kapitel 1)
- Aufzeigen der Entwicklung des Angebotes unter Berücksichtigung der übergeordneten Konzepte, der Planungsgrundsätze und aktueller Entwicklungen (Kapitel 2)
- Aufzeigen der Entwicklung auf Bundes- und Kantonebene (Kapitel 3)
- Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben (Kapitel 4)
- Prüfung von Taktverdichtungen gemäss Auftrag aus dem Regierungsprogramm (Kapitel 5)
- Aufzeigen der Angebotsentwicklung 2024–2029 und eines langfristigen Zielbildes für die Jahre nach 2035 (Kapitel 6)
- Definieren von Zielen und Massnahmen für die Jahre 2024–2029, die der Kanton massgebend selber beeinflussen kann (Kapitel 7)
- Aufzeigen der wichtigsten Infrastrukturprojekte und deren Finanzierung (Kapitel 8)
- Aufzeigen der Kostenentwicklung und Finanzierung (Kapitel 9)
- Ausblick auf die langfristige Entwicklung ab 2030 (Kapitel 10)



1. Ausgangslage

1.1 Rückblick auf das ÖV-Konzept 2018–2022

Das ÖV-Konzept 2018–2022 enthält verschiedene Ziele. Im Vordergrund steht die Angebotsentwicklung. Teil des Konzeptes waren aber auch andere Ziele wie die Lancierung der ÖV-Regionalgruppen oder die Überprüfung der Zahnradbahnen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die damals verfolgten Ziele dem heutigen Stand gegenübergestellt.

1.1.1 Entwicklung DML

Die Appenzeller Bahnen (AB) befinden sich mitten in einer umfassenden Modernisierungsphase. Ein Meilenstein wurde im Jahr 2018 mit der Beschaffung der Niederflurfahrzeuge Tango und Walzer von insgesamt rund 150 Mio. Franken sowie mit der Realisierung der Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Appenzell (DML) mit Kosten von rund 100 Mio. Franken erreicht. Das Angebot auf der DML mit dem neuen Ruckhaldetunnel wurde per Dezember 2018 eingeführt, im März 2019 folgte der Ausbau des Viertelstundentaktes Trogen–St. Gallen–Teufen zur Hauptverkehrszeit.

Der Angebotsausbau hat sich in den Frequenzen noch nicht niedergeschlagen. Grund ist die Corona-Pandemie, die in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Einbruch bei der Nachfrage geführt hat. Die Nachfrageentwicklung (beförderte Personen) je Linie für die Jahre 2018–2022 sieht wie folgt aus:

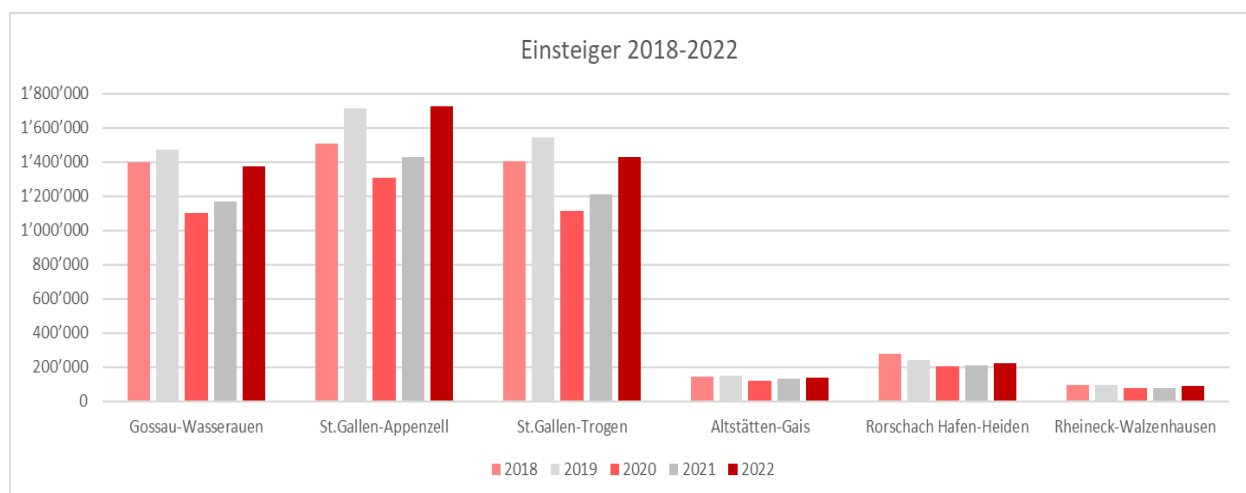


Abbildung 1: Entwicklung der Nachfrage auf den verschiedenen Linien der AB. (Grafik: AB).

Erfreulich ist die Entwicklung der Frequenzen im Jahr 2022. Über alle Linien ergab sich gegenüber dem Jahr 2021 eine durchschnittliche Steigerung von rund 18 %. Auf der DML Trogen–St. Gallen–Appenzell sind es rund 19 %. Gegenüber 2019 (dem Jahr vor Corona) liegt die Nachfrage auf der DML im Jahr 2022 nur noch rund 3 % tiefer.

1.1.2 Entwicklung Zielangebote

Für das Konzept 2018–2022 wurde die Methodik zur Überprüfung des Angebots und der Nachfrage leicht modifiziert. Die Systematik wurde an die des Kantons St. Gallen angeglichen, wodurch neu ein überkantonaler Vergleich möglich ist.

Im Konzept 2018–2022 wurden sämtliche Bahn- und Busangebote in Angebotsstufen (AS) von 0 bis 3 eingeteilt, über welche der Takt sowie die Kennzahlvorgaben definiert werden. Für die AS 1–3 sind feste Taktfrequenzen vorgegeben. Die AS 0 umfasst Linien mit Spezialfunktionen (touristischer Verkehr, Schülerbeförderung, reine Abendangebote). Die Definition der Zielangebote erfolgt hier über eine Definition der Anzahl Kurspaare und/oder die damit zu erfüllenden Funktionen.



Die folgende Tabelle zeigt die Erreichung dieser Angebotsziele auf:

Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
854	Gossau SG–Herisau–Appenzell–Was-serauen	3	1/2h-Takt abends 1h-Takt	1/2h-Takt abends 1h-Takt	Ja	Taktwechsel abends ab 21:00 Uhr
855	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen	3	1/2h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ja	
	Teufen–Gais–Appen-zell		1/2h-Takt	1/2h-Takt	Ja	
	Eilzug SG–Appenzell		2Kp	2Kp	Ja	Eilzug durchgebunden mit 1/4h-Takt
856	Gais–Altstätten Stadt	2	1h-Takt 06–20Uhr	1h-Takt 06–20 Uhr	Ja	letzte zwei Kurse mit Bus
857	Rorschach–Heiden	2	1h-Takt bis Be-triebsschluss	1h-Takt bis Be-triebsschluss	Ja	Betriebsschluss:21.00Uhr
858	Rheineck–Walzen-hausen	2	1h-Takt bis 20 Uhr ½-Takt HVZ und nachmittags	1h-Takt bis 20 Uhr ½-Takt HVZ und nachmittags	Ja	
870	St. Gallen–Herisau–Wattwil (S2, S4 [VAE])	3	1/2h-Takt ganz-tags	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h-Takt mit VAE	Ja	Hinkender 1/4h-Takt mit S81/RE, Fahrlage S2 kurz vor/nach VAE, nach 21Uhr S2 nur noch bis St. Gal-len d.h. 1h-Takt auf S4 mit hinken-dem 1/2h-Takt mit VAE
	St. Gallen–Herisau (S81, RE)		1/2h-Takt 06–20Uhr	1/2h-Takt 06–20Uhr	Ja	Hinkender 1/4h-Takt mit S2/S4, Nach 20Uhr Studenttakt auf dieser Linien-führung
	St. Gallen–Herisau–Rapperswil–Luzern (VAE)		1h-Takt	1h-Takt	Ja	
80.120	Heiden–Eggersriet–St. Gallen–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So + abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So & abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ja	Sa-morgen 1/2h-Takt erst ab 06Uhr
80.121	Heiden–Rehetobel–St. Gallen–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spät-abends 1h-Takt	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spät-abends 1h-Takt	Ja	
80.158	Herisau–(Heinrichs-bad)–St. Gallen Arena–Abtwil SG–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Sa, So und spät-abends 1h-Takt	1/2h-Takt Mo–Sa, So und spät-abends 1h-Takt	Ja	Samstags ab 18Uhr Studenttakt, Donnerstag 1/2h-Takt abends ausge-dehnt aufgrund Abendverkauf
80.171	Herisau–Schwell-brunn (Dorf)	2	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	Ja	1/2h-Takt hinkend
	Schwellbrunn–Som-mertal	1	min. 8 Kurse täg-lich	9 Kurse täglich	Ja	
	Schwellbrunn–Risi	1	min. 8 Kurse täg-lich	9 Kurse täglich	Ja	
80.180	Herisau–Hundwil–Stein AR–St. Gallen	2	1h-Takt Mo–So inkl. Abend	Studenttakt Mo–So inkl. Abend	Ja	Nächte Fr–Sa Nachtbusangebot



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
				HVZ-Kurse zwischen Herisau–Stein AR		
80.181	Herisau–Teufen–Trogen	0	1–2 Kp. an Schultagen	2 Kp. an Schultagen	Ja	
80.182	Brunnadern–Neckertal–Schönengrund–Waldstatt–Herisau	2	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr	Ja	Sonntag letzter Kurs knapp vor 20 Uhr
80.183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (Abendbus)	0	4 Kp., Fr–Sa 5Kp	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	Nein	Letzter Kurs in Gegenlastrichtung fehlt jeweils.
80.190	Teufen–Speicher–Speicherschwendi	1	1h-Takt 06–20Uhr, angepasst an Schule	1h-Takt 06–19Uhr, Sa–So Angebot ausgedünnt	Nein	Aktuell noch sehr früher Betriebschluss. Ausbau Linie geplant (inkl. Verlängerung bis St. Gallen), wird ab 2023 umgesetzt
80.222	Heiden–Rheineck	1	1h-Takt 06–20Uhr, Sa–So Lücken	1h-Takt 06–20Uhr, So nur 2h-Takt	Ja	Samstags bereits durchgehender Stundentakt
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	0	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	Ja	
80.224 80.225	Heiden–Zelg/Lachen–Walzenhausen–St. Margrethen	1	1h-Takt 06–20Uhr (je 8Kp 224/225)	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	Ja	1h-Takt durch Überlagerung 224/225 nur auf gemeinsamen Abschnitten. Einzelne Linien ungefähr 2-Stunden-Takt.
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	1h-Takt 06–20Uhr 1–2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends	1h-Takt 06–20Uhr 1–2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	Ja	Taktlücken Sa/So aufgrund Überlagerung mit 227.
80.227	Heiden–Altstätten	0	6Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	Ja	Versuchsbetrieb, Kurse Sa/So direkt bis/ab Heiden.
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg–Reute	0	Rufbus 20-24Uhr	Rufbus 20:30–23:30	Nein	Bediendauer verkürzt wegen Anschluss-Situation in Heiden (Bus auf Knoten 30 statt 00)
80.229	Heiden–Oberegg–St. Anton–Trogen	0	4Kp, dazu einige Schülerkurse auf Teilstrecken	4.5Kp, keine Teilstrecken	Ja	
80.230	Heiden–Wald–Trogen	2	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa–So 2h-Takt 07-20Uhr	Ja	letzter Kurs Mo–Fr zwischen 21 und 22 Uhr, danach Kurs auf Teilstrecke durch 80.121
80.791	Urnäsch–Schwägalp	1	1h-Takt 07-19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	Nein	Auch in der Hauptsaison 2 Taktlücken
80.792	Nesslau–Schwägalp	1	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	Nein	Auch in der Hauptsaison 2 Taktlücken
855 (N) 1)	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen	0	2 Kurse in Last- richtung. Auf Bergfahrt via St. Georgen)	3 Kurse in Last- richtung	Ja	Erster Kurs noch während Bedienzeitraum Tagesangebot und nicht via St. Georgen



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
	Teufen–Gais–Appenzell	0	2 Kurse in Last- richtung.	3 Kurse in Last- richtung	Ja	Erster Kurs noch während bedien- zeitraum Tagesangebot
80.120 (N) 1)	Heiden–Eggersriet– St. Gallen–Engelburg	0	2 Kurspaare	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurs- paare nach Engel- burg.	Ja	
80.121 (N) 1)	Heiden–Rehetobel– St. Gallen–Engelburg	0	1 Kurs in Last- richtung	2 Kurse Richtung Rehetobel–Wald– Heiden	Ja	Das Nachtangebot der Linie 121 ist punkto Kennzahlen im Tagesangebot integriert. Es wird deshalb nur hier in der Angebotsüberprüfung, nicht je- doch bei den Kennzahlen erwähnt.

- 1) Im ÖV-Konzept 2018–2022 waren teilweise Abendangebote im Tagesangebot integriert und somit in der gleichen Angebotsstufe wie die entsprechenden Tagesangebote klassiert. Ab dem vorliegenden Bericht werden alle Abendangebote separat in der Stufe 0 (Rückblick Konzept 2018–2022) bzw. in der Stufe 1 (nach Wegfall der Stufe 0) aufgeführt.

1.1.3 Entwicklung Kennzahlen

Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad orientieren sich an den Vorgaben des Bundes. Gegenüber dem Konzept 2011–2016 wurden die Grundsätze angepasst. Neu wurden eine Mindest- sowie Zielvorgabe je Linie ausgewiesen. Kann die Mindestvorgabe nicht eingehalten werden, sind Massnahmen zu ergreifen. Das Erreichen der Zielvorgabe wiederum ist massgebend für einen allfälligen Ausbau des Angebots. Die Werte der Kennzahlen basieren dabei auf langjähriger Erfahrung auf Bundes- und Kantonebene und werden jeweils im aktuellen ÖV-Konzept festgelegt. Aufgrund der vielen kantonsübergreifenden Linien ist eine Harmonisierung der Kennzahlen mit den Nachbarkantonen wichtig (vgl. Kapitel 4).

Aufgrund der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 und des damit verbundenen Rückgangs der Auslastung von öffentlichen Verkehrsmitteln wurden zusätzlich die Werte von 2019 herangezogen.

Nr	Linienführung	AS	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
854	Gossau SG– Herisau–Appen- zell–Was- serauen	3	35% / 45%	42.71%	36.29%	Min	Min	2.0 / 3.0	1.93	1.59	knapp	Nein
859	St. Gallen–Spei- cher–Trogen (S21)	3	35% / 45%	33.73%	41.55%	Nein	Min	2.0 / 3.0	4.34	3.42	Ziel	Ziel
855	St. Gallen–Gais– Appenzell (S22)	3	35% / 45%	51.56%	41.67%	Ziel	Min	2.0 / 3.0	2.85	2.34	Min	Min
856	Gais–Altstätten Stadt	2	30%/ 40%	24.96%	18.74%	Nein	Nein	1.2 / 2.0	2.00	1.79	Ziel	Min
857	Rorschach–Hei- den	2	30% / 40%	29.62%	24.74%	knapp	Nein	1.2 / 2.0	3.01	2.76	Ziel	Ziel
858	Rheineck–Wal- zenhausen	2	30% / 40%	29.98%	18.83%	knapp	Nein	1.2 / 2.0	2.93	2.30	Ziel	Ziel
870	St. Gallen–Heri- sau–Wattwil (S2, S4)	3	35% / 45%	45.42%	45.97%	Ziel	Ziel	2.0 / 3.0	2.19	1.69	Min	Nein
	St. Gallen–Heri- sau (S81, RE)	3	35% / 45%	58.63%	50.00%	Ziel	Ziel	2.0 / 3.0	1.99	1.45	knapp	Nein



Nr	Linienführung	AS	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
	St. Gallen–Herisau–Rapperswil–Luzern (VAE)	3	35% / 45%	66.03%	68.99%	Ziel	Ziel	2.0 / 3.0	3.01	2.01	Ziel	Min
80.120	Heiden–Eggersriet–St. Gallen	3	30% / 40%	61.73%	50.48%	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	1.79	1.38	Min	Min
80.121	Heiden–Rehetobel–St. Gallen	3	30% / 40%	48.13%	50.35%	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	2.07	1.18	Ziel	Min
80.158	Herisau–(Heinrichsbad)–St. Gallen Arena–Abtwil SG–Engelburg	3	30% / 40%	55.73%	49.08%	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	2.50	1.94	Ziel	Min
80.171	Herisau–Schwellbrunn – Sommertal/Risi	2	25% / 35%	32.46%	29.03%	Min	Min	0.8 / 1.2	1.53	1.32	Ziel	Ziel
80.180	Herisau–Hundwil–Stein AR– St. Gallen	2	25% / 35%	40.19%	38.61%	Ziel	Ziel	0.8 / 1.2	1.11	0.72	Min	Nein
80.181	Herisau–Teufen–Trogen	0	1%5 / 25%	125.38	101.27%	Ziel	Ziel	0.3 / 0.6	2.17	1.87	Ziel	Ziel
80.182	Brunnadern–Neckertal–Schönengrund–Waldstatt–Herisau	2	25% / 35%	35.38%	29.19%	Ziel	Min	0.8 / 1.2	1.01	0.74	Min	Nein
80.183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (Abendbus)	0	15% / 25%	37.49%	34.91%	Ziel	Ziel	0.2 / 0.4	0.66	0.47	Ziel	Ziel
80.190	Teufen–Speicher–Speicherschwendi	1	20% / 30%	54.28%	25.76%	Ziel	Min	0.4 / 0.8	0.77	0.61	Min	Min
80.222	Heiden–Rheineck	1	20% / 30%	35.73%	38.52%	Ziel	Ziel	0.4 / 0.8	1.10	1.02	Ziel	Ziel
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	0	15% / 25%	22.87%	22.55%	Min	Min	0.2 / 0.4	0.41	0.27	Ziel	Min
80.224 80.225	Heiden–Zelg/Lachen–Walzenhausen–St. Margrethen	1	20% / 30%	22.04%	21.50%	Min	Min	0.4 / 0.8	0.71	0.68	Min	Min
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	25% / 35%	31.53%	34.38%	Min	Min	0.8 / 1.2	1.02	0.97	Min	Min
80.227	Heiden–Altstätten	0	15% / 25%	24.54%	25.76%	Min	Ziel	0.2 / 0.4	0.69	0.51	Ziel	Ziel
80.228	PubliCar-Nachtbus Obereggenreute	0	15% / 25%	18.40%	19.25%	Min	Min	0.2 / 0.4	0.12	0.09	Nein	Nein
80.229	Heiden–Obereggen–St. Anton–Trogen	0	15% / 25%	16.95%	16.79%	Min	Min	0.3 / 0.6	0.46	0.49	Min	Min
80.230	Heiden–Wald–Trogen	2	25% / 35%	32.24%	34.22%	Min	Min	0.8 / 1.2	1.16	0.87	Min	Min



Nr	Linienführung	AS	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
80.791	Urnäsch–Schwägälp	1	20% / 30%	73.87%	73.36%	Ziel	Ziel	0.4 / 0.8	1.45	1.31	Ziel	Ziel
80.792	Nesslau–Schwägälp	1	20% / 30%	23.49%	21.35%	Min	Min	0.4 / 0.8	0.42	0.30	Min	Nein
854 (N)	Gossau–Appenzell–Waserauen (Nachtbus)	0	15% / 25%	36.18%	19.89%	Ziel	Min	0.3 / 0.6	0.66	0.69	Ziel	Ziel
855 (N)	St. Gallen–Gais–Appenzell (Nachtbus)	0	15% / 25%	118.5%	19.51%	Ziel	Min	0.3 / 0.6	1.43	1.39	Ziel	Ziel
856 (N)	Altstätten–Gais (Nachtbus)	0	15% / 25%	34.83%	23.35%	Ziel	Min	0.3 / 0.6	0.36	0.36	Min	Min
859 (N)	St. Gallen–Speicher–Trogen (Nachtbus)	0	15% / 25%	85.24%	20.18%	Ziel	Min	0.3 / 0.6	2.12	2.05	Ziel	Ziel
80.120 (N)	Heiden–Eggersriet–St. Gallen	0	15% / 25%	64.70%	38.75%	Ziel	Ziel	0.3 / 0.6	1.65	2.53	Ziel	Ziel
80.121 (N)	St. Gallen–Rehetobe–Heiden	In Tagesangebot 80.121 integriert, keine weitere Erwähnung in den folgenden Tabellen zu den Kennzahlen.										
Legende:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt		Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt		Grün: Alle Vorgaben erreicht.				

Hinweis: S2, S4, S81 und RE (870) stellen zusammen auf dem für Appenzell Ausserrhoden relevanten Abschnitt St. Gallen–Herisau einen 15-Minuten-Takt und Herisau–Schachen(–Wattwil) einen 30-Minuten-Takt her. Deshalb sind die vier Linien als ein gemeinsames Produkt zu bewerten, womit die Kennzahlen als erfüllt gelten.

1.1.4 Fazit

Die Zielangebote wurden mehrheitlich erreicht. Die Abweichungen geben vor allem Hinweise auf kritische Angebote in Randstunden, bei denen Kompromisse aus Angebotswünschen und Finanzierung gefunden werden mussten.

Insgesamt ist der Grad der Zielerreichung hingegen mittelmässig und wurde durch die Auswirkungen von Covid-19 teilweise noch verschlechtert. Hervorzuheben sind diesbezüglich insbesondere:

- Die Ausbauten der Angebote sowie die grossen Erneuerungen beim Rollmaterial auf den AB-Stammlinien (DML und GAW) haben gegenüber dem letzten Konzept zu einer verschlechterten Wirtschaftlichkeit geführt, auch bedingt durch die gestiegenen Abschreibungen aufgrund der total erneuerten Fahrzeugflotte. Auch die Nachfrage auf den neuen Angeboten hat wegen Covid-19 noch nicht die gewünschte Höhe erreicht (vgl. Kapitel 1.1.1). Auf diesen Bahnlinien ist im Konzept 2024–2029 eine Konsolidierung anzustreben; zusätzliche Angebotsausbauten sind erst auf das Ende der Konzeptperiode realistisch. Dies auch deshalb, weil das neue Servicezentrum (vgl. Kapitel 8.2.1) ab 2025 zusätzliche wiederkehrende Kosten auslöst, die sich negativ auf den Kostendeckungsgrad der betroffenen Linien auswirkt.
- Die Situation auf den Zahnradbahn-Linien der AB bleibt punkto Nachfrage und Wirtschaftlichkeit kritisch. Die im Nachgang zum Konzept 2018–2022 aufgestellte Stossrichtung (Bahnstudie Appenzeller Zahnradbahnen vgl. Kapitel 2.4.2) ist weiterzuverfolgen.



- Auf den Buslinien sind ohne Covid-Effekte keine nennenswerten Abweichungen von den Mindest- und Zielwerten zu verzeichnen. Allerdings sind auf den meisten Linien zumindest in einer der beiden Kategorien nur die Mindestwerte erreicht und somit ein Ausbau nicht angezeigt. Folgende Buslinien sind speziell zu nennen:
- PubliCar Oberegg–Reute: Die Nachfrage ist pro Kilometer weiter sinkend. Eine Neukonzeption lässt sich hier längerfristig nicht vermeiden, wobei der Effekt der Fahrplananpassung auf Dezember 2021 aufgrund der noch laufenden Versuchsdauer noch offen ist.
- Auf einzelnen weiteren Linien hat die Covid-19-Pandemie aufgezeigt, dass die Mindestwerte aufgrund der Erlöseinbrüche nicht mehr erreicht wurden. Betroffen sind die Linienkette 180/182 St. Gallen–Herisau–Neckertal sowie die Linie 792 Schwägalp—Nesslau.
- Im Vorderland liegen die meisten Linien wegen der pandemiebedingten Erlöseinbrüche ebenfalls unter den Zielvorgaben.
- Die Linie Urnäsch–Schwägalp weist sehr hohe Kennzahlen auf; zusammen mit der steigenden Bedeutung des Freizeitverkehrs sind im vorliegenden Konzept Verbesserungen im Angebot zu prüfen.



1.2 ÖV-Struktur und -Potentiale

Als Handlungsanweisung aus dem ÖV-Konzept 2018–2022 wurden für das ÖV-Konzept 2024–2029 erstmals ausführlichere Struktur- und Potentialanalysen durchgeführt. Diese Resultate werden in den folgenden Unterkapiteln aufgezeigt. Mangels Datengrundlage ist der Freizeitverkehr nicht abgebildet.

1.2.1 Siedlungs- und ÖV-Struktur

→ Karte im Format A3 vgl. Beilage 1

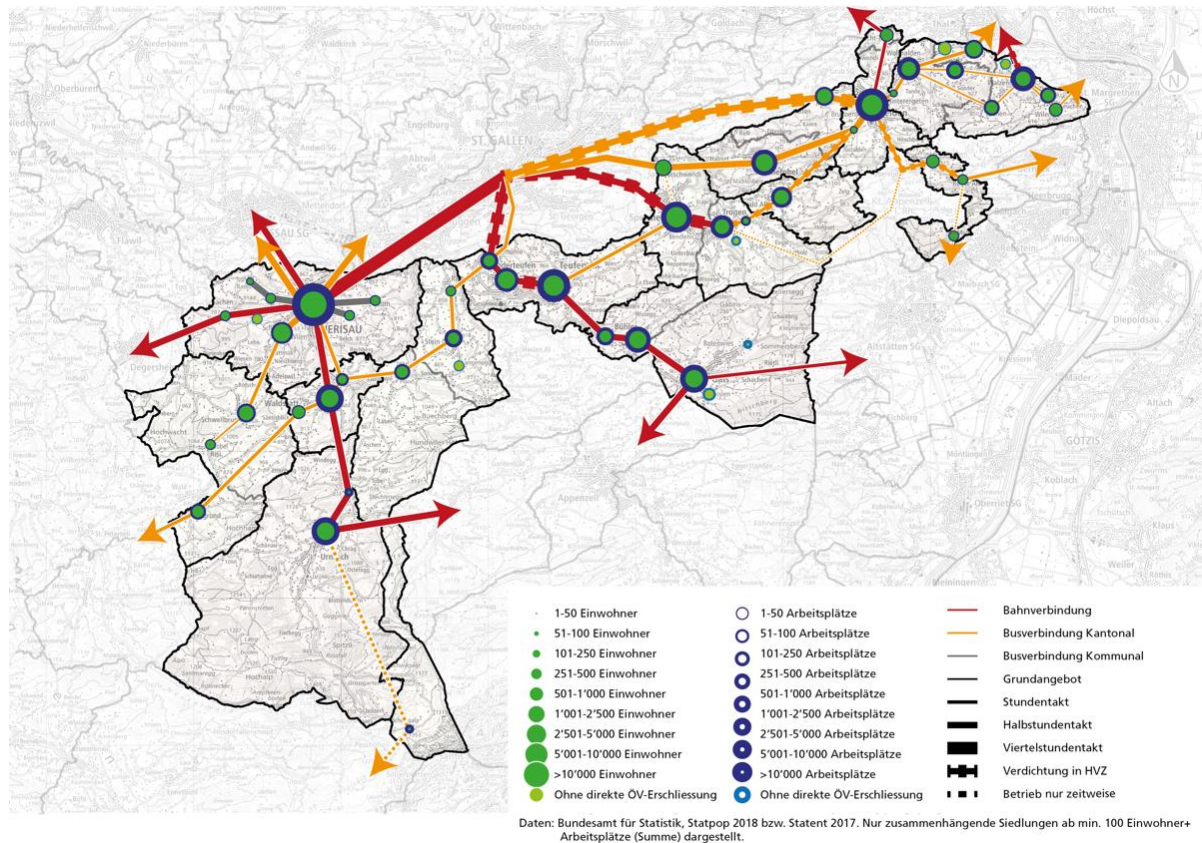


Abbildung 2: Siedlungs- und ÖV-Struktur des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Daten: BAV/BfS, Grafik: asa.

Die Karte zeigt auf, welche Siedlungen mit welchem Takt erschlossen sind; dabei wird nicht auf Gemeindebasis, sondern auf Basis zusammenhängender Siedlungen gerechnet.

Eine zusätzliche Zahlenanalyse (vgl. Tabellen in Beilage 2) zeigt auf, dass ab einer Siedlungsgrösse von 2'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Halbstundentakt Standard ist; dies gilt eigentlich bereits ab 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern mit zwei Ausnahmen (Wolfhalden und Walzenhausen). In der Hauptverkehrszeit weisen verschiedene Siedlungen sogar einen Viertelstundentakt auf, darunter nebst Herisau alle drei Gemeinden mit über 4'000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Teufen, Speicher, Heiden)—aber auch einige kleinere Siedlungen, die an entsprechenden Linien liegen (etwa Grub); umgekehrt weisen nur zwei Siedlungen mit über 2'000 Einwohnerinnen und Einwohnern keinen 15-Minuten-Takt auf (Urnäsch, Gais).

Die Netzstruktur und die zusätzlichen Auswertungen zeigen auf:

- Es gibt nur einzelne, kleine Siedlungen ohne ÖV-Angebot.
- Walzenhausen und Wolfhalden sind im Vergleich zu anderen ähnlich grossen Siedlungen „unterbedient“, aber auch Lachen und Zelg (auf kleinerem Gesamtniveau).



- Die zahlreichen Streusiedlungen im Kanton können mit dieser Art von Analyse und Angebot kaum sinnvoll dargestellt und angebunden werden (vgl. dazu auch Kapitel 5.3).
- Der kantonale Richtplan geht von einem weiteren Wachstum der Bevölkerung um 0.46 % pro Jahr (60'000 Einwohner im Jahr 2040) und der Beschäftigten um 0.4 % pro Jahr (21'500 Beschäftigte im Jahr 2040) aus. Es wird weiter davon ausgegangen, dass ein wesentliches Wachstum vor allem im kantonalen Zentrum sowie in den grösseren und mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion erfolgen wird und somit im ÖV im Wesentlichen über die Bahn (und allfällige Ortsbus-Systeme) abgefahren werden soll.

1.2.2 Pendlerströme

→ Karten in Originalgrösse vgl. Beilage 3a und 3b

Die folgende Karte (Beilage 3a) stellt die Pendlerströme (über alle Verkehrsmittel) innerhalb des Kantons Appenzell Ausserrrhoden dar; Quelle ist die Pendlermatrix des Bundesamtes für Statistik (BfS), aktuellster Stand 2018. Für die weiteren Verkehrszwecke (Einkaufs-, Schüler- und Freizeitverkehr) besteht keine verwertbare Datengrundlage.

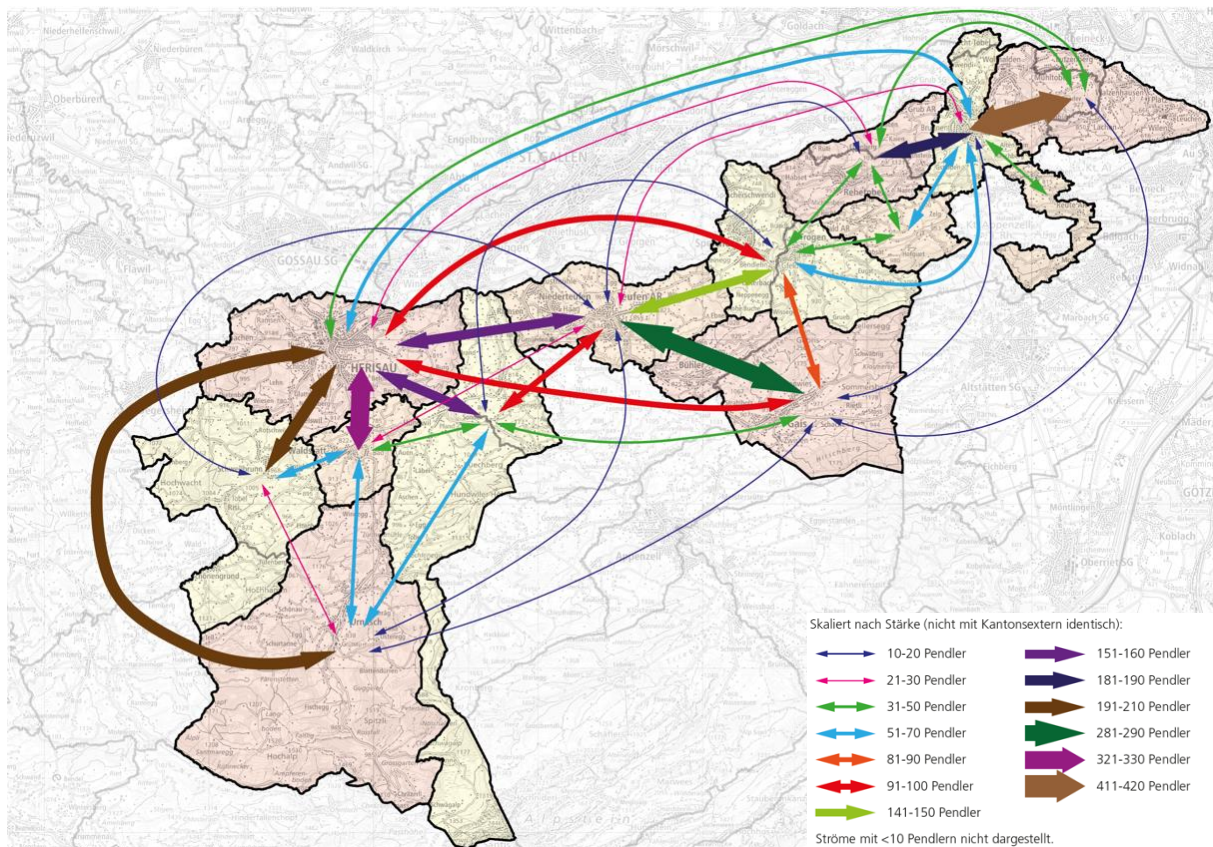


Abbildung 3: Darstellung der Pendlerströme zwischen Teilräumen des Kantons AR. (Hinweis: Farben dienen lediglich zur Verdeutlichung der Strichstärken). Daten: BfS, Grafik: asa.

Dabei zeigt sich klar:

- Wichtigste innerkantonale Ziele sind Herisau für das Hinterland, Teufen für das Mittelland und Heiden für das Vorderland.
- Die Pendlerströme zwischen Vorder-, Mittel- und Hinterland sind vergleichsweise gering, allerdings nicht vernachlässigbar – bedeutend sind vor allem die Ströme zwischen Teufen und dem Raum Speicher/Trogen sowie zwischen Teufen, Stein, Hundwil und Herisau.



Die zweite Karte (Beilage 3b) zeigt die Pendlerströme auf, die über den Kanton hinausführen, wiederum basierend auf der Pendlermatrix BFS 2018:

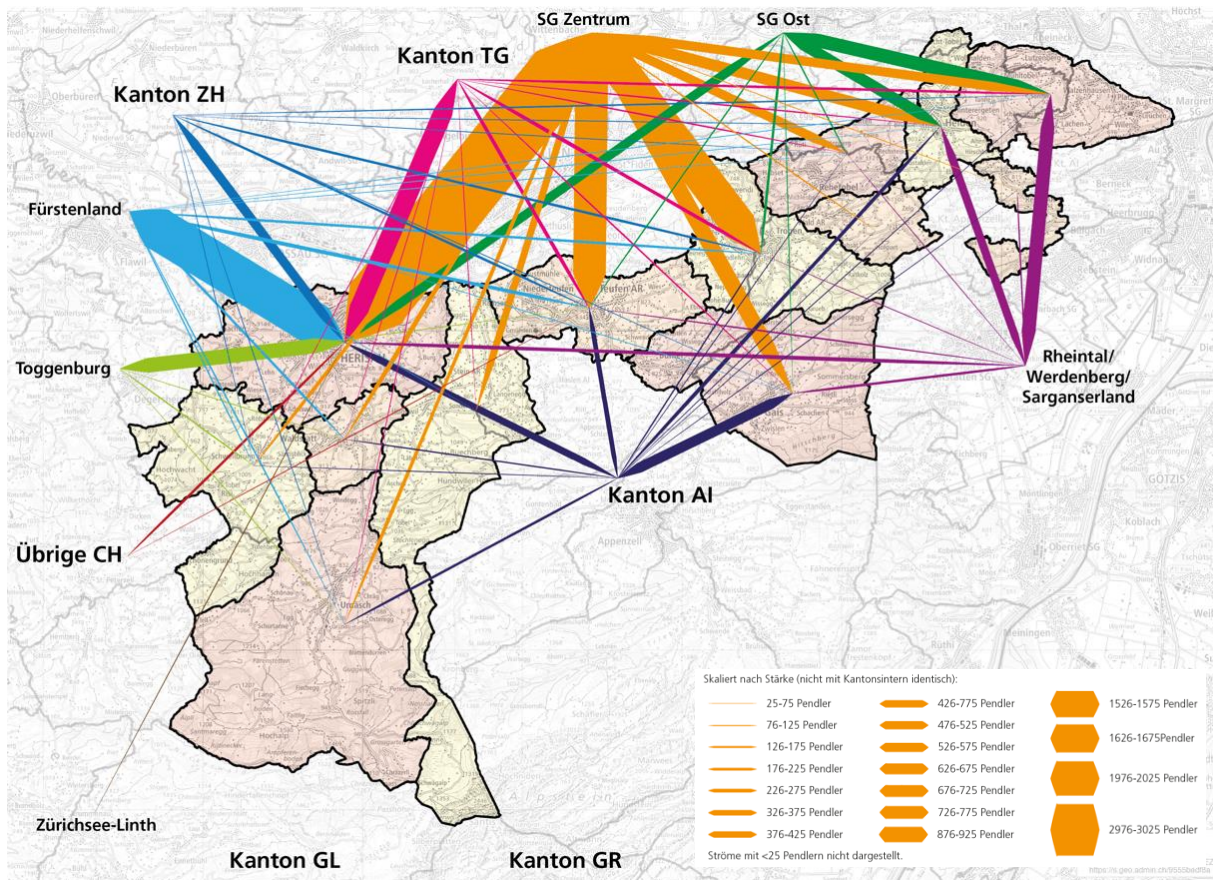


Abbildung 4: Karte «Pendlerströme über die Kantonsgrenze». Karte in Originalgrösse vgl. Beilage 3b. (Farben nur zur Unterscheidung der Zielregionen verwendet). Daten: BfS, Grafik: asa.

Die Analyse der interkantonalen Pendelströme zeigt folgende Resultate auf:

- St. Gallen ist klar das wichtigste Ziel ausserhalb des Kantons und deutlich wichtiger als innerkantonale Ziele.
- Verbindungen in Richtung Fürstenland (inkl. Gossau) und Thurgau (ganzer Kanton) sind vor allem für den Raum Herisau stark ausgeprägt; für das Vorderland sind das Rheintal und der Raum Goldach/Rorschach (in obiger Grafik „St. Gallen Ost“) ähnlich wichtig wie die Stadt St. Gallen.
- Appenzell Innerrhodens ist im Wesentlichen nur für die per Bahn direkt angebotenen Korridore von Relevanz.
- Auffallend ist die verhältnismässig geringe Bedeutung von Zürich und Umgebung als Pendlerziel; dass diese Verbindungen trotzdem gut genutzt¹ und entsprechend aktiv gefordert werden, ist mit dem Freizeitverkehr und dem ggf. höheren ÖV-Modalsplit auf diesen Verbindungen zu erklären.

¹ Gemäss einer Erhebung der Appenzeller Bahnen von 2019 ist der wichtigste Zielraum St. Gallen (vor allen Umsteigebeziehungen). Bei den Umsteigebeziehungen ist der Fernverkehr von/nach Zürich am stärksten nachgefragt.



1.2.3 Nachfrage

→ Karte in Originalgrösse vgl. Beilage 4

Die folgende Karte zeigt die Nachfrageströme auf dem ÖV im Kanton auf (Bahn in rot, Bus in blau):

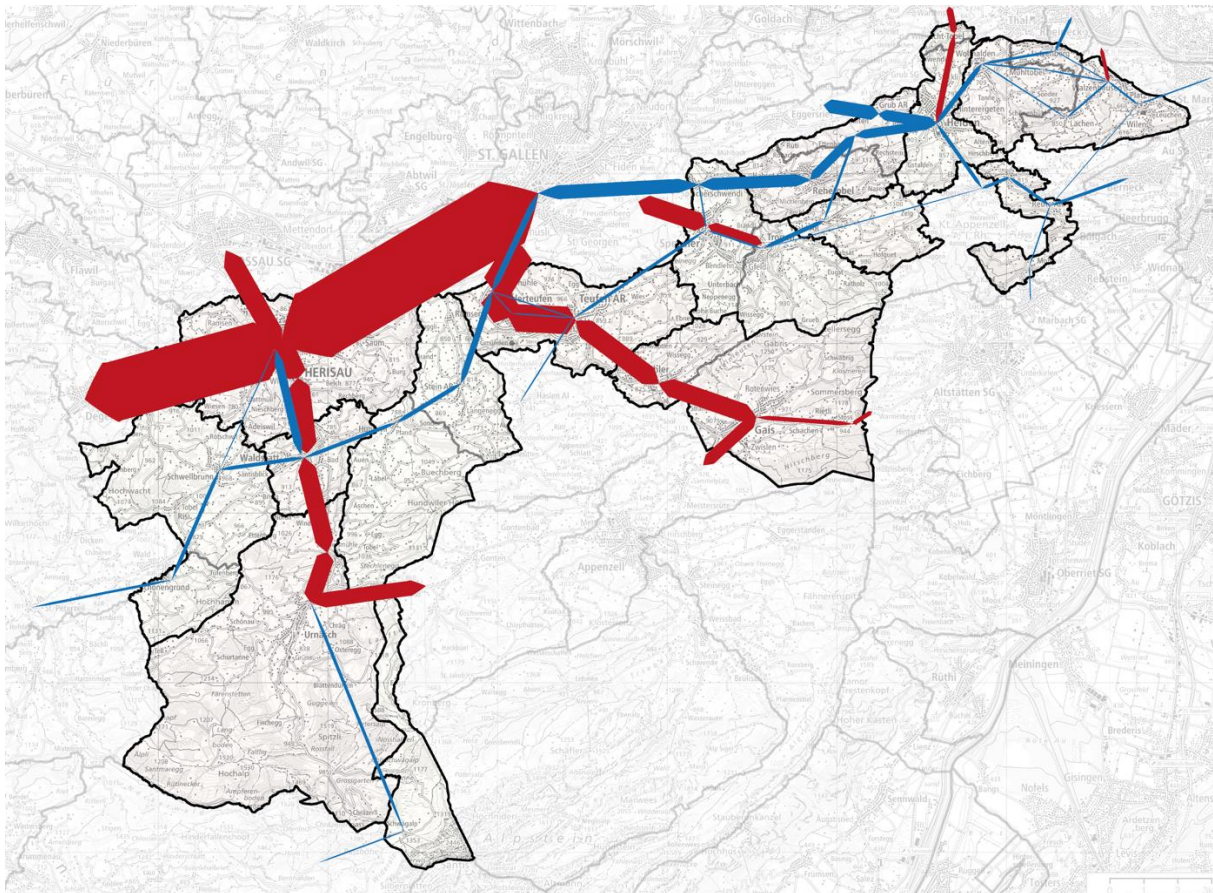


Abbildung 5: ÖV-Nachfrage im Kanton Appenzel Ausserrhoden, Mo–Fr. Rot = Bahn, Blau = Bus. Daten: Ist 2019, Grafik: asa. Karte in Originalgrösse inkl. Legende vgl. Beilage 4.

Verglichen mit den Pendlerströmen zeigt sich vor allem, dass die Verbindungen von und nach St. Gallen sehr stark hervortreten; beim Bus betrifft dies vor allem den Korridor St. Gallen–Heiden.

Die Ströme von/nach dem Rheintal und zwischen den einzelnen Kantonsteilen sind im ÖV kaum existent oder führen über St. Gallen mit teilweise erheblichem Zeitverlust.



1.2.4 Vergleich Nachfrage ÖV und Strasse

Die folgende Grafik zeigt die Strassenverkehrszahlen im Strassennetz von Appenzell Ausserrhoden auf:

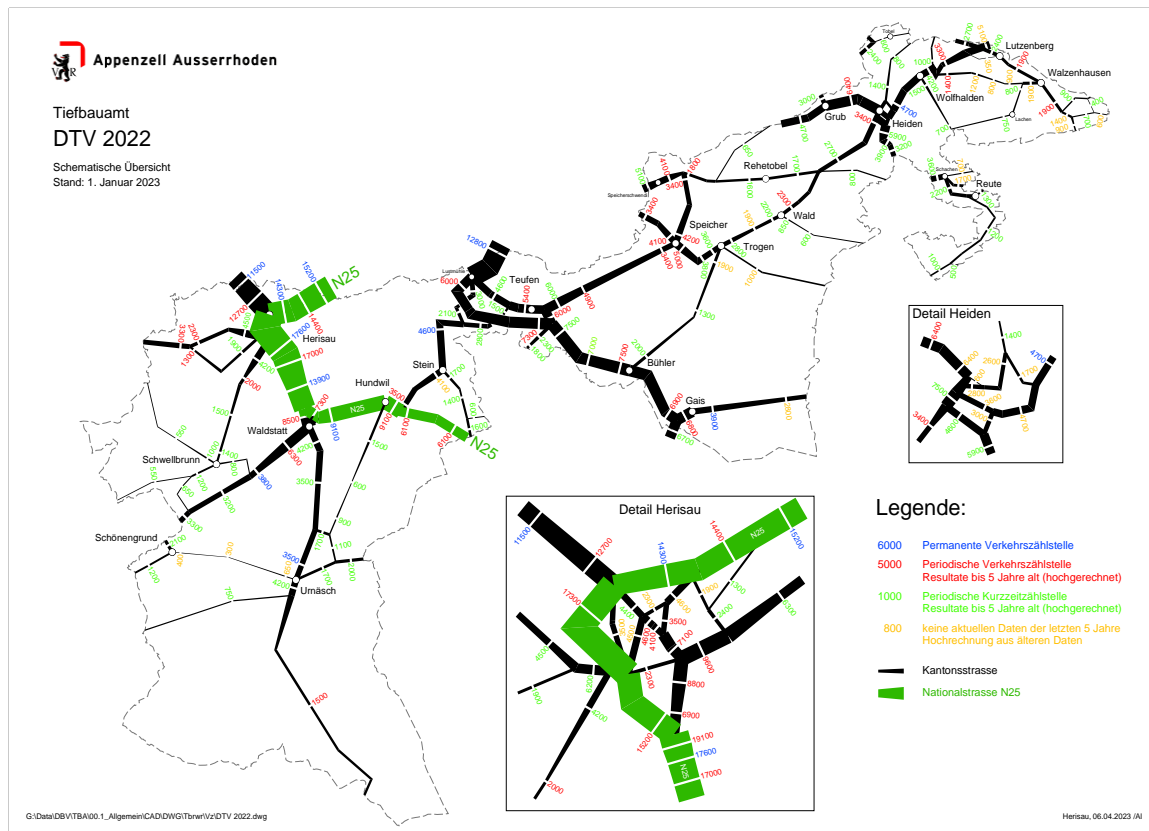


Abbildung 6: Strassenverkehrszahlen Appenzell Ausserrhoden 2022. Grafik und Daten: Tiefbauamt Kanton Appenzell Ausserrhoden. Diese Grafik sowie die Zahlen der Vorjahre sind online verfügbar unter <https://www.ar.ch/verwaltung/departement-bau-und-volkswirtschaft/tiefbauamt/verkehrsinfos/taegliche-verkehrsfrequenzen/>.

Der Direktvergleich der Strassen- mit den ÖV-Zahlen ist insofern schwierig, da sich die Verkehrsströme unterschiedlich verteilen—so führen etwa zahlreiche ÖV-Relationen zwischen Vorder- und Hinterland über St. Gallen, während die Autofahrenden auf solchen Verbindungen mehrheitlich den direkten Weg nehmen dürften. Nichtsdestotrotz zeigt der Vergleich einige interessante Punkte:

- Abgesehen von der im ÖV nicht vorhandenen Verbindung Herisau–Appenzell über Hundwil sind die Relationen zwischen den einzelnen Strömen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV erstaunlich ähnlich, mit zwei Ausnahmen:
 - Die Verkehrsströme zwischen Heiden und dem Rheintal sind auf der Strasse relativ gesehen ähnlich stark oder gar stärker als jene von Heiden in Richtung St. Gallen; demgegenüber sind die ÖV-Ströme auf dieser Relation so schwach, dass die Diskrepanz nicht alleine mit dem Fehlen von Durchgangsverkehr begründet werden kann.
 - Ebenso scheint die ÖV-Relation Teufen–Speicher im Vergleich mit der entsprechenden MIV-Relation relativ schwach genutzt. Der Durchgangsverkehr dürfte hier nur beschränkt eine Rolle spielen.

Demgegenüber lassen sich die MIV- und ÖV-Ströme zwischen Mittel- und Hinterland kaum vergleichen, da dort das Bild vom Durchgangsverkehr wesentlich verfälscht wird.



1.2.5 Freizeitverkehr

Über die Strukturanalyse kann der Freizeitverkehr aufgrund der schwachen Datengrundlage nur sehr beschränkt abgebildet werden. Neben den Bahnachsen in Richtung Innerrhoden dürfte insbesondere die Verbindung Urnäsch–Schwägalp von grosser Bedeutung sein–die Frequenzen im Korridor sind ähnlich hoch oder sogar höher als auf verschiedenen Linien mit Erschliessungsfunktion im Vorder- und Hinterland. Die zweite hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienende Linie Heiden–St. Anton–Trogeren weist hingegen sehr tiefe Frequenzen auf. Gemessen an der Gesamtnachfrage ist der Freizeitverkehr auch im Gebiet Heiden/Walzenhausen sowie zwischen Altstätten und Gais von erheblicher Bedeutung, wobei die absoluten Zahlen relativ gering sind.

Ein zunehmendes Bedürfnis ist der Velo-Transport, der heute an Spitzentagen an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung werden für das nächste ÖV-Konzept 2030–2035 verlässlichere Daten vorhanden sein.

1.2.6 Modalsplit

Der Modalsplit zeigt die prozentuale Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel auf. Der letzte Richtplan nennt einen öV-Anteil von 18.6 %, was für Schweizer Verhältnisse unterdurchschnittlich ist. Zu beachten ist dabei aber, dass die vielen Streusiedlungen in Appenzell Ausserrhoden schwer mit dem ÖV zu erschliessen sind, was sich negativ auf den Modalsplit auswirkt.

Eine Studie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der ÖV-Verbände aus dem Jahr 2015 listet Appenzell Ausserrhoden mit 13 % (basierend auf Anzahl Fahrten) bzw. 24 % (Anzahl Strecken) auf Platz 26 der 106 Schweizer MS-Regionen², wobei die Anzahl Strecken nur auf 48. Stelle liegt–diese Diskrepanz lässt darauf schliessen, dass zwar der ÖV vergleichsweise oft genutzt wird, jedoch überdurchschnittlich oft für kürzere Strecken, während längere Wege verstärkt mit dem MIV zurückgelegt werden.

Der Modalsplit für das Jahr 2019 liegt gemäss Bundesamt für Statistik für Appenzell Ausserrhoden bei 21.2 %. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung 2010–2020 auf (wobei das Jahr 2020 aufgrund Covid-19 nicht repräsentativ ist):

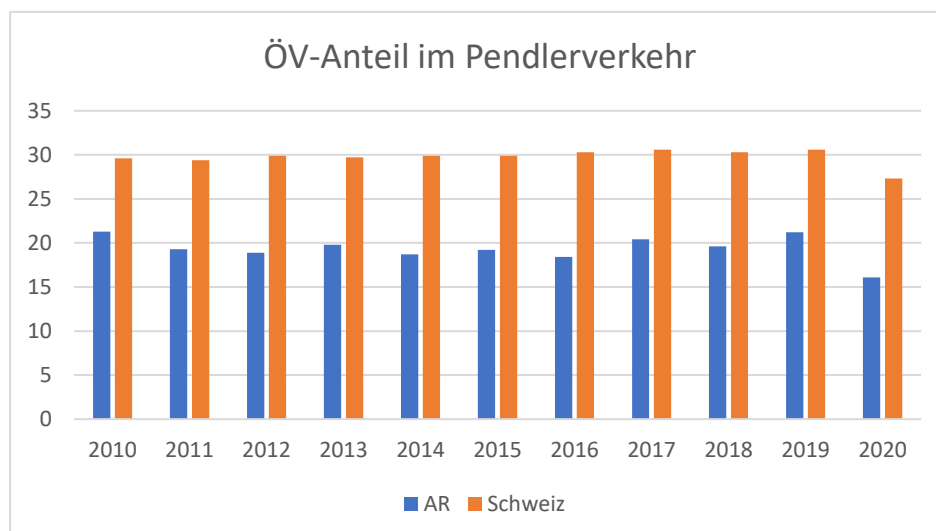


Abbildung 7: Entwicklung der ÖV-Anteile im Pendlerverkehr, CH und AR. Daten: BFS / Grafik: asa.

² Die Schweiz definiert 106 so genannte „MS-Regionen“ (von „Mobilier spatiale“, frz. für räumliche Movilität). Diese sind eine vergleichbare statistische Grösse zwischen Gemeinde und Kanton für räumliche Statistik und Forschung, haben jedoch keine politische Bedeutung (wobei kleine Kantone oftmals gleichbedeutend mit einer MS-Region sind): <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/nomenklaturen/msreg.html> .



Die Statistik zeigt eine relativ starke Schwankung in Appenzell Ausserrhoden wohl auch durch die relativ kleine Datenbasis (für Appenzell Innerrhoden werden aus diesem Grund gar keine Daten ausgewiesen). Allerdings zeigt sich auch eine Stagnation sowohl auf Schweizerischer Ebene als auch in Appenzell Ausserrhoden trotz Angebotsausbau über diesen Zeitraum.

1.3 Wirtschaftlichkeit und Effizienz

1.3.1 Kosten pro produktivem Kilometer

Die Vollkosten pro produktivem Kilometer³ bieten einen guten Vergleich zwischen den Bahn- und Buslinien im Kanton, was die finanzielle Effizienz angeht. Die folgende Auswertung basiert auf den Zahlen 2019:

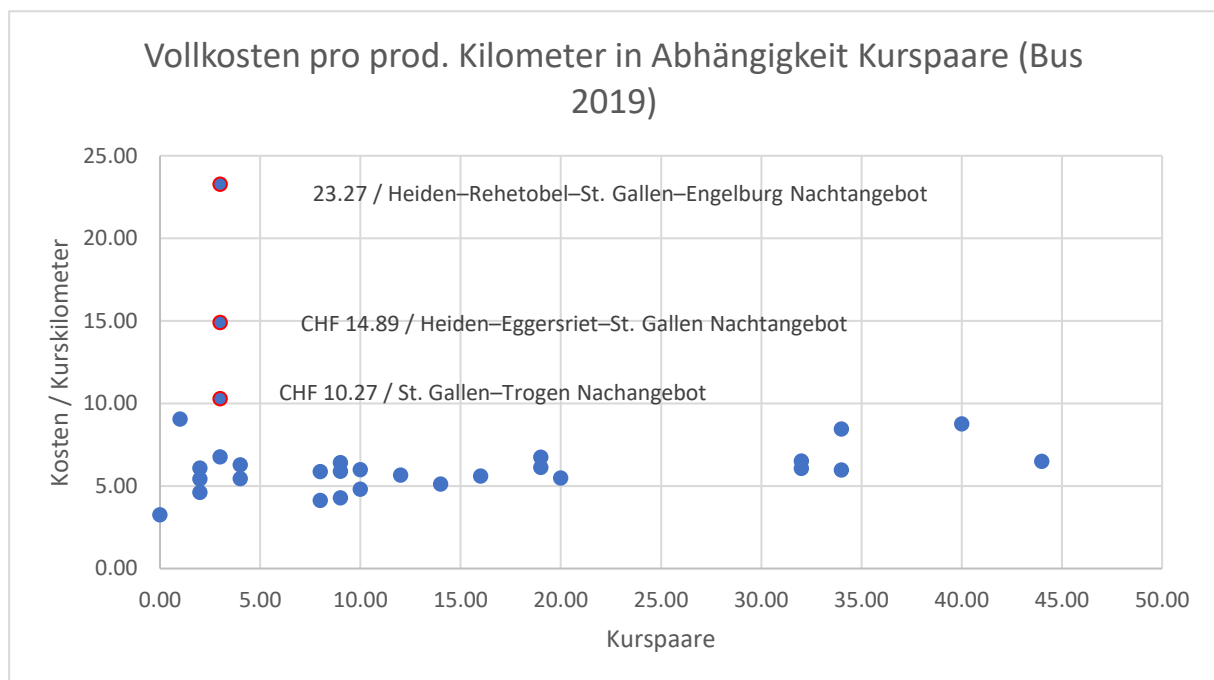


Abbildung 8: Auswertung der Vollkosten pro produktivem Kilometer für alle Buslinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Dabei zeigen sich folgende Erkenntnisse:

- Einzelne Ausreisser bei Angeboten mit wenigen Kurspaaren betreffen insbesondere die meisten Nachtangebote (St. Gallen–Trogen, St. Gallen–Gossau–Herisau, Engelburg–St. Gallen–Heiden). Kostentreiber sind die hohen Sicherheitskosten, die auf Nachtlinien anfallen. Allerdings sollte der volkswirtschaftliche Nutzen solcher Linien nicht unterschätzt werden.
- Ansonsten lässt sich keine Korrelation erkennen—die Kilometerkosten sind ähnlich hoch, unabhängig von der Anzahl Kurspaare, die verkehren.

³ Gemäss Definition BAV: Vollkosten sind alle der Linie zugeteilten Kosten, welche für die Erbringung der Fahrleistung notwendig sind (Personal, Treibstoff, Fahrzeugfixkosten, Verwaltungskosten soweit erlaubt). Produktive Kilometer sind alle für Fahrgäste nutzbaren Kilometer, umfassen also nebst den Fahrplankilometern auch die Kilometer der Beiwagen (jedoch nicht Leerfahrten z.B. vom Depot zum Linienanfang/-ende).

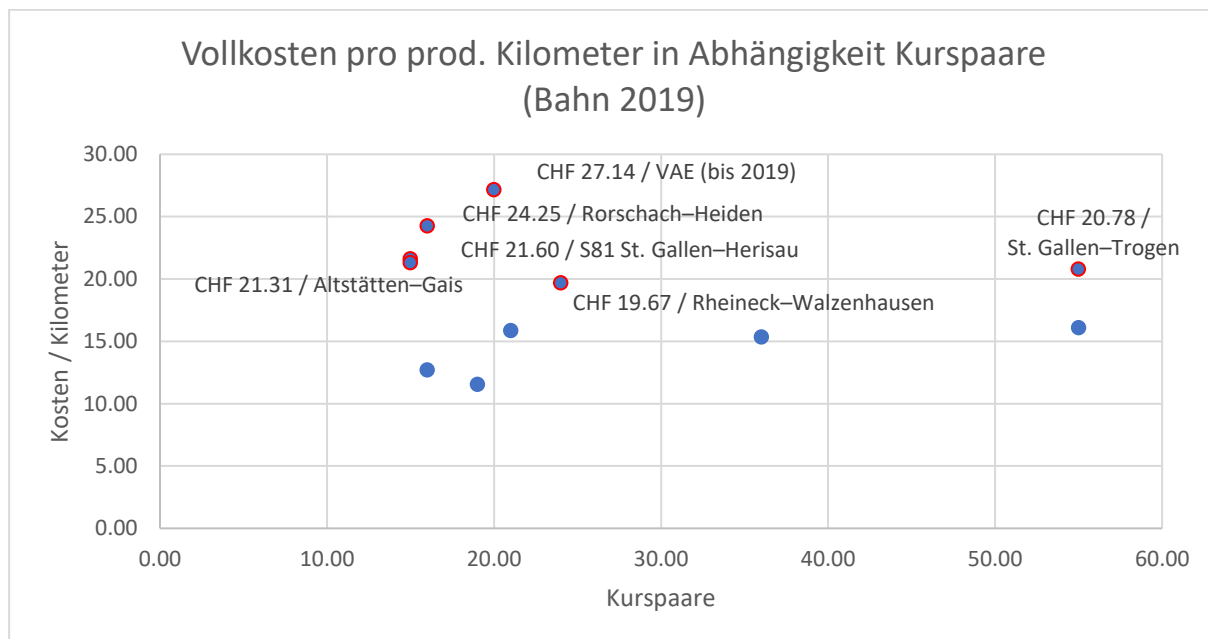


Abbildung 9: Auswertung der Vollkosten pro produktivem Kilometer für alle Bahnlinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Die Kosten pro produktivem Kilometer sind bei der Bahn kaum vergleichbar. Tendenziell eher hoch liegen:

- Die Zahnradbahnen (aufgrund ihrer Betriebsstruktur fast zwingend, da spezifische Fahrzeuge notwendig sind und aufgrund der direkteren Linienführungen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt werden).
- Der Voralpen-Express–seit 2019 hat sich der bisher hohe Wert von Fr. 27.14 auf Fr. 19.90 (IST 2021) aber deutlich reduziert, dies dank Einsatz von neuem, effizientem Rollmaterial.
- Die Verbindung St. Gallen–Trogen (relativ wenige Kilometer verglichen mit der Fahrzeit, aufgrund zahlreicher Halte und Streckengeometrie).
- Die S81 St. Gallen–Herisau, da diese im aktuellen Fahrplankonzept ineffizient produziert wird (1 Umlauf mit langen Standzeiten)–ab Fahrplan 2025 wird diese Leistung voraussichtlich mit dem zweiten Fernverkehrszug St. Gallen–Chur verknüpft.

Bei allen Linien mit eher hohen Kosten sind Gründe dafür zu erkennen; aufgrund dieser Analyse besteht somit kein zwingender Handlungsbedarf.



1.3.2 Fahrplaneffizienz

Die Fahrplaneffizienz bezeichnet den Anteil der tatsächlichen Fahrplanstunden (Stunden, in denen ein Fahrzeug fahrplanmässig Personen befördert) an den produktiven Stunden (Stunden, in denen ein Fahrzeug im öffentlichen Einsatz steht, also inklusive Wendezeiten, aber ohne Leerfahrten) und ist somit ebenfalls ein Indikator für die betriebliche Effizienz einer Linie:

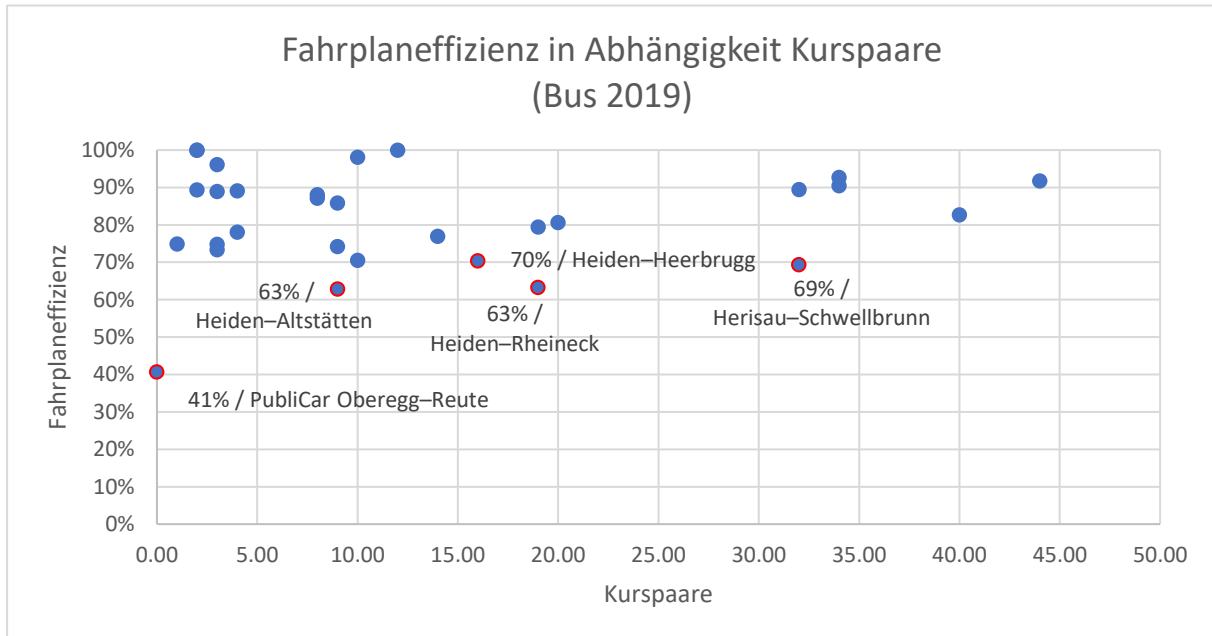


Abbildung 10: Auswertung der Fahrplaneffizienz für alle Buslinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Die Auswertung erfolgt wiederum aufgrund der Anzahl Kurspaare. Dabei zeigt sich, dass die Effizienz mit zunehmender Anzahl Kurspaare nur unwesentlich zunimmt.

Negative Ausreisser sind:

- der PubliCar-Nachtbus 228 (aufgrund des Rufbus-Systems, welches automatisch viele Leer-Kilometer generiert);
- die Linie Heiden-Altstätten (aufgrund verschiedener Leerfahrten und Standzeiten im Schülerverkehr);
- die Linie Herisau-Schwellbrunn (wegen der Einrechnung von Kursen des Ortsverkehrs);
- die Linien Heiden-Rheineck und Heiden-Heerbrugg (aufgrund der relativ langen unproduktiven Standzeiten an den Endhaltestellen aufgrund der Bahn-Fahrpläne).

Ausser dem PubliCar (41 %) weisen jedoch alle Linien begründbare Werte auf, die keine zwingende Anpassung erfordern.

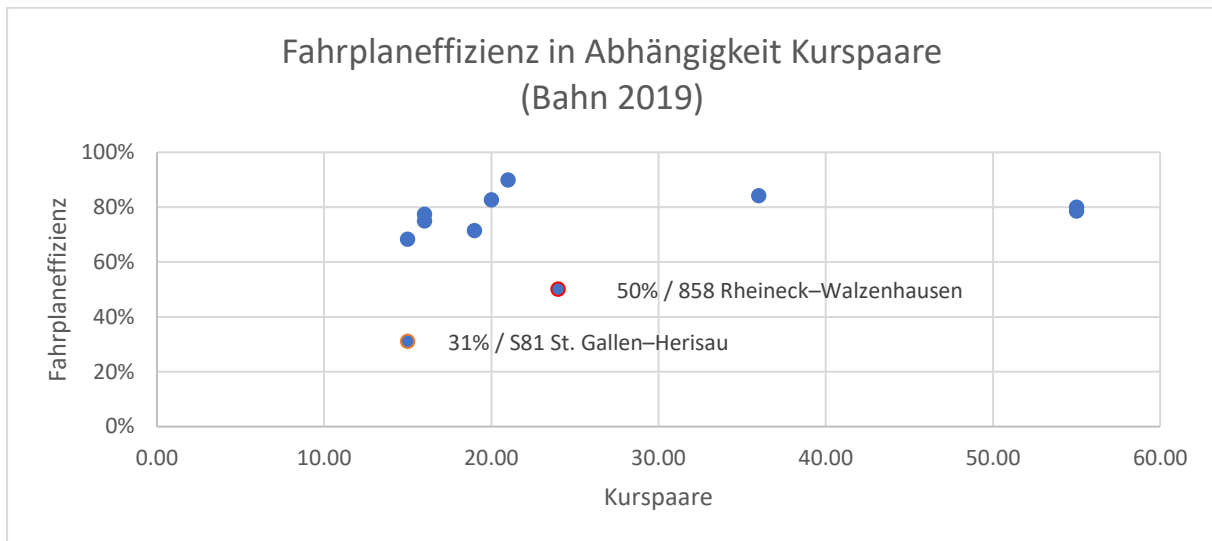


Abbildung 11: Auswertung der Fahrplaneffizienz für alle Bahnlinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Bei der Bahn ist wiederum die Linie S81 St. Gallen–Herisau negativer Ausreisser, da das Fahrzeug für zweimal 10 Minuten Fahrt eine Stunde im Einsatz steht; ebenso die Bahnlinie Rheineck–Walzenhausen mit anschlussbedingt langen Standzeiten in Rheineck. Beide Situationen lassen sich im aktuellen Fahrplangefüge nicht ohne weiteres eliminieren.

1.3.3 Fazit

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Effizienz der Angebote im Kanton Appenzell Ausserrhoden gegeben ist. Negative Ausreisser sind grundsätzlich begründbar bzw. aufgrund der übergeordneten Angebotsstrukturen nicht ohne negative Folgen zu beheben. In der zukünftigen Angebotsplanung ist darauf zu achten, diese Ausreisser nach Möglichkeit zu beseitigen, soweit dies nicht ein attraktives ÖV-Angebot verunmöglicht.⁴

1.4 Handlungsbedarf aufgrund Grundlagenanalyse

Aus den vorhergehenden Analysen ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Konzept 2024–2029:

- Prüfung zusätzlicher Angebote im AR-Vorderland zur Angleichung der Bedienungsqualität vergleichbarer Siedlungen, wo es aufgrund der Kennzahlen möglich ist;
- Prüfung eines Ersatzangebotes für den bestehenden PubliCar-Nachtbus im Vorderland;
- Prüfung zusätzlicher Pendlerverbindungen Rotbachtal–Speicher, Mittelland–Hinterland generell, Vorderland–Rheintal (vorerst als Ergänzung zum Basisnetz);
- Prüfung einer verbesserten Anbindung der Schwägalp.

⁴ Positives Beispiel ist hier beispielsweise die im Dezember 2022 eingeführte Verknüpfung der Linien 190 und 191 in Teufen zu nennen, welche dank der gezielten Ausnutzung von ineffizienten Standzeiten ein deutliches Mehrangebot ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf ermöglicht.



2. Übergeordnete Konzepte

Dieses Kapitel dokumentiert die Handlungsanweisungen und Inputs aus anderen politischen sowie verkehrs- und raumplanerischen Konzepten. Die Zielsetzungen aus dem Regierungsprogramm 2020–2023 für den öffentlichen Verkehr werden in Kapitel 5 vertieft.

2.1 Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan wurde in Bezug auf die weitere ÖV-Entwicklung vertieft analysiert und mit den zuständigen Ämtern diskutiert. Dabei zeigt sich, dass im Richtplan im Wesentlichen der Status quo festgeschrieben ist. Von einer gewissen Relevanz für die weitere ÖV-Entwicklung sind die folgenden Themen:

2.1.1 Raumstruktur

Im Kapitel B1 «Leitsätze der räumlichen Entwicklung» wird die Gemeindegliederung des Kantons festgesetzt, welche auch für ein zukünftiges ÖV-Leitbild relevant sein sollte:

- Herisau als klares Zentrum des Kantons.
- Sogenannte „grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion“ (Teufen, Speicher, Heiden). Für diese wird nebst den aktuell vorhandenen Güteklasse C (teilweise B) auch eine direkte Anbindung an das Agglomerationszentrum St. Gallen im Richtplan festgeschrieben;
- Sogenannte „mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion“ (Waldstatt, Urnäsch, Bühler, Gais, Trogen, Walzenhausen). Hier ist die aktuell geltende Güteklasse D (mehrheitlich C) festgeschrieben.
- Für alle übrigen („ländlich“ genannten) Gemeinden ist lediglich eine ÖV-Grundversorgung vorgeschrieben.

2.1.2 Einzonungen / Entwicklungsschwerpunkte

Ferner legt der Richtplan fest, dass für Einzonungen eine Güteklasse D vorgeschrieben ist (Stundentakt Bus mit 300 Metern Abstand). Da in allen Gemeinden Flächen mit diesem Kriterium bestehen, in welchen noch kein Bauland eingezont ist, bedeutet dies faktisch, dass der ÖV bereits in der bestehenden Form kein Hinderungsgrund für eine weitere Siedlungsentwicklung ist und somit diesbezüglich keine weiteren Anforderungen zu beachten sind.

Als Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung sind ausschliesslich Gebiete festgelegt, welche bereits heute über eine gewisse ÖV-Grunderschliessung verfügen:

- Heiden, Gebiet „Nord“ (Bereich Haltestelle Lindenplatz, heute Güteklasse C/D);
- Herisau Bahnhof (Güteklasse A);
- Herisau untere Fabrik / Hölzli (Bereich Bushaltestelle Müli, ÖV-Güteklasse A/B);
- Gais Bahnhofsareal (ÖV-Güteklasse A);
- Bühler Nohblacke / Edelgrueb (südwestlich des Dorfs und der Bahnlinie, Güteklasse C/D).

Allerdings ist aus ÖV-Sicht nicht optimal, dass zwei Gebiete (Gais, Bühler) auf Strecken liegen, auf welchen auch langfristig aufgrund der Infrastruktur und der verfügbaren Fahrzeuge lediglich ein Halbstundentakt geplant und das Potential für einen Viertelstundentakt beschränkt ist. Auch in Heiden Nord sowie im Gebiet Herisau untere Fabrik / Hölzli können ÖV-Ausbauten notwendig werden, wobei hier aufgrund der Bus-Erschliessung grössere Angebotsflexibilität besteht.

2.1.3 Öffentlicher Verkehr

Das Richtplanblatt zum öffentlichen Verkehr stützt sich stark auf dem letzten Leitbild und ÖV-Konzept ab. Es gibt keine angebotsrelevanten Festlegungen aus dem Richtplanblatt. Der Tunnel in der Vögelinsegg (vgl. Kapitel 10.2)



ist im Richtplan bisher nicht erwähnt; der Umgang damit wird bei der nächsten Anpassung des Richtplans zu definieren sein.

2.1.4 Fazit

Aus dem Richtplan sind keine wesentlichen neuen Anforderungen an den ÖV abzuleiten, da der Richtplan im Wesentlichen den Status Quo beschreibt.

2.2 Weiterentwicklung Bahnangebote (Bundesebene)

Die Bahn-Ausbau Schritte werden grundsätzlich durch den Bund festgelegt. Dieser finanziert die dafür notwendigen Infrastruktur-Ausbauten über den so genannten Bahn-Infrastrukturfonds (BIF) und verpflichtet die Kantone, die entsprechenden Leistungen im Regionalverkehr auch zu bestellen.⁵

2.2.1 Angebotsschritt 2025

Der Angebotsschritt 2025 ist inzwischen weitgehend umgesetzt; noch ausstehend ist:

- Der Halbstundentakt im Fernverkehr St. Gallen–Chur auf Dezember 2024 (wobei einer der beiden Züge zukünftig ab Herisau fahren soll).

Die übrigen Elemente (Verlängerung IC5 von/nach Rorschach, Beschleunigung Fahrt Zürich HB–St. Gallen auf unter 60 Minuten und Drehung des Grundtaktes um 30 Minuten) sind umgesetzt.

Für Appenzell Ausserrhoden könnte der noch ausstehende Halbstundentakt interessante Anschlussmöglichkeiten in Altstätten, Heerbrugg, St. Margrethen und Rorschach bringen.

2.2.2 Angebotsschritt 2030/2035

Der AS 2030/2035 ist im Jahr 2019 durch das Parlament beschlossen worden; als wichtigstes Infrastruktur-Projekt für die Ostschweiz umfasst er den „Brüttener Tunnel“ zwischen Bassersdorf/Dietlikon und Winterthur, welcher eine bessere Verteilung und raschere Führung der Züge zwischen Zürich und der Ostschweiz ermöglicht. Daneben haben weitere Projekte im Raum Zürich und in der Ostschweiz positive Auswirkungen auf das Angebot. Der aktuelle Stand ist im Kapitel 10.2 dargestellt.

Folgende für Appenzell Ausserrhoden relevanten Änderungen sind geplant:

- St. Gallen wird zum Vollknoten im Fernverkehr (rasche Züge aus Zürich erreichen den Bahnhof vor der vollen bzw. halben Stunde).
- Die S-Bahnen fahren viertelstündlich zwischen St. Gallen und Rorschach (ggf. St. Margrethen).
- Die S3 (St. Gallen–St. Margrethen) wird um 30 Minuten gedreht und fährt direkt weiter nach Vorarlberg.
- Die S-Bahnen rund um St. Gallen werden besser verteilt und in St. Gallen zumindest teilweise besser aufeinander abgestimmt (diese Massnahme dürfte schon ca. 2030 umgesetzt sein).
- Im Gegenzug zu den Ausbauten auf der S-Bahn fällt die nur stündlich mögliche Verlängerung des IC5 von/nach Rorschach wieder weg.

Bereits jetzt ist absehbar, dass der AS 2035 weitere Verbesserungen im Buskonzept insbesondere im Vorderland ermöglicht, aber teilweise auch zwingenden Anpassungsbedarf mit sich bringt. Entsprechend wird in den nachfolgenden Kapiteln vorgeschlagen, in den Jahren bis 2029 die notwendigen Konzepte für den Busverkehr zu erarbeiten und im ÖV-Konzept 2030–2035 umzusetzen. Da das Angebotskonzept 2035 aufgrund von in der Zwischenzeit

⁵ Bisher wurde davon ausgegangen, dass auch Angebote im Fernverkehr umzusetzen sind; aktuell wird davon jedoch aus Spargründen zunehmend abgewichen und Fernverkehrs-Angebote trotz erfolgter Ausbauten nicht umgesetzt, wie beispielsweise der zweite schnelle FV-Zug Zürich–St. Gallen.



aufgetauchten Problemen (vgl. Kapitel 10.2) in den nächsten Jahren konsolidiert wird, sind gesicherte Ergebnisse erst in 2–3 Jahren möglich.

2.2.3 Fazit/Auswirkungen

Für Appenzell Ausserrhoden sind aufgrund der kommenden Angebotsschritte folgende Anpassungen möglich bzw. angezeigt:

- Überprüfung der Angebote im Raum Vorderland auf den Horizont AS 2035: Anpassung der Buslinien an neue S-Bahn-Fahrlagen und an den übergeordneten Fernverkehr gemäss Ausbau auf 2035.
- Erste vorgezogene Umsetzungsetappe auf 2025 zur Anpassung der Busanschlüsse von Linien aus dem Vorderland auf den Fernverkehr in St. Gallen (Fahrlage des IC5 wurde um 30 Minuten gedreht) und auf den zweiten REX sowie auf die Rorschach–Heiden–Bahn.

2.3 Agglo-ÖV-Konzept St. Gallen–Bodensee

2.3.1 Inhalte

Das Agglo-ÖV-Konzept der Agglomeration St. Gallen–Bodensee wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und am 17. November 2022 verabschiedet. Es umfasst bezogen auf den Zeitraum 2035 folgende Kerninhalte:

- Verdichtung der Anbindung Haupt-/Nebenzentrum sowie Nebenzentrum/benachbartes Nebenzentrum auf 15-Minuten-Takt (betrifft in Appenzell Ausserrhoden: St. Gallen–Herisau und Gossau–Herisau, wobei ersteres bereits weitgehend umgesetzt ist);
- Neukonzeption der Stadtverkehre in Nebenzentren (betrifft in Appenzell Ausserrhoden ausschliesslich Herisau) mit starken Hauptkorridoren; auf diesen ist ein 15-Minuten-Takt anzustreben.

Im Rahmen des Agglo-ÖV-Konzepts sollen auf den Zeitraum 2035 verschiedene Vertiefungsplanungen durchgeführt werden, so auch für den Raum Herisau. Diese Planung wird allerdings vorgezogen, weil u.a. Abstimmungsbedarf zwischen dem Orts- und Regionalverkehr besteht.

2.3.2 Fazit/Auswirkungen

Das Agglo-ÖV-Konzept ist auf einen Zielhorizont 2035 ausgelegt; entsprechend ist eine Umsetzung im vorliegenden Konzept noch nicht zwingend, aber die notwendigen Planungsarbeiten insbesondere im Raum Gossau/Herisau ist vorzusehen. Ausbauten in diesem Zeitraum sind so zu planen, dass sie nicht im Widerspruch zu den Grundsätzen und Zielen des Agglo-ÖV-Konzeptes stehen.

2.4 Regionale Planungen

In verschiedenen Regionen wurden seit 2018 zusätzliche ÖV-Planungen und Zusatzstudien durchgeführt, die wie folgt Einfluss auf das Konzept 2024–2029 haben:

2.4.1 Buskonzept Appenzeller Vorderland

Das Buskonzept Vorderland wurde in direkter Folge des ÖV-Konzeptes 2018–2022 erarbeitet und zeitgleich zur Einführung DML und zu den neuen Fernverkehrs-Fahrzeiten ab Dezember 2018 umgesetzt.

Wesentlicher Inhalt des Konzeptes war die Auflösung des bisherigen Busknotens zur vollen Stunde in Heiden zugunsten gezielterer Anschlüsse in St. Gallen und an den übrigen Bahn-Anschlusspunkten. Einzelne Nebenlinien wurden in eine asymmetrische Fahrlage verschoben, um weiterhin schlanke Bus-Anschlüsse ohne Fahrzeugmehrbedarf zu erreichen (Linie 224/225) bzw. die ebenfalls asymmetrische Fahrlage der DML in Trogen abzunehmen (Linien 229, 230).

Die Umsetzung des Konzeptes ist grundsätzlich gut angelaufen und nach einigen Justierungen weitgehend akzeptiert. Die angestrebte Systematisierung konnte aber insbesondere in den Gemeinden Reute und Walzenhausen



wie auch im Freizeit- und Schülerverkehr über den St. Anton nicht erzielt werden. Hinzu kommen die teilweise immer noch nur knapp genügenden Kennzahlen sowie die im Rahmen der Potentialstudien (vgl. Kapitel 0) erkannten Erschliessungsmängel, welche längerfristig eine weitere Konzeptüberprüfung notwendig machen.

Es wird empfohlen, diese Konzeptüberprüfung im Zeitraum 2024–2029 durchzuführen und auf das Konzept 2030–2035 hin umzusetzen. Vorgängig sind, auch basierend auf dem Regierungsprogramm 2020–2023 (vgl. Kapitel 5.1), auf Linien mit guten Kennzahlen punktuelle Verbesserungen zu prüfen.

2.4.2 Überprüfung AB-Zahnradbahnen

Auch die Überprüfung der Zahnradbahnen war eine direkte Folgemaßnahme des ÖV-Konzeptes 2018–2022 und insbesondere deshalb nötig, weil die Entwicklung der Nachfrage auf diesen Bahnlinien stagnierend und die Kennzahlen ungenügend sind. Dafür ist auch die sehr spezifische Technik dieser Linien verantwortlich, welche keine Synergien untereinander und mit dem AB-Stammnetz aufweisen.

Für die drei Bahnen wurden in der im Jahr 2019 erarbeiteten Bahnstudie folgende Stossrichtungen definiert:

- 856 Altstätten–Gais: Weiterbetrieb bis zur erfolgten Abschreibung der aktuellen Fahrzeuge im Zeitraum 2035 und danach Umstellung auf Bus oder eine andere alternative Betriebsform.
- 857 Rorschach–Heiden: Weiterbetrieb als Zahnradbahn integriert in eine verbesserte touristische Wertschöpfungskette, bessere Abdeckung der Pendlerbedürfnisse (z.B. durch bessere Anschlüsse auf den Fernverkehr oder gewisse S-Bahnen in Rorschach).
- 858 Rheineck–Walzenhausen: Weiterbetrieb als Bahn integriert in eine verbesserte touristische Wertschöpfungskette, Umsetzung einer automatisierten Lösung.

Aktuell gelten diese Stossrichtungen. Da die Umsetzung relativ langwierig ist, wird für das Konzept 2024–2029 keine neue Planung initiiert und die weitere Entwicklung abgewartet. Zu den konkreten Massnahmen vgl. Kapitel 7.3.2.

2.4.3 Buskonzept AR-Hinterland (Linie 180)

Diese Busplanung wurde in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführt mit dem Ziel, verschiedene Zielhorizonte zu beleuchten. Dabei zeigte sich:

- Grundsätzlich ist das heutige Konzept der Linie 180 weiterhin fahrbar; es bestehen aber erhebliche Unsicherheiten bezüglich der Fahrzeit in die Stadt St. Gallen (mit und ohne Dosierungsanlage). Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, dass längerfristig eine neue Konzeption notwendig wird.
- Eine solche Neukonzeption ist aber vor 2035 kaum realistisch, da sich die Anschlusssituation der AB in der Lustmühle nicht ändert. Zu prüfen ist eine Einbindung in den Ortsbus-Korridor Herisau–Säge sowie ggf. ein Split der Linie in Stein oder Hundwil. Das war bereits bei der Planung 2020 Thema wurde aber wegen der Nachteile gegenüber der heute funktionierenden Lösung wieder verworfen.
- In der Zwischenzeit wird eine Verdichtung Herisau-Lustmühle in der HVZ mit Zusatzkursen umgesetzt. Allerdings verzögert sich die Einführung dieser Kurse, weil der Bau des Wendeplatzes in der Lustmühle erst auf Dezember 2024 fertiggestellt ist.

2.4.4 Fazit/Auswirkungen aus regionalen Planungen

Die Busplanungen im Vorder- und Hinterland sind im Grundsatz umgesetzt. In beiden Gebieten zeichnet sich aber längerfristig wieder Überprüfungsbedarf ab, weshalb im Zeitraum 2024–2029 die notwendigen Planungsarbeiten durchzuführen sind (Umsetzung allfälliger Konzeptanpassungen im Konzept 2030–2035).

Die Zahnradbahnen werden gemäss Bahnstudie weiterentwickelt ohne neuen Planungsbedarf im Horizont 2024–2029.



3. Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene

3.1 Bund

3.1.1 Finanzierung

Die jährlich wiederkehrenden Abgeltungen im regionalen Personenverkehr (RPV) von rund 2 Milliarden Franken werden als Verbundaufgabe von Bund und Kantonen zu je 50 % finanziert. Der Bund sichert seine Finanzierung über Verpflichtungskredite. Ende 2021 hat das Parlament für die Jahre 2022–2025 einen Verpflichtungskredit von rund 4,3 Mia. Franken freigegeben. Allerdings hat der Bundesrat im Februar 2023 aufgrund des angespannten Bundeshaushaltes entschieden, im Regionalverkehr für das Jahr 2024 gesamtschweizerisch nur 1079.5 Mio. Franken einzusetzen. Gegenüber 2023 stehen damit rund 92 Mio. Franken weniger Bundesmittel zur Verfügung, was einer Kürzung von rund 8 % entspricht. Ausserdem stehen die Bundesmittel für die Jahre ab 2026 nicht fest, da der Verpflichtungskredit des Bundes jeweils über 4 Jahre läuft (aktuell 2022–2025). Gewisse Unsicherheiten bei der Mitfinanzierung durch den Bund sind also vorhanden.

Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Der BIF wurde seit dem Ausbruch der Covid-19 Pandemie stark in Mitleidenschaft gezogen–insbesondere aufgrund der gesunkenen Trassenpreiseinnahmen. Die Ausfälle wurden teilweise mit höheren Einlagen aufgefangen, gingen jedoch zulasten der Reserven des BIF. Auch beim BIF ist deshalb ein Sparprogramm des Bundes in Vorbereitung. Dabei soll der geplante Ausbau der Infrastruktur nicht in Frage gestellt werden.

Die mit der Finanzierung der Infrastruktur und der Abgeltung verbundenen Herausforderungen für Appenzell Ausserroden werden im Kapitel 9 dargestellt.

3.1.2 Qualitätsmesssystem

Das BAV betreibt im RPV ein Qualitätsmesssystem (QMS). Rund 60 teilzeitlich angestellte Testkundinnen und -kunden messen im Auftrag des BAV Pünktlichkeit, Sauberkeit, den Zustand der Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformation. Mit dem Qualitätsmesssystem will das BAV sicherstellen, dass die 90 im RPV tätigen Bahn- und Busunternehmen für die von der öffentlichen Hand und den Fahrgästen investierten Mittel gute Leistungen erbringen. In Appenzell Ausserroden verkehren hauptsächlich die AB und PostAuto. Beide Unternehmen weisen gemäss den aktuellen Erhebungen des BAV in den Bereichen Pünktlichkeit und Sauberkeit im gesamtschweizerischen Vergleich eine gute Qualität aus.

Ergänzt wird die Messung der Qualität durch die alle vier Jahre stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage, die jeweils von einem externen Anbieter im Auftrag des Tarifverbundes OSTWIND (OTV) durchgeführt wird. Die letzte Umfrage fand 2018 statt. Ende 2020 wurde unter dem Einfluss der Pandemie die für das Jahr 2022 bereits geplante Kundenzufriedenheitsumfrage auf das Jahr 2024 verschoben.

Sowohl die QMS-Messungen wie auch die Kundenzufriedenheitsumfragen haben zum Ziel, das bestehende und in der Regel gute Qualitätsniveau zu halten oder punktuell zu verbessern. Ausserdem ergeben sich Vergleichsmöglichkeiten zwischen den Transportunternehmen und Daten, die für den Abschluss von Zielvereinbarungen verwendet werden können.

3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform)

Im Rahmen der RPV-Reform werden mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) Regelungen für den ÖV vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. Zudem sollen mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen abgeschlossen werden. Das erhöht die Planungssicherheit und Verbindlichkeit. Um die Effizienz zu erhöhen und das Bestellverfahren zu vereinfachen, wird ausserdem ein nationales Benchmarking und eine digitale Bestellplattform eingeführt. Ausserdem sollen die Transportunternehmen bei der Überschussverwendung grössere Flexibilität erhalten, wenn Buslinien ausgeschrieben werden.



Der aktuelle und ausführlich beschriebene Stand der RPV-Reform ist in der entsprechenden Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 2021 zu finden. Die Schlussabstimmung im eidgenössischen Parlament fand am 16. Dezember 2022 statt. Die Umsetzung wird Bund und Kantone in den nächsten Jahren beschäftigen. Sie ist deshalb auch Teil der Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone, die im nächsten Kapitel dargestellt wird.

3.2 Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone

Die Ostschweizer Kantone stärken ihre Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Sie haben dazu im Jahr 2021 eine Bestellerstrategie erarbeitet, die im Dezember 2021 auf Regierungsebene verabschiedet wurde. Hauptgrund für die Strategie ist die enge Verflechtung der Ostschweizer Kantone und die vielen gemeinsamen Interessen in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Bereits heute zeigen sich positive Auswirkungen der verstärkten Zusammenarbeit in den letzten Jahren zum Beispiel in den Bereichen der Angebotsplanung, des Fahrplanverfahrens oder der koordinierten Offertverhandlungen mit den Transportunternehmen.

Konkret sind es folgende Handlungsfelder, in denen die Kantone in den nächsten Jahren noch enger zusammenarbeiten wollen:

- Erhalt und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (gemeinsame Grundsätze zu Ausschreibungen und Zielvereinbarungen definieren, Kooperationen bei den Transportunternehmen fördern);
- Harmonisierung der Angebotsgrundsätze bei kantonsüberschreitenden Linien (insbesondere bei den Kriterien zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sowie den Betriebszeiten);
- Vereinfachungen im Bestellverfahren/Offertprozess (Umsetzung der RPV-Reform, weitere Vereinfachungen in den administrativen Abläufen);
- ÖV-Controlling und Berichterstattung (gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen beim Leistungscontrolling der TU);
- Koordinierte Interessenvertretung gegenüber Dritten (zum Beispiel Tarif- und Sortimentsentwicklung im Tarifverbund OSTWIND und auf nationaler Ebene);
- Gemeinsame Entwicklung einer Perspektive für die Jahre ab 2050 (Perspektive BAHN 2050, neue Mobilität etc.).

Appenzell Ausserrhoden hat sehr viele kantonsüberschreitende ÖV-Linien insbesondere mit dem Kanton St. Gallen und in kleinerem Ausmass mit Appenzell Innerrhoden. So ist die gemeinsame Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖV-Angebots mit den Nachbarkantonen wichtig. Die Umsetzung der Bestellerstrategie ist ein zentraler Teil des ÖV-Konzeptes 2024–2029 und wird die Weiterentwicklung im ÖV in den nächsten Jahren prägen. Die skizzierten Handlungsfelder fliessen deshalb in die Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 (vgl. Kapitel 7) sowie in die Überarbeitung der Kennzahlen (vgl. Kapitel 4) ein.

3.3 Verbundstrategie des Tarifverbundes Ostwind

Im Jahr 2020 entwickelte der OTV eine Verbundstrategie für die Jahre 2021–2025. Es wurden fünf strategische Handlungsfelder definiert, deren Umsetzung in den nächsten Jahren im Vordergrund stehen. Die Strategie besteht aus den folgenden fünf Handlungsfeldern:

- Steigerung der Einnahmen und Optimierung der Einnahmenverteilung;
- Sortiments- und Tarifgestaltung (Vereinfachung des Verkaufs und Wachstum in Segmenten mit Potenzial);
- Nutzung der Digitalisierungspotenziale im Vertrieb und Klärung der Kommunikation zwischen den Transportunternehmen im Bereich des Sortiments;
- Organisationsentwicklung (Überprüfung der Rollen innerhalb des OTV);



- Weiterentwicklung des Geschäftsmodells (Einfluss auf nationaler Ebene stärken).

Für die Kantone wichtig ist insbesondere die Sortiments- und Tarifgestaltung. Denn hier sind die Kundinnen und Kunden unmittelbar betroffen, und das Sortiment und die Tarife sind neben einem attraktiven Angebot zentral für die Entwicklung des ÖV. Die Fahrgäste möchten unkompliziert reisen und möglichst mit einem einzigen und preislich attraktiven Ticket unabhängig von Verbundgrenzen und Transportunternehmen unterwegs sein. Da besteht in den nächsten Jahren Handlungsbedarf. Die Öffnung der Vertriebskanäle verbunden mit der fortschreitenden Digitalisierung (vgl. Kapitel 3.6) spielen dabei eine wichtige Rolle. Als Beispiel dazu sind in den letzten Jahren Ticket-Apps wie Fairtiq sowie die auf SBB-Mobile integrierte EasyRide-Funktion entstanden. Sie erleichtern Fahrgästen ohne vertiefte Tarifenkenntnisse den Zugang zum ÖV. Allerdings entstehen durch digitale Lösungen auch wieder neue Zugangshürden, indem sie bediente oder analoge Vertriebskanäle zunehmend verdrängen. So ist für eine längere Übergangsphase für Personen ohne Smartphone und auch für Touristen ohne Kenntnisse des Schweizer Tarifsystems der Zugang zum ÖV und die Beratung vor Ort weiterhin sicherzustellen.

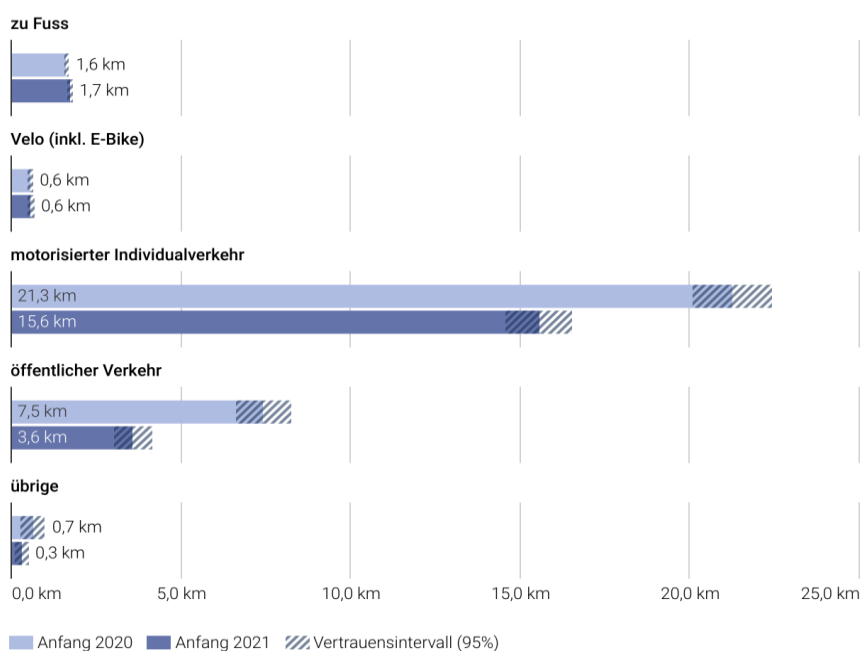
Die Ostschweizer Kantone werden sich im Rahmen der Bestellerstrategie im Tarifverbundrat für eine entsprechende Entwicklung der Sortiments- und Tarifgestaltung einsetzen.

3.4 Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Prägend in der Entwicklung der Nachfrage und damit verbunden der Erlöse im ÖV war die Covid-19-Pandemie. Anfang 2021 wurden pro Person durchschnittlich fast ein Drittel weniger Kilometer zurückgelegt als noch unmittelbar vor Beginn der Pandemie im Februar 2020. Besonders stark war der Rückgang im öffentlichen Verkehr mit minus 52 %, deutlich schwächer beim motorisierten Individualverkehr mit minus 27 %. Kaum verändert haben sich die Fuss- und Velodistanzen. Dies geht aus der nachfolgende Tabelle hervor, die das Bundesamt für Statistik und das Bundesamt für Raumentwicklung erstellt haben.

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

Im Inland



¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

© BFS 2021

Abbildung 12: Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel, Vergleich 2020 zu 2021. Grafik: BFS, 2021.



Die Covid-19-Pandemie hat gesamtschweizerisch im Vergleich 2019 zu 2021 zu einem Einbruch der Nachfrage auf Basis der Personenkilometer von über 30 % geführt. Die Erlöse sind dabei etwas weniger stark gesunken, da Abos und Pauschalfahrausweise teilweise weitergelaufen sind. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erlöse für alle Linien, an denen der Appenzell Ausserrhoden beteiligt ist (inkl. kantonsüberschreitender Linien):

	IST 2019	IST 2020	IST 2021	PLAN 2022	PLAN 2023
Erlöse	75'062'000	59'081'000	60'458'000	66'545'000	71'026'000

Prozentual haben die Erlöse von 2019 auf 2020 um rund 21 % abgenommen. 2021 sind es gegenüber 2019 immer noch 19 %.

Bezogen auf den gesamten Tarifverbund OSTWIND sieht die Entwicklung der Erlöse (in Mio. Franken) wie folgt aus:

	IST 2019	IST 2020	IST 2021	IST 2022	PLAN 2023
Erlöse	207.3 Mio.	158.5 Mio.	174.1 Mio.	204.5 Mio.	209.0 Mio.

Prozentual haben die Erlöse von 2019 auf 2020 um rund 24 % abgenommen. 2021 sind es gegenüber 2019 immer noch rund 16 %.

Die aktuellen Zahlen zeigen, dass sich Nachfrage und Erlöse schneller als erwartet erholt haben und schon im Jahr 2022 fast wieder auf dem Niveau von 2019 waren. Folgende Entwicklungen sind im Auge zu behalten:

- Das Homeoffice und die Durchführung von virtuellen Sitzungen hat nach Beginn der Pandemie zugenommen. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung weitergeht. Dadurch nimmt der Pendlerverkehr ab, was zu einer Glättung der Nachfragespitzen am Morgen und Abend führen wird und auch tagsüber zu weniger Fahrten führen könnte.
- Gegenläufig zeigt sich die Entwicklung des Freizeitverkehrs, der einen Teil des wegfallenden Pendlerverkehrs wieder kompensiert. Die Reisezeiten unterscheiden sich allerdings von denjenigen des Pendlerverkehrs. Im besten Fall ergibt sich eine gleichmässige Auslastung von Bahn und Bus über den ganzen Tag. Zu beobachten sind aber auch Spitzenauslastungen im Freizeitverkehr am Wochenende, die zu Verkehrsüberlastungen führen (Schwägalp, Alpstein). Das könnte in Zukunft noch weiter zunehmen. Ein Teil der Bevölkerung ist während der Pandemie vom ÖV aufs Auto oder Velo umgestiegen. Ob alle wieder zum ÖV zurückkehren ist noch ungewiss.
- Neue flexiblere Tarifangebote sind wichtig, um dem veränderten Reiseverhalten Rechnung zu tragen.

3.5 Weitere Einflussfaktoren mit Wirkung auf die ÖV-Nachfrage

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass es neben der Covid-19-Pandemie und den damit verbundenen Änderungen im Mobilitätsverhalten noch weitere Punkte gibt, die Einfluss auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr haben:

- Attraktives ÖV-Angebot (z.B. schnelle und direkte Verbindungen);
- Attraktive Tarifangebote (z.B. Firmenabo, Spezialangebote im Freizeitverkehr);
- Parkplatzbewirtschaftung (Angebot von Parkplätzen in der Innenstadt, Höhe der Tarife, Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung bei Tourismuszielen wie z.B. der Schwägalp);
- Schnellere und weniger stauanfällige Strassenverbindungen;
- Steuerliche Anreize (Pendlerabzug);
- Ergänzende Mobilitätsangebote (z.B. E-Bike, E-Trottinett).

Es zeigt sich gesamtschweizerisch und bezogen auf Appenzell Ausserrhoden (vgl. Kapitel 1.2.6), dass mit dem Ausbau des ÖV-Angebotes alleine die erwünschten Modalsplit-Verschiebungen nicht eintreten. Aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren ist deshalb ein Massnahmenmix sinnvoll, um die Mobilität in die gewünschte Richtung



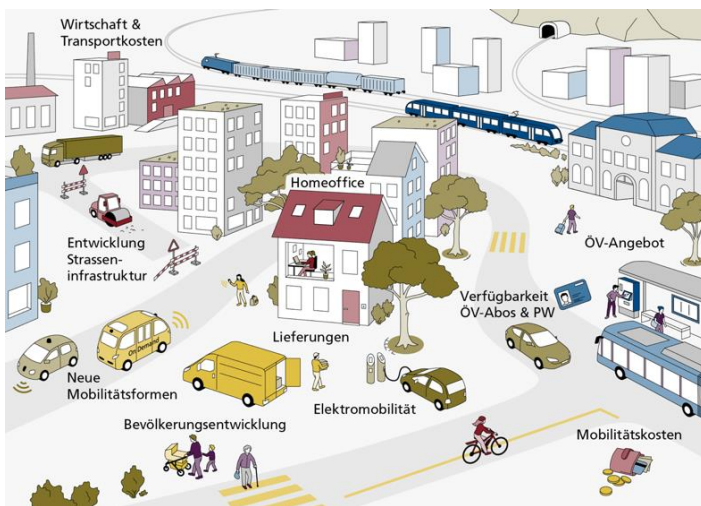
zu beeinflussen und die Umwelt zu entlasten. Neben den Massnahmen, welche die ÖV-Nutzung im Sinne des Regierungsprogrammes fördern (vgl. Kapitel 5.1) braucht es gleichzeitig auch Massnahmen, welche die Nutzung des Individualverkehrs dort begrenzen, wo der ÖV seine Stärken ausspielen kann. Erst in der sinnvollen Kombination von allen Verkehrsarten (ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV) werden die besten Wirkungen erzielt.

Als weitere Massnahme bietet sich als attraktives Tarifangebot das Firmenabo OSTWIND an. Mit einem solchen Jahresabo des öffentlichen Verkehrs kann das Unternehmen dem Arbeitnehmenden den Arbeitsweg nach einem zum Voraus definierten Preismodell vergünstigen. Für das Abonnement wird die günstigste Tarifzonenkombination zwischen dem Wohn- und Arbeitsort (mindestens zwei Zonen) verrechnet. Der Arbeitnehmende erhält jedoch immer ein Abonnement alle Zonen für das gesamte Gebiet des Tarifverbundes OSTWIND und hat so einen Mehrwert auch für Freizeitausflüge etc. Das Unternehmen positioniert sich gegenüber den Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit als innovatives und umweltbewusstes Unternehmen, das sich mit einem Beitrag am Arbeitsweg seiner Angestellten für eine nachhaltige Mobilität und eine Verschiebung des Modalsplit zugunsten des ÖV einsetzt. Ausserdem entfallen die Reisespesen innerhalb des Verbundperimeters und Parkplatzengpässe werden entschärft.

Als strategische Grundlage und Massnahmenplanung für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität ist auf das geplante Mobilitätskonzept Appenzell Ausserrhoden zu verweisen, das im Jahr 2023 erarbeitet wird (Klimastrategie Appenzell Ausserrhoden, Massnahme M1). Dort kann für Appenzell Ausserrhoden abgestützt auf die verkehrspolitischen Grundsätze aufgezeigt werden, wie sich die Mobilität in den Bereichen Siedlung und Verkehr, ÖV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr sinnvoll weiterentwickeln kann.

3.6 Digitalisierung

Die Digitalisierung erlaubt bereits heute viele Verknüpfungen im Interesse eines möglichst reibungslosen Verkehrs: Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen zur Verhinderung von Staus, Parkleitsysteme in den Städten zur Vermeidung von Suchverkehr, Online-Buchung von Sitzplätzen in reservationspflichtigen Bussen oder Rufbusangebote in ländlichen Regionen. Weitere Entwicklungen werden folgen wie zum Beispiel das Teilen von Fahrzeugen und Fahrten. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge sind volkswirtschaftlich effizient, brauchen weniger Raum,



lung (ARE)

haben geringere Standzeiten und belasten die Infrastruktur weniger. Und wie bereits erwähnt ergeben sich mit der Digitalisierung verschiedene Möglichkeiten zur Vereinfachung des Tarifsystems beispielsweise über die Nutzung von Apps. Ausserdem wird es in Zukunft Möglichkeiten geben, den Reisenden die ganze Transportkette (von Haustür zur Haustür) über eine App anzubieten, also zum Beispiel die Verknüpfung von öffentlichem Verkehr für den Transport von A nach B mit gleichzeitiger Buchung eines Taxi oder E-Trottinets für den Weg vom Bahnhof zum Reiseziel.

Abbildung 13: Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung

Die Digitalisierung birgt Chancen und Risiken. So haben zum Beispiel selbstfahrende Fahrzeuge das Potenzial, ländliche Gebiete besser zu erschliessen und das teure PubliCar-System abzulösen. Der Kanton ist bereit, innovative Pilotprojekte in diesem Bereich zu unterstützen. Allerdings gibt es noch einige Hürden zu überwinden, und es ist nicht mit einer raschen Umsetzung zu rechnen.



Ein weiterer wichtiger Bereich ist die gute und gleichmässige Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel sowie verlässliche Informationen über die Reisewege der Fahrgäste zur Priorisierung der Anschlüsse. Auswertungen der Reisewege aller Verkehrsteilnehmenden anhand Mobilfunkdaten könnten dabei wertvolle Dienste leisten. Damit würde auch eine Flexibilisierung des Angebots an die unterschiedlichen Nachfrageströme (z.B. saisonal, Wochentage) möglich, was gerade im Freizeitverkehr neue Möglichkeiten bieten würde. Zurzeit läuft ein entsprechendes Projekt, bei dem in der Ostschweiz der Kanton St. Gallen, Postauto und die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) beteiligt sind. Ob sich daraus flexible Angebotsänderungen und eine gleichmässigerer Auslastung der Verkehrsmittel realisieren lassen, wird im Anschluss geprüft.

Mobilitätsdaten werden deshalb in Zukunft immer mehr zum zentralen Schlüssel für die Nutzung des Mobilitätssystems. Sie sind damit ergänzend zur physischen Infrastruktur Schiene und Strasse als dritte Infrastruktur für das Mobilitätssystem zu betrachten. Deshalb möchte der Bund im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung die Bereitstellung und Vernetzung von relevanten Mobilitätsdaten mit einem neuen Gesetz (Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur) regeln. Der Staat kann als unparteiischer Akteur sicherstellen, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter (privater und öffentlicher, in- und ausländischer) auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten sicher und verlässlich bereitgestellt werden.

Für Appenzell Ausserrhodan bietet die Digitalisierung mittel- und langfristig Chancen, gerade auch was die Verbesserung des ÖV in ländlichen Gebieten durch alternative Mobilitätsangebote (vgl. Kapitel 3.7) betrifft.

3.7 Bedarfsangebote

Das Thema Bedarfsangebote hat in letzter Zeit grössere Beachtung erhalten. In den vergangenen Jahren wurden einige neue Angebote, Versuchsbetriebe und Projekte lanciert, die jeweils zum Ziel haben, im Unterschied zum liniengebundenen ÖV das Angebot zu flexibilisieren und auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden abzustimmen. Treiber für die aktuell grosse Aufmerksamkeit für ÖV-Bedarfsangebote ist zum einen wie erwähnt die Digitalisierung, welche dank Smartphone-Apps und IT-Tools neue Möglichkeiten für die Bedarfsanmeldung eröffnet und die Optimierung der Routenwahl vereinfacht bzw. effizienter macht. Im Widerspruch zu diesem Trend steht der in den letzten Jahren beobachtete Rückgang der PubliCar-Angebote. Auch wurden erste Versuchsbetriebe für neuartige ÖV-Bedarfsangebote bereits wieder eingestellt.

Die Ostschweizer Kantone haben eine Studie in Auftrag gegeben, um zu untersuchen, welche Alternativen es im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung insbesondere in Gebieten mit schwacher Nachfrage gibt, den ÖV bedarfsgerecht und kostengünstig anzubieten. Die Studie untersucht sogenannte On-Demand-Angebote, also Angebote, die nur auf Bestellung verkehren. Dabei kann unterschieden werden zwischen Angeboten ohne Fahrplan und ohne definierte Haltestellen (zum Beispiel PubliCar, der die Fahrgäste flexibel zu Hause abholt) und Bedarfsliniensystemen. Das sind Angebote, die ebenfalls nur bei Bedarf verkehren, aber bestehende Haltestellen mit einem fixierten Fahrplan anfahren. Die Erkenntnisse aus der Studie sind wie folgt:

- Das Potential von On-Demand-Angeboten liegt in ländlichen Gebieten mit tiefer Besiedlung und Nachfrage. Hier kann bei Umstellung von Linienverkehr auf alternative Erschliessungsformen bei in etwa gleichbleibenden Kosten die Angebotsqualität für die Bevölkerung gesteigert werden, da die Anzahl potentieller Fahrtmöglichkeiten zunimmt, während im Idealfall die Anzahl der ausgeführten Fahrten stabil bleibt.
- Beim Einsatz von Fahrpersonal zu den im ÖV branchenüblichen Arbeitsbedingungen (Entlöhnung der Bereitschaftszeit) können mit Bedarfsangeboten im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr kaum signifikante Einsparungen erzielt werden, wenn das Fahrpersonal zwischen den Fahrten nicht anderweitig eingesetzt werden kann. Bedarfsangebote setzen seitens Besteller deshalb eine relativ grosse Zahlungsbereitschaft und den Willen voraus, der Bevölkerung auch abseits der dichten Siedlungen bzw. auch in Nebenverkehrszeiten eine minimale Mobilitätsvorsorge zu bieten.



- Bei On-Demand-Angeboten, welche einen Linienverkehr in Nebenverkehrszeiten ergänzen, bieten sich Angebote mit fixem Fahrplan und fixen Haltestellen (Bedarfsliniensysteme) an. Denkbar sind auch Mischformen z.B. mit fixen Haltestellen, ergänzt um virtuelle Haltestellen oder Tür-zu-Tür-Service in definierten Zonen.
- Die Digitalisierung hat zwar tendenziell die Effizienz von On-Demand-Angeboten erhöht, wird für sich allein den konventionellen Linien-ÖV aber nicht ersetzen.
- On-Demand-Angebote sind bis jetzt kaum in die bestehenden Fahrplan- und Ticket-Apps integriert und deshalb nicht Teil der Reiseplanung. Daher ist es wichtig, dass diese Angebote speziell beworben werden, insbesondere bei den Zielgruppen im Bediengebiet.

Zusammenfassend zeigt sich, dass bei völlig flexiblen Bedarfsangeboten (zum Beispiel Publicar ohne fixe Haltestellen und Fahrplan) der durchschnittliche Besetzungsgrad sehr tief ist und die Kosten pro Fahrgast sehr hoch sind. Etwas besser sieht es bei Bedarfsliniensystemen aus, die auf übergeordnete Anschlüsse ausgerichtet sind und eine gewisse Bündelung der Nachfrage ermöglichen. Die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung steigen zusätzlich, wenn das Fahrpersonal auch anderweitig einsetzbar ist oder wenn ein Taxibetrieb das Angebot fährt. Ein grosser Nachteil ist, dass On-Demand-Angebote nicht in das nationale Vertriebssystem integriert sind. Zentrale Anforderungen dazu sind eine vollständige Fahrplanintegration, die Möglichkeit zur Buchung direkt aus der Fahrplanabfrage sowie ein zentrales Buchungsportal statt angebotsspezifischer Apps.

Für Appenzell Ausserrhoden im Vordergrund stehen in den nächsten Jahren Bedarfsliniensysteme (vgl. Kapitel 5.3.), da flexible Bedarfsangebote (reine Rufbussysteme) aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen kaum in Frage kommen und Anschlüsse auf übergeordnete Bahn- und Buslinien sowohl im Vorderland (Heiden und St.Margrethen) wie auch im Hinterland (Herisau) eine gewisse Relevanz haben. Längerfristig sind dank fortschreitender Digitalisierung (starke Vernetzung von ÖV mit Auto und Velo über die ganze Transportkette) neue Möglichkeiten zu erwarten. Die Buchung und Reservation wird dann in einem Schritt mit dem Ticketkauf für die gesamte Reise erfolgen. Der Kanton unterstützt diesbezüglich ergänzende Angebote der Gemeinden zum Schliessen der gesamten Transportkette wie zum Beispiel E-Trottinets für den Weg vom Bahnhof nach Hause. Allerdings sind solche Angebote kein ÖV und deshalb von den Gemeinden oder Dritten zu finanzieren.

3.8 Emissionsarme Mobilität im öffentlichen Verkehr

Die Mobilität ist eine bedeutende Quelle für die Emission von Treibhausgasen. In der Schweiz trägt der Verkehr mit über einem Drittel zu einem erheblichen Teil zu den Treibhausgasemissionen bei. Der ÖV steuert dabei einen Anteil von rund 5 % bei, obwohl er gemessen an der Leistung 20 % der Nachfrage bewältigt.

Mit der aktuell vom Bundesrat beschlossenen Botschaft zum revidierten CO₂-Gesetz (Stand 16. Sept. 2022) soll die Mineralölsteuerrückerstattung für konzessionierte Transportunternehmen auf 2026 aufgehoben werden. Dafür stellt der Bund den Transportunternehmen ab 2025 jährlich bis zu 47 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung, um die Mehrkosten von alternativen Antriebssystemen für Busse und Schiffe zu decken. Mit diesen finanziellen Anreizen erwartet der Bund eine Beschleunigung der bereits laufenden Elektrifizierung der Busflotten. Busse mit Wasserstoffantrieb (Brennstoffzellenbusse) stehen für den ÖV mit Stand heute nicht im Vordergrund, weil Batteriebusse technologisch am weitesten entwickelt sind und auch die Effizienz und Wirtschaftlichkeit für Batteriebusse spricht. Zudem will der Bund bis 2030 mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr (inkl. Nachtzüge) auf der umweltfreundlichen Schiene fördern.



Abbildung 14: Foto PostAuto

Auf Ebene der Kantone hat der Kanton St. Gallen eine E-Bus-Studie erarbeitet und diese mit den Ostschweizer Kantonen abgestimmt. Es wird aufgezeigt, welche Möglichkeiten aus Sicht Umwelt und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, um das strategische Fernziel «100 % Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im ÖV» zu erreichen. Mit Elektrobusen sind deutliche Umweltvorteile gegenüber den Dieselnissen verbunden. Einerseits reduziert der Elektroantrieb den Primärenergieverbrauch um 30–40 %. Andererseits verkehren die Busse praktisch frei von Treibhausgasemissionen, sofern der dazu bezogene Strom aus erneuerbarer Energie stammt.

Vorteilhaft schneidet der Elektrobus auch bei den Stickoxid- und Partikelemissionen und beim Lärm ab, was auch den Fahrgästen und den vom Lärm betroffenen Personen zugutekommt. Allerdings sind die Vollkosten für Elektrobusse und Ladeinfrastrukturen je nach Linie 10–25 % höher als jene von Dieselnisslinien. Der Dieselpreis müsste stark ansteigen, damit die Elektrobusse aus betriebswirtschaftlicher Sicht besser abschneiden als Dieselnisse. So braucht es in den nächsten Jahren weitere Kostensenkungen und technologische Fortschritte bei der Herstellung der Batterien und Fahrzeuge sowie der Ladeinfrastrukturen.

Da Appenzell Ausserrhoden sehr viele kantonsübergreifende Linien mit dem Kanton St. Gallen hat, macht es Sinn, die E-Bus-Strategie gemeinsam umzusetzen. Die Ziele und Massnahmen bezogen auf Appenzell Ausserrhoden sind in Kapitel 7.5.1 aufgeführt.

4. Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben

4.1 Anlass der Überprüfung

Die Kriterien zur Überprüfung von Wirtschaftlichkeit und Nachfrage wurden im Konzept 2018–2022 angepasst und teilweise mit denjenigen des Kantons St. Gallen harmonisiert. Folgende Kennzahlen werden verwendet:

- der Kostendeckungsgrad (Erlös inkl. Beiträge Dritter geteilt durch Vollkosten) zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit;
- die Anzahl Einsteiger pro Kurs-Kilometer zur Überprüfung der Nachfrage.

Bereits für das Konzept 2018–2022 stand zur Debatte, die Nachfrage zukünftig über die Kennzahl der „Linienbelastung“ (Personenkilometer geteilt durch Kurskilometer) zu beurteilen, da sich verschiedene Nachteile der bisher verwendeten Kennzahl gezeigt haben:

- Starke Diskrepanz unterschiedlicher Linientypen: In der Regel werden kurze Linien mit starken Frequenzen, beispielsweise Ortsbuslinien zur Anbindung von Arbeitsplatzgebieten, durch diese Kennzahl gefördert, während lange Linien auch bei guter Auslastung relativ schlecht bewertet werden.
- Die tatsächliche Auslastung des Fahrzeuges wird nicht bewertet; insbesondere lässt sich kein kausaler Zusammenhang zur verwendeten Fahrzeuggrösse herstellen.



- Die Definition der Anzahl Einsteiger ist abhängig von der Liniendefinition (z.B. wird ein Fahrgast, der über den Knotenpunkt hinaus fährt, auf einer Durchmesserlinie nur einmal gezählt, jedoch auf einer über den Knotenpunkt hinaus verknüpften Linie zweimal).

Für die Periode 2018–2022 wurde auf die Umstellung der Kennzahl verzichtet, da im Nachbarkanton St. Gallen weiterhin die Einsteiger pro Kurs-Kilometer verwendet wurden. In der Zwischenzeit wurde die Kennzahl im Kanton St. Gallen durch jene der Linienbelastung ersetzt. Aufgrund der erwähnten Gründe und der vielen kantonsüberschreitenden Linien macht es Sinn, auch für Appenzell Ausserrhoden die Kennzahl zu ändern.

Eine Ausnahmeregelung wird für automatisierte Bahnen geschaffen, da eine Ausweitung des Taktes wegen der praktisch gleichbleibenden Personalkosten nur sehr geringfügige Mehrkosten zur Folge hat. So müssen automatisierte Bahnen neu als minimale Linienbelastung oder Mindestkostendeckungsgrad nur die Werte in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie von der Taktdichte her in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen. Diese Ausnahmeregelung betrifft ab 2026 die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen.

Eine weitere Änderung betrifft die Angebotsstufe 0, die zum Ausgleich der sehr ländlichen Struktur in Appenzell Ausserrhoden geschaffen wurde. Sie umfasst beispielsweise Linien im Schüler-, Freizeit- oder Randstundenverkehr. Damit konnten gewisse, aus der Übernahme der St. Galler Grenzwerte resultierende Verfehlungen umgangen werden. Inzwischen hat sich gezeigt, dass eine Mehrheit der in die Angebotsstufe 0 klassierten Linien auch Nachbarkantone befahren, und ausserdem fast alle Linien auch die Kriterien der Angebotsstufe 1 erfüllen. Deshalb wird diese Angebotsstufe aufgehoben.

4.2 Mindest- und Zielvorgaben 2024–2029

4.2.1 Definition der Angebotsstufen

Die Definition der Angebotsstufen wird mit Ausnahme der Angebotsstufe 0 unverändert aus dem ÖV-Konzept 2018–2022 übernommen:

Angebotsstufe		Beschrieb	Anzahl Kurspaare ¹
1	Grundangebot	Studentakt (Lücken erlaubt) Abendangebot denkbar, wenn Kennzahlen erfüllbar (nicht integriert).	8–14
2	Angebot in Nebenkorridoren	Studentakt ohne Lücken Verdichtungen in HVZ möglich Abendangebot zwingend, wenn Kennzahlen erfüllt (nach Möglichkeit integriert).	15–29
3	Angebot in Hauptkorridoren	Halbstudentakt ² Weitere Verdichtungen möglich abends/samstags/sonntags Ausdünnung möglich.	30 und mehr

¹ Minimale Überschreitungen aus betrieblichen Gründen führen nicht automatisch zur Zuteilung zu einer höheren AF.
² Hinke- statt Halbstudentakt möglich, wenn dadurch eine attraktivere Anschlussgestaltung möglich ist.



4.2.2 Linienbelastung (Nachfrage)

In Anlehnung an die Werte des Kantons St. Gallen gelten neu folgende Mindest- und Zielwerte (Linienbelastung statt Einsteiger/km):

Angebotsstufe	Vorgaben: Linienbelastung					
	Kleinbus		Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel	Min	Ziel
1) Grundangebot	0.5	2	1	3	3	9
2) Angebot in Nebenkorr.	1	3	2	4	6 [1]	12
3) Angebot in Hauptkorr.	2	4	3	5	9	15

Die grün hinterlegten Werte sind fixiert (Verordnung über den öffentlichen Verkehr, VöV, sGS 710.51), die übrigen Werte sind daraus abgeleitet.

[1] Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen—diese müssen bei einem Angebotsausbau nur die minimale Linienbelastung in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen.

Die eher tief festgesetzten Minimalwerte ermöglichen eine Grunderschliessung auch in dünn besiedeltem Gebiet. Über den ganzen Kanton ist das Gesamtangebot und die Auslastung der Fahrzeuge aber so hoch, dass der ÖV eine positive ökologische Wirkung erzielt.

4.2.3 Wirtschaftlichkeit

Die Kennzahlen für die Wirtschaftlichkeit werden aus dem Konzept 2018–2022 übernommen:

Angebotsstufe	Vorgaben: Kostendeckungsgrad			
	Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel
1) Grundangebot	20%	30%	25%	35%
2) Angebot in Nebenkorr.	25%	35%	30% [1]	40%
3) Angebot in Hauptkorr.	30%	40%	35%	45%

Die grün hinterlegten Werte sind fixiert (Verordnung über den öffentlichen Verkehr, VöV, sGS 710.51), die übrigen Werte sind daraus abgeleitet.

[1] Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen—diese müssen bei einem Angebotsausbau nur den Mindestkostendeckungsgrad in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen.

4.2.4 Auswirkungen Standard „Linienbelastung“

Die folgende Tabelle zeigt die Erfüllung der neuen Kennzahl „Linienbelastung“ im Ist 2019 (vor Covid-19) sowie im Jahr 2021 (2. Jahr Covid-19) auf.

Nr	Linienführung	AS	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 2019	Ist 2021	2019	2021	
854	Gossau SG–Herisau–Appenzell–Wasserauen	3	9	15	23.7	19.6	Ziel	Ziel	
855	St. Gallen–Teufen–Gais–Appenzell	3	9	15	28.1	22.5	Ziel	Ziel	
859	St. Gallen–Speicher–Trognen	3	9	15	23.8	17.9	Ziel	Ziel	
856	Gais–Altstätten Stadt	1	3	9	13.6	11.2	Ziel	Ziel	



Nr	Linienführung	AS	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 2019	Ist 2021	2019	2021	
857	Rorschach–Heiden	2	6	12	16.4	15.9	Ziel	Ziel	
858	Rheineck–Walzenhausen	2	6	12	5.6	4.4	Knapp	Nein	
VAE	St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	9	15	87.4	64.1	Ziel	Ziel	
S4	St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	9	15	38.33	30.8	Ziel	Ziel	Bewertung über den gesamten Korridor St. Gallen–Herisau
S2	Altstätten–St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	9	15	31.2	25.6	Ziel	Ziel	
RE	Herisau–St. Gallen–Konstanz	3	9	15	43.6	27.0	Ziel	Ziel	
S81	Herisau–St. Gallen	3	9	15	25.2	26.7	Ziel	Ziel	
80.120	Heiden–Eggersriet–St. Gallen	3	3	5	16.3	12.11	Ziel	Ziel	
80.121	Heiden–Rehetobel–St. Gallen	3	3	5	12	11.2	Ziel	Ziel	
80.158	Herisau–(Heinrichsbad)–St. Gallen Arena–Abtwil SG–Engelburg	3	3	5	7.9	6.2	Ziel	Ziel	
80.171	Herisau–Schwellbrunn (Dorf)	2	2	4	7.0	4.1	Ziel	Ziel	
80.180	Herisau–Hundwil–Stein AR–St. Gallen	2	2	4	8.6	5.2	Ziel	Ziel	
80.181	Herisau–Teufen–Trogen	1	1	3	28.0	24.5	Ziel	Ziel	
80.182	Brunnadern–Neckertal–Schönengrund–Waldstatt–Herisau	2	2	4	7.1	5.4	Ziel	Ziel	
80.183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (Abendbus)	1	1	3	3.6	2.8	Ziel	Min	
80.190	Teufen–Speicher–Speicherschwendi	1	1	3	2.9	2.3	Min	Min	
80.222	Heiden–Rheineck	1	1	3	5.7	5.8	Ziel	Ziel	
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	1 K B	0.5	2	3.0	1.9	Ziel	Min	
80.224 80.225	Heiden–Zelg/Lachen–Walzenhausen–St. Margrethen	1	1	3	4.3	3.9	Ziel	Ziel	
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	2	4	6.9	6.6	Ziel	Ziel	
80.227	Heiden–Altstätten	1K B	0.5	2	3.2	2.4	Ziel	Ziel	
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg–Reute	1K B	0.5	2	1.2	1.0	Min	Min	



Nr	Linienführung	AS	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 2019	Ist 2021	2019	2021	
80.229	Heiden–Oberegg–St. Anton–Trogen	1	1	3	3.6	3.8	Ziel	Ziel	
80.230	Heiden–Wald–Trogen	2	2	4	6.9	5.5	Ziel	Ziel	
80.791	Urnäsch–Schwägalp	1	1	3	16	12.5	Ziel	Ziel	
80.792	Nessla–Schwägalp	1	1	3	5.4	3.9	Ziel	Ziel	
854 (N)	Gossau–Appenzell–Wasserauen (Nachtangebot)	1	1	3	2.7	2.8	Min	Min	
855 (N)	St. Gallen–Teufen–Gais–Appenzell (Nachtangebot)	1	1	3	15.9	15.0	Ziel	Ziel	
856 (N)	Altstätten–Gais (Nachtangebot)	1	1	3	3.1	3.0	Ziel	Ziel	
859 (N)	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen (Nachtangebot)	1	1	3	10.1	9.7	Ziel	Ziel	
80.120 (N)	Heiden–Eggersriet–St. Gallen–Engelburg (Nachtangebot)	1	1	3	13.5	16.9	Ziel	Ziel	
Legende:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt		Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt		Grün: Alle Vorgaben erreicht.	

Die Auswertung zeigt, dass die Übernahme der Kennzahl „Linienbelastung“ tendenziell den Handlungsspielraum vergrößert. Einzig die Zahnradbahn Rheineck–Walzenhausen erreicht die Mindestwerte nicht mehr–der automatisierte Bahnbetrieb soll hier Verbesserungen in der Frequenzentwicklung bringen (Kapitel 7.3.2).

Ebenso zeigt sich, dass auch mit dem Verzicht auf die Angebotsstufe 0 mindestens die Mindestvorgaben erfüllt sind (und auf allen Linien mit einer möglichen Ausbau-Absicht auch die Zielvorgaben).

4.3 Handlungsbedarf 2024–2029 aufgrund Kennzahlen

Bei folgenden Angeboten gibt es aufgrund ungenügender Kennzahlen Handlungsbedarf:

- PubliCar-Nachtbus Oberegg/Reute, Buslinie 80.229 (St. Anton);
- Zahnradbahnen 856, 857, 858 (Kapitel 7.3.2).



4.4 Vorgehen bei der Überprüfung des Angebotes

Analog zu den bisherigen ÖV-Konzepten werden jeweils zwei unterschiedliche Vorgaben überprüft:

- Die **Mindestvorgabe** ist von allen Linien sowohl bei der Wirtschaftlichkeit als auch bei der Nachfrage zu erfüllen; ist sie nicht erfüllt, ist zu prüfen, wie die Kosten für die Linien reduziert oder die Auslastung erhöht werden kann. Ein Weiterbetrieb ohne Änderungen kann nur begründet und vorübergehend erfolgen. Dies gilt auch, wenn nur eine der beiden Mindestvorgaben nicht erfüllt ist.
- Die Erfüllung der **Zielvorgabe** bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage ist Bedingung dafür, dass das Angebot der Linie ausgebaut werden kann. Ist die Zielvorgabe nicht erreicht, ist das heutige Angebot beizubehalten. Für automatisierte Bahnen gelten gemäss Kapitel 4.2 spezielle Regelungen.

Bei der Einführung neuer Angebote muss nach Ablauf eines Versuchsbetriebes (in der Regel über 3 Jahre) die Mindestvorgabe der jeweiligen Angebotsstufe erreicht werden. Bei Angebotsausbauten sind die Mindestvorgaben bereits zu Beginn einzuhalten. Basis für die Beurteilung sind die jeweiligen Offerten der Transportunternehmen.

4.5 Überprüfung Planzahlen 2022 mit neuen Kennzahlen

Die folgende Tabelle zeigt auf, ob die neuen Kennzahlen gemäss Offerten der Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2022 erfüllt werden. Dies dient insbesondere zur Beurteilung weiterer Ausbaumöglichkeiten.

Nr	Linienführung	AS	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	
854	Gossau SG–Herisau–Appenzell–Wasserauen	3	35% / 45%	40.1%	Min	9 / 15	22.0	Ziel	
855	St. Gallen–Teufen–Gais–Appenzell	3	35% / 45%	43.4%	Min	9 / 15	24.5	Ziel	
859	St. Gallen–Speicher–Trogen	3	35% / 45%	39.1%	Min	9 / 15	21.0	Ziel	
856	Gais–Altstätten Stadt	1	25% / 35%	22.0%	Nein	3 / 9	12.0	Ziel	Neu wird die Bahnlinie Gais–Altstätten Stadt in die Angebotsstufe 1 verschoben (Abend-Angebot Bus gilt wie im Kanton St. Gallen als eigenständige Linie).
857	Rorschach–Heiden	2	30% / 40%	25.5%	Nein	6 / 12	14.5	Ziel	
858	Rheineck–Walzenhausen	2	30% / 40%	23.8%	Nein	6 / 12	4.9	Nein	
VAE	St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	35% / 45%	71.2%	Ziel	9 / 15	69.8	Ziel	
S4	St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	35% / 45%	48.6%	Ziel	9 / 15	33.0	Ziel	Bewertung über den gesamten Korridor St. Gallen–Herisau
S2	Altstätten–St. Gallen–Herisau–Wattwil	3	35% / 45%	43.5%	Min	9 / 15	28.1	Ziel	
RE	Herisau–St. Gallen–Konstanz	3	35% / 45%	57.7%	Ziel	9 / 15	38.1	Ziel	
S81	Herisau–St. Gallen	3	35% / 45%	29.0%	Nein	9 / 15	22.6	Ziel	



Nr	Linienführung	AS	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	
80.120	Heiden–Eggersriet–St. Gallen	3	30% / 40%	50.4%	Ziel	3 / 5	14.0	Ziel	
80.121	Heiden–Rehetobel–St. Gallen	3	30% / 40%	62.6%	Ziel	3 / 5	13.1	Ziel	
80.158	Herisau–(Heinrichsbad)–St. Gallen Arena–Abtwil SG–Engelburg	3	30% / 40%	46.7%	Ziel	3 / 5	6.3	Ziel	
80.171	Herisau–Schwellbrunn (Dorf)	2	25% / 35%	37.3%	Ziel	2 / 4	5.4	Ziel	
80.180	Herisau–Hundwil–Stein AR–St. Gallen	2	25% / 35%	42.4%	Ziel	2 / 4	7.6	Ziel	
80.181	Herisau–Teufen–Trogen	1	20% / 30%	74.8%	Ziel	1 / 3	31.1	Ziel	
80.182	Brunnadern–Neckertal–Schönengrund–Waldstatt–Herisau	2	25% / 35%	31.7%	Min	2 / 4	6.4	Ziel	
80.183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (Abendbus)	1	20% / 30%	20.4%	Knapp	1 / 3	3.0	(Ziel)	
80.190	Teufen–Speicher–Speicherschwendi	1	20% / 30%	24.4%	Min	1 / 3	2.5	Min	
80.222	Heiden–Rheineck	1	20% / 30%	31.5%	Ziel	1 / 3	5.0	Ziel	
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	1 KB	20% / 30%	23.5%	Min	0.5 / 2	2.6	Ziel	
80.224 80.225	Heiden–Zelg/Lachen–Walzenhausen–St. Margrethen	1	20% / 30%	26.1%	Min	1 / 3	3.8	Ziel	
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	25% / 35%	35.3%	Ziel	2 / 4	6.1	Ziel	
80.227	Heiden–Altstätten	1 KB	20% / 30%	24.9%	Min	0.5 / 2	3.0	Ziel	
80.228	PubliCar-Nachtbus Obereggenreute	1 KB	20% / 30%	15.9%	Nein	0.5 / 2	1.6	Min	
80.229	Heiden–Obereggen–St. Anton–Trogen	1	20% / 30%	15.7%	Min	1 / 3	3.3	Ziel	
80.230	Heiden–Wald–Trogen	2	25% / 35%	32.5%	Min	2 / 4	5.3	Ziel	
80.791	Urnäsch–Schwägälp	1	20% / 30%	55.2%	Ziel	1 / 3	13.9	Ziel	
80.792	Nessla–Schwägälp	1	20% / 30%	23.2%	Min	1 / 3	4.8	Ziel	



Nr	Linienführung	AS	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	Min/ Ziel	Plan 2022	Erreicht	
854 (N)	Gossau–Appenzell–Wasserlauben (Nachtangebot)	1	20% / 30%	24.3%	Min	1 / 3	2.2	Min	
855 (N)	St. Gallen–Teufen–Gais–Appenzell (Nachtangebot)	1	20% / 30%	43.3%	Ziel	1 / 3	16.8	Ziel	
856 (N)	Altstätten–Gais (Nachtangebot)	1	20% / 30%	19.3%	Knapp	1 / 3	2.7	Min	
859 (N)	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen (Nachtangebot)	1	20% / 30%	27.4%	Min	1 / 3	10.0	Ziel	
80.120 (N)	Heiden–Eggersriet–St. Gallen–Engelburg (Nachtangebot)	1	20% / 30%	26.0%	Min	1 / 3	12.6	Ziel	
Legende:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt		Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt			Grün: Alle Vorgaben erreicht.

Die obigen Werte basieren auf den Offerten der Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2022. Aufgrund der unklaren Auswirkungen von Covid-19 auf die Nachfrageentwicklung sind Abweichungen bei den definitiven Zahlen zu erwarten. Aufgrund von nicht erreichten Vorgaben im Jahr 2022 werden keine Massnahmen ergriffen, ausser bei Linien, welche die Mindestvorgaben schon vor Covid-19 (Ist-Zahlen 2019) nicht erreicht haben. Massgeblich für die nächste Überprüfung der Linien sind dann die Offerten 2024.

5. Zusatzanalysen aufgrund Regierungsprogramm

5.1 Regierungsprogramm 2020–2023

Das Regierungsprogramm 2020–2023 beinhaltet einen Schwerpunkt „Bildung und Arbeit“, welcher für den öffentlichen Verkehr relevante Zielsetzungen beinhaltet (vgl. Regierungsprogramm, Seite 5):

- Ziel 2023: „Das Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr 2023–2027“ legt den Schwerpunkt auf die Erhöhung der Taktfrequenzen des öffentlichen Verkehrs während den Stosszeiten. Damit wird langfristig die Attraktivität aller Ausserrhoder Gemeinden als Wohnstandorte spürbar gesteigert.“
- Ziel 2030: „Bis 2030 sind die Angebote im öffentlichen Verkehr so verbessert, dass die Nutzung stark gesteigert wird. Es soll ein möglichst grosser Umsteigeeffekt vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr erzielt werden“.

Diese Ziele können als direkte Handlungsanweisungen für das ÖV-Konzept 2024–2029 verstanden werden, wobei die Formulierungen insbesondere auf den Horizont 2030 hin unklar sind: Mit einem unbegrenzten finanziellen Budget und der Bereitschaft, flankierende Massnahmen wie Kapazitätsbeschränkungen oder Verkehrsdosierung auf MIV-Seite umzusetzen, wäre ein markanter Umsteigeeffekt möglich—ob diese Kombination aus ÖV-Zusatzmitteln und flankierenden MIV-Massnahmen politisch mehrheitsfähig ist, ist offen.



5.2 Verdichtungen in Hauptverkehrszeit (HVZ)

Das Regierungsprogramm setzt sich bis 2023 unter anderem als Ziel, Appenzell Ausserrhoden als Wohnstandort zu stärken. Eine Massnahme dafür ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, in einem ersten Schritt (Ziel 2023) in den Hauptverkehrszeiten.

Aus Sicht ÖV ist zu vermeiden, dass nach dem „Giesskannenprinzip“ ausgebaut und die Wirtschaftlichkeit des ÖV dadurch deutlich verschlechtert wird. Sinnvoll sind Ausbauten prinzipiell dort, wo:

- bestehende gute Anschlusslagen nicht bedient werden;
- Standzeiten bestehen, welche betrieblich sinnvoll ausgenützt werden können;
- aufgrund der Kennzahlen Potential für einen Ausbau bestehen;
- klar ausgewiesene Pendlerbedürfnisse bestehen, welche durch den ÖV aktuell nicht abgedeckt werden.

Andernfalls entstehen durch den Ausbau grosse Mehrkosten für den Kanton, da Bund und Nachbarkantone ihre Mitfinanzierung von der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage abhängig machen, die ohne diese Faktoren kaum erfüllt wären.

5.2.1 Mögliche neue HVZ-Angebote

Eine Beurteilung der Nachfrage im Pendlerverkehr (vgl. Kapitel 1.2.2) sowie die Ermittlung bestehender, durch Buslinien nicht abgenommene Bahnverbindungen ergibt Ausbaupotential auf folgenden Linien:

- Herisau–SG-Winkeln–Abtwil (der Bedarf an Zusatzangeboten auf diesem Korridor wird auch durch Planungen seitens Kanton St. Gallen gestützt);
- Herisau–Waldstatt (zusätzliche Buskurse zur Anbindung der durch die AB nicht angebotenen Anschlüsse in Herisau von und nach St. Gallen);
- Heiden–Wolfhalden–Lutzenberg–Rheineck (mindestens Heiden–Wolfhalden, allerdings sind solche Kurz-Kurse ggf. betrieblich nicht sinnvoll integrierbar);
- Heiden–Heerbrugg/Altstätten (ggf. auch durch bessere Überlagerung bestehender Kurse).

5.2.2 Ausbau bestehender HVZ-Angebote

Ebenfalls grundsätzlich sinnvoll sind Ausbauten / Systematisierungen bei den folgenden bestehenden HVZ-Angeboten:

- Ausbau der 15-Minuten-Takte:
 - auf den Bahn-Hauptachsen St. Gallen–Speicher–Trogen und St. Gallen–Teufen;
 - im Buskorridor St. Gallen–Heiden;
- Systematisierung der HVZ-Kurse der Linie 171 Herisau–Schwellbrunn auf einen anschlussoptimierten, systematischen Halbstundentakt;
- Weiterentwicklung der HVZ-Kurse auf der Linie 230 Heiden–Trogen;
- Weiterentwicklung der Zusatzfahrten auf der Linie 180 St. Gallen–Herisau.

5.2.3 Fazit

Da nur Linien mit erfüllten Zielvorgaben für einen Ausbau infrage kommen, wurde eine Überprüfung mit den Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage (Kapitel 4) durchgeführt. Nach dieser Prüfung können folgende Ausbauten zur Aufnahme in das ÖV-Konzept 2024–2029 vorgeschlagen werden:

- Ausbau bestehende HVZ-Angebote Linie 120 Heiden–St. Gallen (Systematisierung, einzelne zusätzliche Kurse);
- Halbstundentakt Linie 222 Heiden–Rheineck in HVZ (Start mit 4–5 Kurspaaren);



- Systematisierung der HVZ-Kurse der Linie 171 Herisau–Schwellbrunn auf einen anschlussoptimierten, systematischen Halbstundentakt;
- einzelne zusätzliche Kurse auf den Linien 180 St. Gallen–Herisau und 230 Trogen–Heiden;
- Viertelstundentakt Linie 158 Herisau–SG Winkeln–Säntispark.

Ergänzend zu HVZ-Angeboten dürfte auch ein Ausbau der Betriebszeit in den Randstunden (Stichwort: Nachtbus) die Attraktivität des Kantons als Wohnstandort erhöhen–insbesondere auch für Familien mit Jugendlichen. Appenzell Ausserrhoden wird sich an einer entsprechenden Planung des Kantons St. Gallen beteiligen mit dem Ziel, all-fällige Anpassungen auf 2025 oder 2026 umzusetzen.

5.3 Alternative Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Raum

Im Streusiedlungsgebiet des Kantons leben beträchtliche Teile der Bevölkerung ausserhalb von zusammenhängenden Siedlungen, was Schwierigkeiten bei der Anbindung mit dem liniengebundenen ÖV mit sich bringt. Während in einigen Gebieten heute ein ÖV-Angebot besteht, das die Anforderungen aufgrund der geringen Taktichte nicht immer erfüllt, sind andere Gebiete komplett unerschlossen. Es ist deshalb im Rahmen des Regierungsprogrammes angebracht, Angebotsverbesserungen mit alternativen Erschliessungsformen in solchen Räumen zu prüfen. Dadurch können auch komplexere Reiseketten im ÖV angeboten und der Modalsplit zugunsten des ÖV erhöht werden.

5.3.1 Struktur

Die folgende Tabelle zeigt den Anteil Einwohnerinnen und Einwohner ausserhalb von zusammenhängenden Siedlungen mit >100 Einwohnern (Stand: Bevölkerungsverteilung 2021, Einwohnerinnen und Einwohner pro Hektar; als zusammenhängend wurden alle Siedlungen betrachtet, in denen mindestens zwei Hektarfelder mit Einwohnerzahl über 0 aneinandergrenzen und in denen in der Summe mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohner leben).

	Einwohner Total	Einwohner in Siedlungen mit ÖV	Anteil ausserhalb		Abdeckung Streusiedl. mit Buslinien [1]
			%	absolut	
Bühler	1860	1680	10%	180	[1]
Gais	3070	2210	28%	860	schlecht
Grub AR	980	730	26%	250	gut
Heiden	4190	3750	11%	440	[1]
Herisau	15'650	14'290	9%	1'360	gut
Hundwil	970	260	73%	710	schlecht
Lutzenberg	1270	900	29%	370	mässig
Rehetobel	1730	1330	23%	400	[1]
Reute AR	690	640	7%	50	[1]
Schönengrund	530	400	25%	130	[1]
Schwellbrunn	1550	830	46%	720	mässig
Speicher	4430	4230	5%	200	[1]
Stein AR	1390	710	49%	680	mässig
Teufen AR	6360	5400	15%	960	mässig
Trogen	1820	1230	32%	590	mässig
Urnäsch	2260	1610	29%	650	schlecht
Wald AR	880	500	43%	380	mässig
Waldstatt	1800	1610	11%	190	[1]
Walzenhausen	2030	1580	22%	450	[1]



	Einwohner Total	Einwohner in Siedlungen mit ÖV	Anteil ausserhalb		Abdeckung Streusiedl. mit Buslinien [1]
			%	absolut	
Wolfhalden	1850	1330	28%	520	gut
[1] Potential ausserhalb Siedlung mutmasslich zu gering für Linien- oder Bedarfsangebot. Kriterien: Distanz aus Streusiedlung zu Buslinien, Linienführung/Haltestellen in Streusiedlungen.					

Es zeigt sich, dass insbesondere in Urnäsch, Hundwil und Gais Potentiale für zusätzliche Angebote bestehen; in geringerem Mass auch in Wald, Trogen, Stein, Teufen, Schwellbrunn und Lutzenberg.

5.3.2 Grundbedingungen für alternative Angebote

Als Grundbedingungen für alternative Angebote sind zu nennen:

- feinmaschiges Strassennetz mit guter Konnektivität (wenige / keine „Sackgassen“, grosse Flexibilität bei Linienführungen);
- attraktive Anschlusspunkte (30'-Takt) im Umfeld, an welchen die Nachfrage auf den Linien-ÖV gebündelt werden kann;
- genügend grosses Potential, um mindestens 1 Fahrzeug auszulasten (Schwellenwert ist wiederum abhängig von Gebietsstruktur und Attraktivität der übergeordneten ÖV-Verbindung).

5.3.3 Umsetzungsformen

Mit Bezug auf die vorherstehenden Analysen und die Erläuterungen in Kapitel 3.7 stehen bei On-Demand-Angeboten zwei Varianten der Umsetzung im Vordergrund:

- Rufbus-System (PubliCar etc.): Bestellung eines Busses per Telefon oder App. Es erfolgt praktisch keine Bündelung ausser bei zufällig bündelbaren Bestellungen. Für eine effiziente Betriebsabwicklung ist ein sehr feinmaschiges Strassennetz notwendig (Service bis zur Haustür). Aktuelle Beispiele zeigen, dass solche Angebote im Rahmen der üblichen Kennzahlen wie Linienbelastung und Kostendeckungsgrad kaum zu rechtfertigen sind. So hat der Publicar Oberegg–Reute einen Kostendeckungsgrad im Jahr 2021 von rund 19 % und Kosten pro Einsteiger von Fr. 36. Zudem stellen Rufbus-Systeme aufgrund der Gefässgrösse in Relation zum tatsächlichen Besetzungsgrad eine eher unökologische Lösung dar. Die jederzeitige Verfügbarkeit eines ÖV-Angebotes auch in dünn besiedelten Gebieten leidet zudem an einem inneren Widerspruch: Ist das System zu attraktiv, wird damit die Zersiedelung weiter gefördert und die Nachfrage gesteigert (was wiederum zusätzliche Sprungkosten auslösen kann). Ist das Angebot zu wenig attraktiv, bleibt es langfristig unwirtschaftlich.
- Bedarfslinien-System: Die Busse fahren grundsätzlich eine fixe Linie mit fixierten Zeiten, ggf. mit verschiedenen Schlaufen. Die Kurse fahren nur, wenn Reisende über Telefon oder eine App angemeldet sind. Dieses System eignet sich insbesondere zur Anbindung kleinerer Ortschaften mit relativ klar ausgerichtetem Potential, sofern ein entsprechendes Strassennetz vorhanden ist; dann können auch grössere Netze angeboten werden. Aktuell sind die Erfahrungen mit grösseren Netzen relativ bescheiden, da mit MobiChablais erst ein App-basiertes grösseres Netz angeboten wird. Kleinere Netze funktionieren bereits heute erfolgreich. Ein Beispiel ist der PubliCar/Nachtbus Thusis, welcher auf fixen Linien verkehrt, aber durch Taxis bedient wird, bei welchen die Kosten nur bei tatsächlicher Fahrt anfallen. Das wirkt sich positiv auf den Kostendeckungsgrad aus.

5.3.4 Mögliche Gebiete

Für Appenzell Ausserrhoden können folgende Gebiete in Frage kommen:

- Appenzeller Hinterland: Hier ist ggf. auch ein Bedarfsliniensystem denkbar: z.B. ein aus Herisau nach Schwellbrunn Dorf fahrender Bus bedient anschliessend je nach Anmeldungen Risi, Sommertal oder aber



auch die Querverbindung nach Waldstatt. Ähnliche Systeme sind beispielsweise auch in Stein/Hundwil denkbar.

- Appenzeller Vorderland: Längerfristig und bei erfolgreicher Implementierung der Bestellung über App würden sich das Gebiet um Walzenhausen sowie die heutige Linie 80.229 (St. Anton) für Bedarfslinien gut eignen, da mit dem heutigen klassischen Linienverkehr erhebliche Schwierigkeiten bestehen, ein attraktives Angebot anzubieten.

Es wird empfohlen, nach Verabschiedung des ÖV-Konzeptes eine kantonale Vertiefungsplanung durchzuführen. Dabei wird das bestehende Angebot (PubliCar Obereggen) überprüft und untersucht, wo neue Angebote Sinn machen könnten. Eine Umsetzung erster Massnahmen soll auf die Fahrplanperiode 2027/2028 erfolgen. In die Betrachtung einbezogen werden selbstfahrende Fahrzeuge (Kapitel 3.6.), falls sich im Rahmen des Pilotprojektes innovative Entwicklungen abzeichnen.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch die Thematik Park-and-Ride (P+R): Mit einem P+R-Angebot kann die ÖV-Nutzung bei strategisch sinnvoller Platzierung deutlich verbessert werden. Insofern ist solchen Angeboten durch die verantwortlichen Planungsträger (Gemeinden und Transportunternehmungen) erhöhte Bedeutung zu schenken.

5.4 Fazit

Das Regierungsprogramm 2020–2023 strebt deutliche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr an, um den Kanton als Wohnstandort zu stärken. Die Prüfung zeigt allerdings, dass kurzfristig massive Verbesserungen im ÖV aus folgenden Gründen nicht realistisch sind:

- Die definierten Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage lassen einen Ausbau nur auf wenigen Linien zu; eine Umgehung dieser Kriterien würde zu einer ungenügenden Finanzierung und Auslastung führen.
- Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sind nach wie vor nicht so weit erfasst, um langfristige Prognosen zu treffen.
- Die aktuelle Datenlage zu Bedarfs- und Rufbusangeboten ist für eine grossflächige Umsetzung ungenügend. Eine Vertiefungsplanung ist notwendig (vgl. Kapitel 0).
- Da eine starke Regulierung des MIV im ländlich geprägten Appenzell Ausserrhodon gesellschaftlich und politisch nicht mehrheitsfähig ist, ist die Nachfragewirkung eines ÖV-Ausbaus beschränkt. Das reduziert auch den ökologischen Nutzen deutlich.



6. Angebotsentwicklung 2024–2029

6.1 Ziele

Ein wichtiger Punkt, die Standortattraktivität des Kantons zu erhöhen (vgl. Kapitel 5) und die emissionsarme Mobilität zu fördern (vgl. Kapitel 7.6) ist der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dabei sind die übergeordneten Konzepte, die Planungsgrundsätze und die aktuellen Entwicklungen zu beachten. Die Angebotsschritte müssen zudem mit dem langfristigen Zielbild (vgl. Kapitel 6.2) in Übereinstimmung sein. Im Vordergrund stehen in den Jahren 2024–2029 folgende Stossrichtungen:

- Taktverdichtungen auf Linien mit hohem Potenzial und entsprechenden Kennzahlen (Regierungsprogramm);
- Aufzeigen der Entwicklung des Angebotes unter Berücksichtigung der übergeordneten Konzepte, der Planungsgrundsätze und aktueller Entwicklungen;
- Ausbau und Systematisierung bestehender Verdichtungen auf weiteren Linien;
- Attraktivität steigern durch Fahrzeitgewinne (Tangentialverbindungen prüfen);
- bessere Abstimmung von Regional- und Ortsverkehr in der Gemeinde Herisau und der Region;
- Überprüfung der Betreiberstrukturen auf Ablauf der Konzessionen;
- verbesserte Erschliessung touristischer Gebiete (Säntis, Zahnradbahnen);
- Ausbau von Bedarfsangeboten in dünnbesiedelten Gebieten.

6.2 Zielbild langfristige Angebotsentwicklung

Für die Erarbeitung der genannten Buskonzepte (vgl. Kapitel 0) sowie der ÖV-Konzepte 2030+ wird nachfolgend ein auf die Siedlungsdichte und die relevanten Pendlerströme ausgelegtes ÖV-Zielbild aufgezeigt.

6.2.1 Grundsätzliche Zielsetzungen

Nach wie vor soll der ÖV die folgenden Zielsetzungen erfüllen:

- Abstimmung auf Siedlungsstruktur gemäss kantonalem Richtplan;
- Anbieten von Hauptkorridoren mit starker Bündelungsfunktion und entsprechend dichtem, wirtschaftlichen Angebot;
- Anbindung der übrigen Gemeinden auf möglichst direktem Weg an diese Hauptkorridore;
- Sicherstellen der Erreichbarkeit der wesentlichen Anziehungspunkte im Einkaufs- und Freizeitverkehr;
- Angebot für Pendler abseits der Hauptachsen (attraktive Tangentiallinien);
- Grundangebot für kleinere Weiler und Dörfer mittels Bedarfslinien- oder Rufbusverkehr unter Berücksichtigung des Faktors Ökologie.

6.2.2 Zielbild (Grafik)

Die folgende Grafik stellt ein mögliches Zielbild für die Jahre 2035+ dar. Es basiert auf folgenden Grundlagen:

- Siedlungsklassierung gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Kapitel 2.1);
- Siedlungsstruktur im Allgemeinen (vgl. Kapitel 1.2.1);
- Pendlerstatistik (vgl. Kapitel 1.2.2);
- Abklärungen zu alternativen Angebotsformen (vgl. Kapitel 5.3).

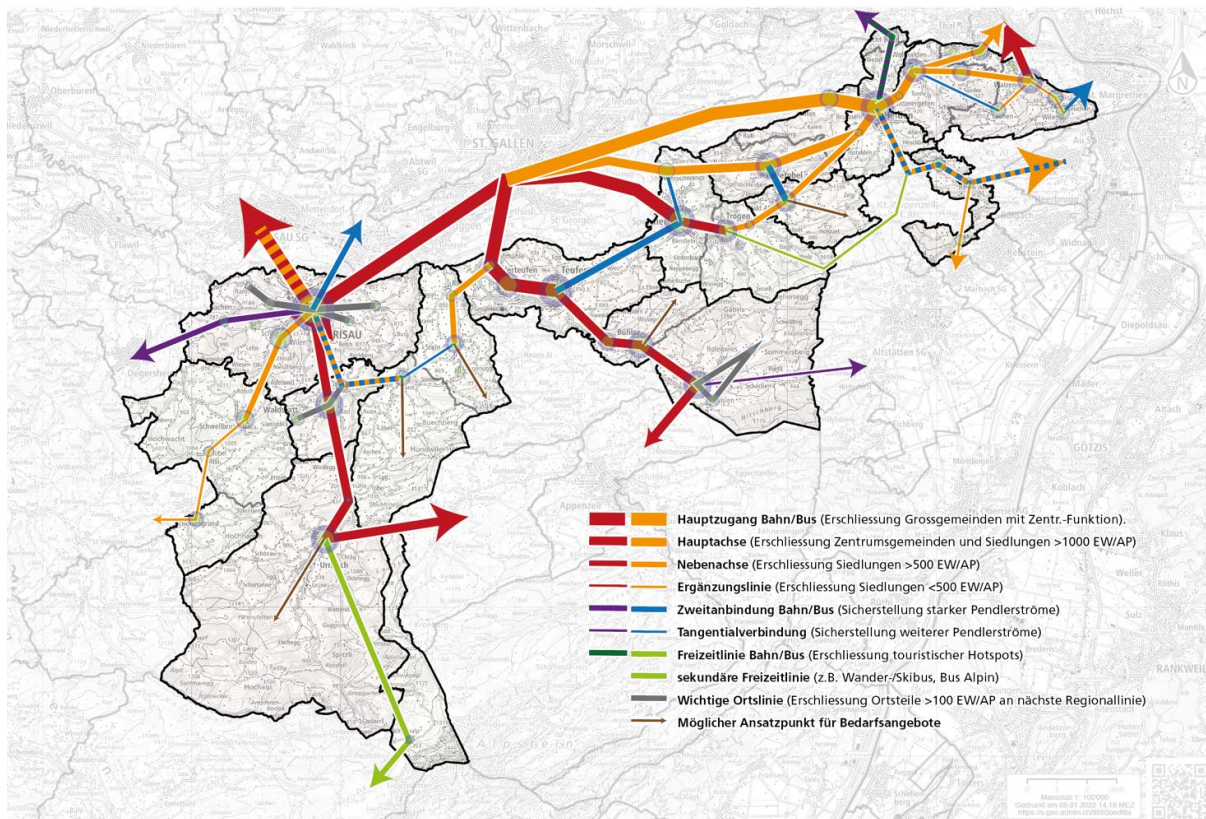


Abbildung 15: ÖV-Zielbild 2035, zu vertiefen im Hinblick auf das Konzept 2030–2035. Grafik asa.

Die Angebots-Dichte soll künftig aufgrund der Funktionen definiert werden, wodurch vergleichbare Siedlungen oder Pendlerströme auch mit einer vergleichbaren Qualität angebunden werden.

6.2.3 Zielangebote

Eine Zuordnung der einzelnen Korridore zu Angebotsstufen erfolgt erst mit dem Konzept 2030+. Als Anhaltspunkt kann in den einzelnen Kategorien gemäss obiger Karte/Legende von folgenden Mindesttakten ausgegangen werden:

- Hauptzugang Bahn/Bus im Viertelstundentakt ganztags (Auswirkungen z.B. Ausbau 15'-Takt AB-DML ganztags, 15'-Takt Gossau–Herisau, Abstimmung Bus/Bahn zwingend);
- Hauptachse im Halbstundentakt ganztags;
- Nebenachse, Zweitanbindung, Freizeitlinie: Stundentakt ganztags (Auswirkungen z.B. auf Heiden–Walzenhausen, diverse Wochenendangebote wie Teufen–Speicher, Vorderland, ...);
- wenn finanzierbar und Bahnanschlüsse vorhanden: Taktverdoppelung in der Hauptverkehrszeit (wobei die Definition von Hauptverkehrszeit je nach Linienfunktion unterschiedlich sein kann–z.B. bei Linie 791 Urnäsch–Schwägälp am Wochenende).

Bei entsprechendem politischen Willen und finanziellen Mitteln sind auch dichtere Takte möglich–das Zielbild soll insbesondere sicherstellen, dass gleichwertige Korridore auch gleichwertige Angebote erhalten.

6.2.4 Umsetzungsrelevanz

Das Zielbild dient als Grundlage im Hinblick auf die Konzeption 2030+, wobei im Detail eine sinngemässe Umsetzung auf der geeignetsten Linienführung und nicht die im Zielbild schematisch festgehaltene Struktur umgesetzt



werden soll. So kann die Frage, ob Schönengrund über Waldstatt oder Schwellbrunn anzubinden ist, erst im Rahmen einer konkreten Planung beantwortet werden— relevant sind die angestrebten Bedienungsqualitäten:

- Siedlungen sollen über mindestens den wichtigsten Zugang mit dem in der Netzstruktur definierten Takt erschlossen werden.
- Bei starkem Siedlungswachstum ist die entsprechende Siedlung „aufzustufen“ in die nächsthöhere Klasse.
- Die Mindest- und Zielvorgaben sind einzuhalten. Im Falle von ungenügenden Kennzahlen ist der Ausbau zu verschieben, bis die notwendigen Kennzahlen erreicht sind.

6.3 Stossrichtungen

Basierend auf den vorhergehenden Kapiteln ergeben sich analog zum Konzept 2018–2022 verschiedene Gruppen von Linien mit unterschiedlichen Stossrichtungen:

Kategorie	Linie	Stossrichtung
Regionalbuslinien	80.158 Herisau–Winkeln–Abtwil 80.791 Urnäsch–Schwägalp	Angebot ausbauen
Regionalbuslinien	80.120/121 St. Gallen–Rehetobel/Eggersriet–Heiden 80.171 Herisau–Schwellbrunn 80.180 St. Gallen–Stein–Hundwil–Herisau 80.222 Heiden–Rheineck	Bestehende bzw. geplante HVZ-Verdichtungen ausbauen aufgrund Auftrag Regierungsprogramm (vgl. Kapitel 5.2); Takt-ausbau bzw. Schliessung von Taktlücken am Wochenende und in Randstunden prüfen.
Regionalbuslinien	80.226/227, 80.230 Heiden–Reute–Heerbrugg/Altstätten	Taktausbau bzw. Schliessung von Taktlücken am Wochenende und in Randstunden prüfen.
AB-Stammnetz	854 Gossau–Herisau–Wasser- serauen 855 Trogen–St. Gallen–Appen- zell	Angebot beibehalten / Konsolidieren
Regionalbuslinien	80.182/183 Herisau–Schönen- grund–Brunnadern 80.190 Teufen–Speicher– St. Gallen 80.223 Heiden–Rheineck (Abendangebot) 80.224/225 Heiden–Walzen- hausen–St. Margrethen	Angebot beibehalten / Konsolidieren
Regionalbuslinien	80.792 Nesslau–Schwägalp	Laufende Planungen Konzepte umsetzen; kein weiterer Aus- bau.
Zahnradbahnen der AB	856 Altstätten–Gais 857 Rorschach–Heiden 858 Rheineck–Walzenhausen	Umsetzung Erkenntnisse aus Konzept AB-Zahnradbahnen; Beobachten/Konsolidieren.
Regionalbuslinien	80.228 PubliCar Reute– Oberegg 80.229 Heiden–St. Anton–Tro- gen	Vorzeitige Neukonzeption / Ersatz prüfen, da Kennzahlen-Si- tuation kritisch
Linien mit Spezialfunktionen	80.181 Herisau–Trogen	Angebot beibehalten.
Nachtangebote	854 Gossau–Wasser- serauen 855 Trogen–St. Gallen–Appen- zell 856 Altstätten–Gais 80.120 St. Gallen–Heiden	Angebot mindestens beibehalten. Angleichen an allfällige Weiterentwicklungen Tagesangebote. Ausbau im Rahmen des Vertiefungsauftrages (vgl. Kapitel 0) prüfen.



Vorbehalten sind vorgezogene Angebotsanpassungen aufgrund der Neukonzeptionen (vgl. Kapitel 0). In diesen Gebieten soll das Angebot bis zum Vorliegen der Resultate nur dort ausgebaut werden, wo das im Rahmen der aktuellen Konzeption möglich ist, um zu häufige Konzeptwechsel zu vermeiden.

Grundsätzlich sind weitere Angebotsausbauten möglich, wenn sie die notwendigen Kennzahlen erreichen, der Stossrichtung des Zielbildes entsprechen und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

6.4 Massnahmen

6.4.1 Angebotsausbauten

Auf folgenden Linien sind die Zielvorgaben erfüllt und es werden folgende Angebotsausbauten vorgeschlagen:

80.120	St. Gallen–Eggersriet–Heiden	Ausbau Anbindung Heiden in der HVZ und am Wochenende prüfen
80.158	Herisau–Winkeln–Abtwil	Verdichtung zum 15'-Takt in Abstimmung mit Ortsbusnetz Herisau.
80.171	Herisau–Schwellbrunn	Systematisierung und Ausbau 30'-Takt in der HVZ; bessere Berücksichtigung Bahnanschlüsse.
80.180	Herisau–Hundwil–Stein–St. Gallen	Ausbau der Kurse in der HVZ zwischen Lustmühle und Waldstatt / Herisau bei erfolgreichem Versuchsbetrieb.
80.222	Heiden–Rheineck	Einzelne Halbstundentakt-Kurse in der HVZ; Stundentakt am Wochenende.
80.791	Urnäsch–Schwägalp	Bessere Abstimmung der Betriebszeiten der Säntis-Schwebebahn mit Postauto. Während der Saison: Durchgehender Stundentakt während gesamter regulärer Betriebszeit Säntisbahn. An Spitzentagen: Halbstundentakt während touristischer HVZ (Entscheid jeweils bis Mittwoch für folgendes Wochenende).

6.4.2 Überprüfungen

Die folgenden Linien sind im Detail zu überprüfen:

80.228	PubliCar Oberegg/Reute	Aufhebung und Ersatzangebote prüfen: Verlängerung Betriebszeiten Linie 226 (aufgrund Kennzahlen möglich). Bedarfslinienbus für das Vorderland (fixe Kurse auf Voranmeldung) entlang Linien 224–227).
80.229	Heiden–St. Anton–Trogen	Linie aufgrund Schulfunktion weiterhin notwendig. Umstrukturierung der nicht schulnotwendigen Kurse zu prüfen: Systematisierung / Verdichtung Wochenende vs. Abbau werktags. Führung der Kurse nur in Saison / bei Schönwetter (Entscheid jeweils bis Mittwoch der Vorwoche). Bedarfslinienbus prüfen (ggf. in Kombination mit Anbindung Altstätten–St.Anton).

Je nach Zeitpunkt der Neukonzeption Vorderland (vgl. Kapitel 0) können die oben angeregten Überprüfungen in diese Neukonzeption integriert werden.



6.4.3 Neukonzeptionen

Aufgrund der absehbaren Änderungen im Bahnangebot, der Kennzahlen und der erkannten Probleme aufgrund der Siedlungs- und Netzstruktur sind für folgende Linien Neukonzeptionen anzustreben:

Vorderland: alle Bus-Linien	Zeithorizont: Einführung ab Dez. 29 oder später ggf. sinnvolle Anpassungen im Vorlauf (Bedarfslinienbus gemäss Kapitel 5.3.)	Zweck: <ul style="list-style-type: none"> • Systematisierung • Angleichung an AS2030/35 • Behebung von erkannten Erschliessungsdefiziten • Verbesserungen im Freizeit- und Bedarfsverkehr
Hinterland / Herisau: Linien 171, 180–183 Ortsbus Herisau	Zeithorizont: Einführung ab Dez. 29, ggf. auf- grund Konzessionsablauf erste Änderungen schon ab Dez. 27	Zweck: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Vorgaben Agglo-ÖV-Konzept (Hauptkorridore) • Abstimmung Orts- und Regionalverkehr • Abstimmung Bus–Bahn im Korridor Gossau–Waldstatt • Prüfung alternativer Angebote für Streusiedlungsgebiete
Ganzer Kanton: Nacht- bus-Angebot (Beteili- gung an Planung des Kantons St. Gallen)	Zeithorizont: Einführung voraussichtlich ab Dez. 25.	Zweck: <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung an neues Nacht-S-Bahn-Konzept • Prüfen von Ausbauten auf bisher nicht bedienten Korridoren

Die entsprechenden Planungen werden nach Genehmigung des vorliegenden Konzeptes gestartet und bis spätestens 2027 erarbeitet. Die Umsetzung erfolgt schrittweise bis Ende 2029 sowie im Zuge des Konzeptes 2030–2035. Ausnahmen sind gemäss Kapitel 2.3 und 2.4 dringliche Anpassungen im Vorderland und im Raum Herisau, die bereits auf Dezember 2024 (Fahrplan 2025) umzusetzen sind.

6.4.4 Verknüpfung Bahn und Velo

Vor allem im Ausflugsverkehr besteht ein zunehmendes Bedürfnis nach Velo-Selbstverlad in den Zügen und auf touristischen Buslinien (insbesondere Schwägalp). Dieses kann aufgrund der vorhandenen Fahrzeuge nur begrenzt angeboten werden. Diese Thematik ist in den nächsten Jahren mit den Transportunternehmungen zu vertiefen und nach Lösungen zu suchen.

6.5 Zielangebote je Linie

Zusammenfassend ergeben sich folgende Zielangebote, die in der Konzeptperiode umgesetzt werden sollen. Bedingung ist jeweils, dass die Finanzierung mit dem Bund und den Nachbarkantonen sichergestellt werden kann; Linien ohne Änderungen sind grau hinterlegt.

Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo–Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
854	Gossau SG–Herisau–Appenzell–Wasserauen	3	1/2h-Takt abends 1h-Takt	1/2h-Takt abends 1h-Takt	
855	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen	3	1/2h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2-Takt (HVZ) 1/4h-Takt	durchgehenden ¼-Takt Mo–Fr zwischen Trogen und Teufen prüfen, wenn Kennzahlen erreicht
	Teufen–Gais–Appenzell		1/2h-Takt	1/2h-Takt	
	Eilzug		2Kp	2Kp	
856	Gais–Altstätten Stadt	2	1h-Takt 06–20 Uhr	1h-Takt 06–20 Uhr	letzte zwei Kurse mit Bus
857	Rorschach–Heiden	2	1h-Takt bis Betriebsschluss	1h-Takt bis Betriebsschluss	Betriebsschluss = 21.00Uhr



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo–Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
858	Rheineck–Walzenhausen	2	teilweiser ½-Takt bis 20 Uhr	½-Takt bis Betriebschluss	Automatischer Betrieb ab 2027.
870	St. Gallen–Herisau–Wattwil (S2, S4 [VAE])	3	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h-Takt mit VAE	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h-Takt mit VAE	
	St. Gallen–Herisau (S81, RE)		1/2h-Takt 06–20Uhr	1/2h-Takt 06–20Uhr	
	St. Gallen–Herisau–Rapperswil–Luzern (VAE)		1h-Takt	1h-Takt	
80.120	Heiden–Eggersriet–St. Gallen–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So + abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So & abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ausbau 15-Minuten-Takt über ganze Hauptverkehrszeiten ohne Lücken (St. Gallen–Heiden). Taktausbau St. Gallen–Heiden auf Linie 120 und/oder 121 an Wochenenden im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland zu prüfen; Umsetzung schon in Konzept 24–29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.121	Heiden–Rehetobel–St. Gallen–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spät-abends 1h-Takt	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spät-abends 1h-Takt	Taktausbau St. Gallen–Heiden auf Linie 120 und/oder 121 an Wochenenden im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland zu prüfen; Umsetzung schon in Konzept 24–29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.158	Herisau–(Heinrichsbad)–St. Gallen Arena–Abtwil SG–Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Sa, So und spät-abends 1h-Takt	1/4h-Takt Mo–Sa, So und spät-abends 1/2h-Takt	Ggf. zusätzliche Kurse ohne Bedienung Heinrichsbad, Klärung Bedienung mit Neuplanung auf Konzept 30–35.
80.171	Herisau–Schwellbrunn (Dorf)	2	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	Systematischer Halbstundentakt in allen Hauptverkehrszeiten.
	Schwellbrunn–Sommertal	1	min. 8 Kurse täglich	1h-Takt in HVZ Min. 2h-Takt in NVZ	Je nach Konzeption auch «Doppelkurse» (Bedienung Sommertal und Risi mit selbem Kurs) denkbar.
	Schwellbrunn–Risi	1	min. 8 Kurse täglich	1h-Takt in HVZ Min. 2h-Takt in NVZ	
80.180	Herisau–Hundwil–Stein AR–St. Gallen	2	1h-Takt Mo–So inkl. Abend	Stundentakt Mo–So inkl. Abend HVZ-Kurse zwischen Herisau–Stein AR	HVZ-Angebot Herisau/Waldstatt–Lustmühle mit Anschluss AB (ab/nach Bahnhof St. Gallen nur Grundtakt)
80.181	Herisau–Teufen–Trogen	1	2 Kp. an Schultagen	2 Kp. an Schultagen	
80.182	Brunnadern–Neckertal–Schönengrund–Waldstatt–Herisau	2	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr Abend siehe Linie 183.	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr Abend siehe Linie 183.	
80.183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (Abendbus)	1	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	
80.190	Teufen–Speicher	1	1h-Takt 06–19Uhr, Sa–So Angebot ausgedünnt	1h-Takt 06–19Uhr, Sa–So Angebot ausgedünnt	



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo–Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
	Speicher–Speicherschwendi–St. Gallen	1	1h-Takt 06–19Uhr, Sa nur an Schultagen, kein Angebot sonntags.	1h-Takt 06–19Uhr, Sa nur an Schultagen, kein Angebot sonntags.	Ab 2023 bis/ab St. Gallen und an Sonntagen Verlängerung von 2 Kurspaaren bis Speicherschwendi
80.222	Heiden–Rheineck	1	1h-Takt 06–20Uhr, So Lücken	1h-Takt 06–20Uhr HVZ 30'-Takt (5–6 Kurspaare)	Keine Taktlücken am Sonntag
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	1	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	
80.224 80.225	Heiden–Zelg/Lachen–Walzenhausen–St. Margrethen	1	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	1h-Takt 06–20Uhr 1–2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	1h-Takt 06–20Uhr 1–2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	Taktverdichtung am Sonntag prüfen im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland; Umsetzung schon in Konzept 24–29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.227	Heiden–Altstätten	1	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	Sonntagsangebot analog Werktag prüfen im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland; Umsetzung schon in Konzept 24–29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.228	PubliCar-Nachtbus Obereg–Reute	1	Rufbus 20:30–23:30	Bedarfsliniensystem Vorderland	Vertiefungsplanung vorgesehen (vgl. Kapitel 6.4.2)
80.229	Heiden–Obereg–St. Anton–Trogen	1	4 Kp 4.5 Kp an Schultagen	4 Kp 4.5 Kp an Schultagen	Vorbehaltlich notwendiger Anpassungen aufgrund Kennzahlen (Stossrichtung: Abbau werktags, Ausbau Wochenende bei Schönwetter).
80.230	Heiden–Wald–Trogen	2	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa–So 2h-Takt 07–20Uhr Zusatzkurse in HVZ	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa–So Stundentakt 07–20 Uhr Halbstundentakt in HVZ	Abends Teilstrecke durch Linie 121 abgedeckt.
80.791	Urnäsch–Schwägalp	1	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	1h-Takt 07–19 Uhr mit Lücken ausserhalb Betriebszeit Sântisbahn. ½-h-Takt während Hauptzeiten (mit Sântisbahn abzuklären) bei Schönwetter.	Verdichtungen nur bei Schönwetter, Ankündigung jeweils max. 3 Tage im Voraus.
80.792	Nesslau–Schwägalp	1	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	Anpassungen gemäss laufender Überprüfung, Federführung Kanton St. Gallen.
855 (N)	Teufen–St. Gallen–Speicher–Trogen	3	3 Kurse in Lastrichtung	3 Kurse in Lastrichtung	
	Teufen–Gais–Appenzell	3	3 Kurse in Lastrichtung	3 Kurse in Lastrichtung	
80.120 (N)	Heiden–Eggersriet–St. Gallen–Engelburg	3	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurspaare nach Engelburg.	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurspaare nach Engelburg.	



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo–Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
80.121 (N)	Heiden–Rehetobel– St. Gallen–Engelburg	3	2 Kurse Richtung Rehetobel–Wald– Heiden	2 Kurse Richtung Rehetobel–Wald– Heiden	

7. Ziele und Massnahmen Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

7.1 Vorgehen

In den nachfolgenden Kapiteln werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des ÖV in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Im Gegensatz zum Konzept 2018–2022 wird dieser Teil ausführlicher dargelegt, da wie in Kapitel 1 erwähnt das Leitbild neu in das ÖV-Konzept integriert wurde. Das hat den Vorteil, dass Leitbild und Konzept eine stärkere Einheit bilden und eine rollende Überarbeitung der Ziele und Massnahmen im Nachfolgekonzept möglich ist. Die längerfristige Entwicklung mit Blick auf die Jahre nach 2030 wird in Kapitel 6.2 dargelegt.

Die nachfolgenden Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 leiten sich aus der Angebots- und Umfeldentwicklung ab. Es sind nur Ziele aufgeführt, die der Kanton unmittelbar selber oder in Absprache mit den Nachbarkantonen St. Gallen und Appenzell Innerrhoden sowie den Gemeinden beeinflussen kann. Deshalb fehlen zum Beispiel Ziele und Massnahmen im Bereich Vertrieb und Ticketing, obwohl hier ebenfalls Handlungsbedarf besteht. Solche Ziele sind aber durch die Ostschweizer Kantone im Rahmen der Bestellerstrategie zu erarbeiten und auf nationaler Ebene oder auf Ebene des Tarifverbundes OSTWIND einzubringen.

7.2 Zielangebot 2029

Ein zentraler Teil des ÖV-Konzeptes ist die Angebotsentwicklung in den nächsten Jahren. Da die Entwicklung des Angebotes in den Kapiteln 5 und 6 umfassend aufgezeigt wurde, wird an dieser Stelle auf weitere Bemerkungen verzichtet.

Die Überprüfung der Ziele erfolgt aufgrund der in Kapitel 6.5 aufgeführten Zielangebote (Stand der umgesetzten Verbesserungen auf Ende der Konzeptperiode) und aufgrund der Entwicklung der Kennzahlen, wie sie jährlich wiederkehrend im Aufgaben- und Finanzplan (Kurskilometer, beförderte Fahrgäste) und im nationalen Benchmarksystem des Bundes dokumentiert werden.

7.3 Erhalt und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit

7.3.1 Ziele

Da der öffentliche Regionalverkehr massgebend mit Steuergeldern finanziert wird, ist eines der wichtigsten Ziele, die zur Verfügung stehenden Mittel möglichst effizient einzusetzen. Die Covid-19 Pandemie hat das Anliegen noch verstärkt, da die Nachfragerückgänge und damit verbunden die Erlöseinbrüche in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Mehrbedarf an staatlicher Unterstützung bei gleichzeitigem Abbau der Reserven bei den Transportunternehmen geführt haben. Im Gegensatz zu anderen Kantonen kam Appenzell Ausserrhoden in den beiden Jahren gut weg, weil die Transportunternehmen die Mehrabgeltungen zu einem grossen Teil über ihre Reserven decken konnten.

Um das Angebot in den nächsten Jahren weiter verbessern zu können, ist die Entwicklung der Kosten und Erlöse bei den Transportunternehmen ein zentraler Punkt. Denn die Entwicklung bei Teuerung und Energiepreisen führt zu steigenden Kosten bei den Transportunternehmen (Betrieb, Personal, Unterhalt etc.). Eine wichtige Rolle spielt dabei die Koordination mit den Nachbarkantonen im Rahmen der Bestellerstrategie sowie die RPV-Reform des



Bundes (vgl. Kapitel 3.1.3). Es stehen insbesondere auf der Kostenseite Instrumente wie Zielvereinbarungen, Ausschreibungen, verstärktes ÖV-Controlling oder das Fördern von Kooperationen zur Verfügung.

7.3.2 Massnahmen

In den Jahren 2024–2029 sind folgende Massnahmen geplant:

- Im Jahr 2024 prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen St. Gallen und Appenzell Innerrhoden auf Basis von Benchmark-Auswertungen Ausschreibungen für Bus-Angebote. Dazu ist eine Planung notwendig, die aufzeigt, wann welche Konzessionen ablaufen und wo eine Ausschreibung von Linienbündeln sinnvoll oder aufgrund von starken Verflechtungen sogar notwendig ist. Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr sind aufwändig, deshalb ist vorgängig gut zu prüfen, welche Regionen dafür in Frage kommen und wo daraus tatsächlich erhebliche Vorteile zu erwarten sind. Für Appenzell Ausserrhoden ist dies wichtig, da die Konzessionen der meisten Buslinien Ende 2026 und 2027 ablaufen.
- Alternativ ist statt einer Ausschreibung auch der Abschluss von Zielvereinbarungen möglich. Zielvereinbarungen verfolgen teilweise ähnliche Ziele wie Ausschreibungen. Sie sind in der Regel aber mit weniger Aufwand zu realisieren und nicht so stark an das Auslaufen einer Konzession gebunden. In den Jahren 2018–2021 wurde dieses Instrument zusammen mit den Kantonen St. Gallen und Appenzell Innerrhoden für die Linien von PostAuto erfolgreich eingesetzt. Die Zielvereinbarung «PostAuto Appenzellerland» konnte in der Zwischenzeit bis ins Jahr 2025 verlängert werden.
- Im Bereich Bahn sind es vor allem Kooperationen zwischen den Unternehmen oder Gebiets- und Linienerweiterungen, die Synergieeffekte möglich machen. Beispiel für eine Linienerweiterung ist die SOB, die dank ihrem Einstieg in den Fernverkehr auf den Regionalverkehrslinien grössere Synergieeffekte erzielen konnte. Beispiel für Kooperationen sind gemeinsame Unterhaltszentren für das Rollmaterial oder das Zusammenlegen von Betriebszentralen. Der Anstoss für Kooperationen ist primär Sache der Transportunternehmen. Die Kantone sind aber ebenfalls gefordert, Kooperationen zwischen den Transportunternehmen zu fördern, falls sich Möglichkeiten abzeichnen oder Doppelspurigkeiten festgestellt werden. Im engverflochtenen kantonsüberschreitenden ÖV bedingt dies aber einen Blick über die Kantonsgrenzen und ist deshalb primär Teil der Bestellerstrategie.
- Im ÖV-Konzept 2018–2022 wurde aufgrund der tiefen Kostendeckung eine Studie ausgelöst, um alternative Betriebsformen für die Appenzeller Zahnradbahnen zu prüfen. Aufgrund der Ergebnisse wurde im Mai 2020 entschieden, den Betrieb auf der Linie 856 Altstätten-Gais ca. 2035 auf Bus oder eine andere alternative Betriebsform umzustellen, die Rheineck–Walzenhausen Bahn (RhW) zu automatisieren und das Angebotskonzept auf der Rorschach–Heiden-Bahn zu verbessern. Da der Kostendeckungsgrad der Zahnradbahnen kritisch ist, werden die Gemeinden zur Finanzierung beigezogen, falls die Bahnen die minimalen Anforderungen an die Kostendeckung auch in Zukunft nicht erreichen. Erste Vereinbarungen zwischen den Kantonen und Gemeinden sind unterzeichnet (Rheineck–Walzenhausen-Bergbahn). Ebenfalls eingesetzt wurden zwei Arbeitsgruppen mit Vertreter der AB, der Tourismusverbände und der Gemeinden, um die Attraktivität aller drei Bahnen zu steigern und die Kommunikation zu verbessern.

7.3.3 Überprüfung

- Überprüfung durch bestehendes kantonales Benchmark-System und neues nationales Benchmark-System, das Bund und Kantone auf die Offertperiode 2024/2025 einführen;
- Entwicklung der Kennzahlen im Aufgaben- und Finanzplan.



7.4 Vereinfachungen im Fahrplan- und Bestellverfahren

7.4.1 Ziele

Dieses Ziel leitet sich ebenfalls aus der Bestellerstrategie ab. Für Appenzell Ausserrhoden als kleiner Kanton mit wenig personellen ÖV-Ressourcen (60 Stellenprozente) ist die Vereinfachung im Bestellverfahren von Bedeutung. Eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordination innerhalb der Kantone führt zu Effizienzgewinnen und Vereinfachungen. So koordinieren die Kantone zum Beispiel die Offertvorgaben und die Offertverhandlungen mit den Transportunternehmen oder die Eingaben in der nationalen Fahrplanvernehmlassung. Das ist hilfreich, da in den vergangenen Jahren die administrativen Aufwände zugenommen haben. Treiber auf Bundesebene war zum Beispiel der «Postautoskandal», der zu neuen Regelwerken und längeren „Dienstwegen“ geführt hat.

7.4.2 Massnahmen

Der Kanton strebt an, die Zusammenarbeit insbesondere mit dem Kanton St. Gallen weiter zu verstärken, da die meisten Linien in den Kanton St. Gallen führen. Nachfolgend einige Möglichkeiten, die näher zu prüfen sind:

- Abschluss gemeinsamer Angebotsbestellungen (der federführende Kanton schliesst die Vereinbarung für beide Kantone ab).
- Eingeschränkte Teilnahme an Offertverhandlungen etc. bei Transportunternehmen, wo ein Kanton nur eine minimale Linienbeteiligung im Bestellverfahren hat (Appenzell Ausserrhoden zum Beispiel bei SOB, Thurbo, Regiobus).
- Antworten auf Vernehmlassungen und Anhörungen des Bundes werden vom Kanton, der beim jeweiligen Thema am meisten Wissen hat, erarbeitet und den anderen Kantonen zur Verfügung gestellt.
- Sämtliche Eingaben im Fahrplanverfahren, die kantonsüberschreitende Linien betreffen, werden von einem Kanton erarbeitet und die Antworten in Absprache mit dem beteiligten Kanton auch veröffentlicht.
- Koordination bei der Mitarbeit in Projekten oder beim Einsitz in Gremien zur Bündelung der Ressourcen.

Von einer verstärkten Zusammenarbeit auf fachlicher Ebene würde zur Hauptsache Appenzell Ausserrhoden profitieren, da der Kanton St. Gallen aufgrund der grösseren Ressourcen und des Spezialwissens im zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr deutlich mehr Möglichkeiten hat und auch bei den meisten Themen federführend ist. Würde die Zusammenarbeit verstärkt, müsste geprüft werden, welche Form der Zusammenarbeit am besten ist und welche Entschädigung für die Übernahme der Leistungen angemessen wäre.

7.4.3 Überprüfung

Dokumentation der umgesetzten Massnahmen im jährlichen Rechenschaftsbericht des Regierungsrates.

7.5 Harmonisierung der Angebotsgrundsätze

7.5.1 Ziele

Um die einzelnen Linien zu überprüfen, hat Appenzell Ausserrhoden im ersten ÖV-Konzept 2011–2016 Mindest- und Zielwerte bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage festgelegt. Diese Angebotsgrundsätze wurden im Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2018–2022 überarbeitet und sind in grossen Teilen identisch mit denjenigen im Kanton St. Gallen. Ziel muss sein, eine grösstmögliche Harmonisierung der Angebotsgrundsätze zwischen den Kantonen zu erreichen. Dies hilft bei der Beurteilung von kantonsüberschreitenden Linien. Sind die Grundsätze verschieden, führt dies zu schwer nachvollziehbaren Entscheiden, wenn es um Angebotsausbauten oder Angebotsreduktionen geht. Deshalb wurde ein entsprechendes Projekt zur Angleichung der Grundsätze auch in die Bestellerstrategie aufgenommen.



In einer ersten Phase sind die Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden treibende Kräfte, da sie am meisten kantonsüberschreitende Linien haben. Folgende Ziele werden mit diesem Konzept bereits erreicht (vgl. Kapitel 4.2.):

- Anpassung der Nachfragekriterien (Linienbelastung statt Einsteiger/km);
- Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen bei der Beurteilung des Mindestkostendeckungsgrades und der minimalen Linienbelastung;
- Aufhebung der Angebotsstufe 0.

7.5.2 Massnahmen

Weitere Schritte in Richtung Harmonisierung (Überprüfung der Betriebszeiten und Angebotsdichten etc.) erfolgen im Rahmen der Erarbeitung des ÖV-Konzeptes der Agglomeration St. Gallen–Bodensee mit Zeithorizont 2035. Die Ergebnisse fliessen somit erst in das ÖV-Konzept AR 2030–2035 ein. Erste Überlegungen sind mit Blick auf die Jahre nach 2030 in Kapitel 6.2.3 aufgeführt.

7.5.3 Überprüfung

Jährlich wiederkehrende Dokumentation der kantonsübergreifenden Harmonisierung und der beabsichtigten Entwicklung im Rahmen der Bestellerstrategie 2022–2025 (Kapitel 3.2).

7.6 Förderung der emissionsarmen Mobilität

7.6.1 Ziele

Für den öffentlichen Verkehr sind vor allem drei Ziele relevant:

- weiterer Ausbau des (unabhängig von der Technologie) effizienten und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs, um den Modalsplit zugunsten des ÖV zu erhöhen;
- Förderung von attraktiven bestehenden Angeboten wie des Firmenabos, um Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern;
- massgebende Senkung der Treibhausgasemissionen bei der Busflotte.

Das erste Ziel zum weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eine wichtige «Daueraufgabe» der Kantone und Transportunternehmen und wird deshalb separat in Kapitel 6 abgehandelt. Für die Umsetzung des zweiten Zieles ist der Tarifverbund OSTWIND in der Verantwortung. Handlungsspielraum hat der Kanton allerdings bei der Einführung des Firmenabos (siehe Kapitel 3.5). Das dritte Ziel kann der Kanton gemeinsam mit dem Kanton St. Gallen (Umsetzung der E-Bus Strategie) erreichen.

7.6.2 Massnahmen

Prüfung eines Firmenabos durch den Kanton Appenzell Ausserrhoden auf 2025.

Umsetzung der E-Bus-Strategie gemäss Kapitel 3.8; Postauto und Regiobus als massgebliche Busbetreiber wurden aufgefordert, entsprechende Umsetzungskonzepte einzureichen. Aufgrund dieser Angaben kann der Finanzmehrbedarf für die Jahre 2024–2029 abgeschätzt werden. Die Erneuerung der Busflotte erfolgt gestaffelt. Sie wird erst nach 2030 abgeschlossen sein, da die im Einsatz stehenden Fahrzeuge erst ersetzt werden, wenn sie abgeschrieben sind.



8. Infrastruktur

8.1 Finanzierung

8.1.1 Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Seit 2016 wird die gesamte Infrastruktur der Bahnen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Kantone beteiligen sich mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von 591 Mio. Franken (Stand 2023). Die Finanzierung setzt sich wie folgt zusammen:

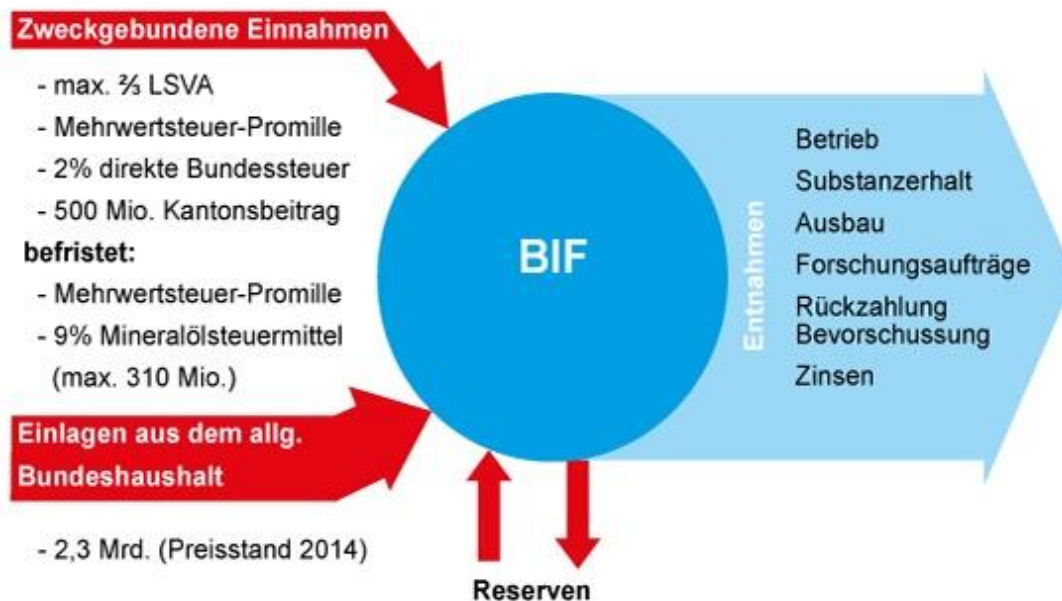


Abbildung 16: Funktionsweise des Bahn-Infrastruktur-Fonds BIF (Quelle: BAV).

Die Einlage von Appenzell Ausserrhoden in den BIF beträgt für das Jahr 2023 rund 4,5 Mio. Franken. Dieser Beitrag steigt von Jahr zu Jahr wegen der Anpassung an die Teuerung (vgl. Kapitel 0). Berechnungsgrundlage für die Anteile der Kantone bilden die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Personen- und Zugskilometer im RPV.

Massgebende Infrastrukturprojekte der AB, die in den nächsten Jahren Beiträge aus dem BIF erhalten sind die Erneuerung der Rheineck–Walzenhausen-Bahn sowie der Bau des Servicezentrums in Appenzell. Ausserdem wird der Substanzerhalt der Privatbahnen (AB, SOB, Thurbo) über den BIF finanziert (vgl. Kapitel 8.1.2). Der aktuelle Stand der Projekte ist in Kapitel 8.2 dargestellt.

8.1.2 Finanzierung über Leistungsvereinbarung

Für einen funktionierenden Betrieb müssen die Infrastrukturanlagen der Bahn instandgehalten und zu gegebener Zeit erneuert werden. Jährlich investieren die Bahnen im Rahmen der Leistungsvereinbarung in den Substanzerhalt aller Infrastrukturanlagen. Darunter fallen Bahnhofumbauten, Fahrbahnerneuerungen, Brückensanierungen, neue Stellwerke und Zugbeeinflussungsanlagen, Modernisierung der Publikumsanlagen, aber auch Erneuerungen der Infrastrukturanlagen.

Die Finanzierung dieser Investitionen wird jeweils über Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der betroffenen Bahn sichergestellt und vom Bund über den BIF finanziert. Die aktuelle Periode läuft von 2021–2024.



Die Leistungsvereinbarungen 2021–2024 mit den Privatbahnen belaufen sich gesamtschweizerisch auf rund 6 Mrd. Franken. Für Appenzell Ausserrhoden relevant sind die Vereinbarungen mit den AB und der SOB. Die Beiträge des Bundes über das ganze Netz der beiden Bahnen sind wie folgt:

Leistungsvereinbarung 2021–2024	Betriebsabgeltung	Investitionsbeitrag	Total in Mio.
Appenzeller Bahnen AG	28,8	117,2	146,0
Schweizerische Südostbahn AG	76,2	154,8	231,0

Quelle: Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 2020 zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2021–2024.

8.1.3 Ausbau über die Agglomerationsprogramme

Zum Agglomerationsprogramm St. Gallen–Bodensee (AP) gehören 31 Gemeinden aus den drei Kantonen St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau.

Das AP der 3. Generation knüpfte an die Stossrichtungen der 2. Generation an. Es vertieft Strategien und Konzepte und entwickelt zur Umsetzung der Strategien ergänzende Massnahmen. Wichtigstes Infrastrukturprojekt, das mit Bezug auf Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm erhält, ist das Bahnhofprojekt in Herisau. Der aktuelle Stand ist in Kapitel 8.3. dargestellt.

Aktuell läuft der Prozess für das AP der 4. Generation. Reine ÖV-Infrastrukturprojekte sind in diesem Ausbauschnitt nicht enthalten.

Zentral für die Entwicklung des ÖV ist das Agglo ÖV-Konzept (vgl. Kapitel 2.3). Mit diesem Konzept wird die Entwicklung des Busangebotes im Zeitraum bis 2035 aufgezeigt. Allfällige Infrastrukturausbauten, die sich daraus ergeben, sind dann mit Geldern aus dem AP der 5. Generation zu finanzieren.

8.2 Infrastrukturausbauten der Appenzeller Bahnen

8.2.1 Servicezentrum

Wie in Kapitel 1.1.1 erwähnt befinden sich die AB mitten in einer umfassenden Modernisierungsphase. Nach der Realisierung der DML ist der Bau des neuen Servicezentrums in Appenzell ein weiterer grosser Schritt in Richtung Modernisierung. Dank moderner Infrastruktur können Synergien genutzt und die Prozesse effizienter umgesetzt werden. So werden in Appenzell künftig umfangreiche Instandsetzungs- und Revisionsarbeiten sowie Reparaturen an den neuen Niederflurfahrzeugen Tango und Walzer vorgenommen. Ausserdem werden die Werkstätten in Gais und Herisau sowie der Bau- und Elektrodienst Appenzell aufgehoben und die Arbeiten neu ins Servicezentrum in Appenzell integriert.

Am 20. August 2020 wurde das Auflageprojekt dem BAV eingereicht. Die Plangenehmigung wurde im März 2022 erteilt und das definitive Finanzierungsgesuch im Dezember 2022 von Bund und Kantonen bewilligt. Die Inbetriebnahme des Servicezentrums ist auf Herbst 2024 geplant.

8.2.2 Verwaltungsgebäude

Im April 2022 erfolgte die Baueingabe zum Verwaltungsgebäude der AB. Das Gebäude ist Teil der Arealentwicklung Herisau. Im Erdgeschoss entsteht im Stockwerkeigentum eine neue Buseinstellhalle der Regiobus mit Abstellplätzen für zehn Busse. Die Buseinstellhalle deckt die räumlichen Bedürfnisse für eine künftige Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben ab. Die bisher in St. Gallen angesiedelte Betriebszentrale der AB und die Betriebsführung der SOB mieten sich ebenfalls im Haus ein. Das führt zu entsprechenden Synergien. Das fünfgeschossige Gebäude bietet daneben Platz für weitere Dienstleistungsunternehmen.



Die gesamten Investitionskosten betragen rund 17,5 Mio. Franken. Das definitive Finanzierungsgesuch wurde im Februar 2023 von Bund und den Kantonen bewilligt. Der Bezug ist auf Ende 2024 geplant.

8.2.3 Automatisierte Zahnradbahn Rheineck–Walzenhausen

Die RhW ist in die Jahre gekommen. Das Fahrzeug ist aus den 1950er-Jahren und muss ersetzt werden. Eine automatisierte Bahn ist dabei eine erfolgsversprechende Variante, falls sich alle Beteiligten (AB, Gemeinden vor Ort, Tourismusverbände) aktiv einbringen und die Finanzierung sichergestellt ist. Dies zeigte eine von den Kantonen St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden ausgelöste Bahnstudie (vgl. Kapitel 7.3.2).

Die AB haben verschiedene Varianten geprüft und sich für eine vollautomatisierte Zahnradbahn entschieden. Damit kann auf Basis einer bestehenden und bekannten Technologie (Zahnradbahn) eine innovative und im Betrieb kostengünstige Bahn gebaut werden. Das Finanzierungsgesuch wurde von Bund und Kanton im August 2022 genehmigt. Die Gesamterneuerungskosten belaufen sich mit Stand Mai 2023 auf rund 34 Mio. Franken. Davon beträgt der Anteil Infrastruktur, der über den BIF getragen werden soll, rund 28 Mio. Franken. Das Fahrzeug, das rund 6 Mio. Franken kostet, wird über die Sparte RPV finanziert. Die Inbetriebnahme der neuen Bahn ist auf 2027 geplant.

8.2.4 Ortsdurchfahrt Teufen

Noch offen ist die Linienführung in Teufen. Diesbezüglich hat sich in den vergangenen Jahren eine Interessengruppe eingesetzt, dass statt der von der AB geplanten Tramdoppelspur ein Tunnel realisiert wird. Nach zwei negativ verlaufenen Abstimmungen in den Jahren 2015 und 2017 haben die Stimmberechtigten von Teufen am 15. Mai 2022 der Tunnel-Initiative und am 25. September 2022 einem entsprechenden Projektierungskredit zugestimmt. Ein entsprechendes Tunnelprojekt wird unter Federführung der Gemeinde nun ausgearbeitet. Eine weitere Volksabstimmung wird in ca. 3–4 Jahren folgen, wenn über den Objektkredit als Alternative zum Doppelspurprojekt entschieden wird. Gemäss Art 58b des Eisenbahngesetzes ist bei alternativen Massnahmen die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der durch Dritte vorgesehenen Massnahme zu übernehmen.

8.3 Bushof und Bahnhofplatz Herisau

Der Bahnhof Herisau ist mit dem Zusammentreffen verschiedener Bahn- und Buslinien eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Zwei Bahnunternehmen, acht Buslinien und drei Postautolinien transportieren täglich tausende von Zu- und Wegpendlern.

Nach der erfolgreich verlaufenen kommunalen Volksabstimmung vom September 2020 entsteht ein zeitgemässer Bahnhof und Bushof mit Aufenthaltsmöglichkeiten, hindernisfreien Umsteigebeziehungen und verbesserten Verbindungen. Nach heutigem Stand der Planung wird der Umbau in den Jahren 2026 oder 2027 abgeschlossen sein.



Der Umbau des Bahnhofs Herisau ist mit einem Volumen von rund 42 Mio. Franken das grösste Projekt im Kanton. Die Gesamtkoordination liegt bei der Gemeinde Herisau. Daneben werden auch der Kreisell und die Verkehrsführung sowie die Gleise der SOB und der AB verlegt und angepasst. Da das ganze Areal umgebaut wird, sind verschiedene Projekte geplant, schon genehmigt oder bereits im Bau.



Abbildung 17: Foto Gemeinde Herisau

Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Projektes leistet der Kanton gestützt auf Art. 7 GöV einen Beitrag von Fr. 2'780'000. Der Kantonsrat hat im Juni 2022 diesem Beitrag zugestimmt.

8.4 Bushof Heiden

Heiden ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt im Appenzeller Vorderland. Zahlreiche Buslinien verbinden ab Heiden die umliegenden Gemeinden. Ausserdem hat Heiden mit der Linie 857 Rorschach–Heiden Anschluss an das Netz der SBB in Rorschach.

Die Halteorte von Bahn und Postauto befinden sich heute nicht am selben Ort. Das führt dazu, dass der öffentliche Verkehr in Heiden zwei Zentren hat, nämlich den Bahnhof und den Kirchplatz. Diese Situation ist für den Umstieg der Fahrgäste nicht optimal. Die AB haben deshalb anfangs 2014 in Abstimmung mit Postauto eine Vorstudie erarbeitet, die mögliche Lösungen am Bahnhof Heiden aufzeigt. Die wichtigsten Vorteile sind:

- Bahn und Postauto fahren ab Bahnhof Heiden. Der Umstieg Bahn/Bus wird damit massgeblich verbessert.
- Der ÖV-Knoten Heiden wird aufgewertet. Vom direkten Anschluss wird auch die Linie 857 Rorschach–Heiden profitieren.
- Der Kirchplatz wird frei für eine neue Nutzung durch die Gemeinde Heiden.

Die Gemeinde Heiden und die AB sind ausserdem verpflichtet, die Bahn- und Bushaltstellen bis ins Jahr 2023 behindertengerecht umzubauen. So wurde in Koordination ein entsprechendes Bahnhof- und Bushofprojekt erarbeitet. Die Gesamtkosten betragen gemäss Vorstudie rund 3,5 Mio. Franken (+/-20 %). Die Stimmbevölkerung hat dem Baukredit im September 2020 zugestimmt.

Die voraussichtliche Inbetriebnahme des neuen Bahn- und Bushofes ist auf Dezember 2027 geplant. Wie beim Bahnhof Herisau erfüllt das Projekt dank der regionalen Bedeutung die Kriterien für einen Beitrag des Kantons nach Art. 7 GöV. Dieser Beitrag liegt zwischen Fr. 600'000 und Fr. 800'000. Der definitive Beitrag wird festgelegt, wenn die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 10 % vorliegen. Aufgrund der Höhe des voraussichtlichen Kantonsbeitrags bedarf dieser ebenfalls der Genehmigung des Kantonsrates.



8.5 Behindertengerechte Haltestellen

Gemäss dem 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) muss der öffentliche Verkehr—darunter fallen Verkehrsmittel sowie Bahnhöfe und Haltestellen von Eisenbahnen, Trams, Schiffen, Seilbahnen und Bussen—bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht ausgebaut werden. Damit können Personen mit eingeschränkter Mobilität in erster Linie autonom—oder falls nicht möglich, mit Hilfestellungen—den öffentlichen Verkehr benützen.

Die behindertengerechte Ausgestaltung der Bahnhaltestellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Transportunternehmung. Massgebend für Appenzell Ausserrhoden sind die AB. Bei den BehiG-Umbauten ist es sinnvoll, gleichzeitig auch die Fahrbahn und Fahrleitung der Bahnhöfe zu erneuern und die Sicherheitsanlagen auf den neusten Stand zu bringen. Aufgrund der Komplexität dieser erweiterten Projekte und wegen Ressourcenengpässen können nicht alle Bahnhofumbauten bis Ende 2023 ausgeführt werden. Um das BehiG trotzdem fristgerecht zu erfüllen, setzen die AB ab 2024 Überbrückungsmassnahmen (Teilerhöhungen oder Hilfestellungen) um.

Die behindertengerechte Sanierung der Bushaltestellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Strasseneigentümer, d.h. in der Regel des Kantons oder der Gemeinden. Insgesamt liegen 378 Bushaltestellen (Kanten) im Kanton. Das Tiefbauamt hat 2019 alle Haltekanten im Kanton einer standardisierten Prüfung unterzogen, ob ein Umbau verhältnismässig ist. Die Prüfung zeigte, dass in 1. Priorität 134 Haltekanten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist Ende 2023 umzubauen sind. Das kantonale Tiefbauamt hat dabei die Gemeinden bei Haltestellen, bei denen sie zuständig sind, auf den Umsetzungsbedarf hingewiesen. Der Umbau der relevanten Haltestellen an Kantonsstrassen bis Ende 2023 läuft, ist jedoch zeitkritisch. Für rund 190 weitere Haltekanten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis tief. Sie verbleiben in der 2. und 3. Priorität. Die Priorisierung wurde nach effektiven Frequenzen, Nachfragepotenzial und Umsteigefunktion vorgenommen. Herausforderung in Appenzell Ausserrhoden ist, dass viele Haltestellen ausserorts im ländlichen Raum liegen und tiefe Frequenzen haben (Streusiedlung). Da sind die verschiedenen Bedürfnisse sowie Kosten und Nutzen abzuwägen.

9. Kostenentwicklung und Finanzierung

9.1 Bemerkungen zum Vorgehen

Das ÖV-Konzept ist so aufgebaut, dass sich die Kostenentwicklung und Finanzierung grundsätzlich aus den Bemerkungen in den vorangegangenen Kapiteln ableiten lässt. In den nachfolgenden Tabellen wird deshalb darauf verzichtet, nochmals auf die Details hinzuweisen. Stattdessen wird jeweils in den Tabellen (Spalte 2) auf die relevanten Kapitel verwiesen.

Die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Beiträge des Kantons sind entsprechend im Voranschlag 2024 resp. im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2027 enthalten. Um Vergleiche mit dem Vorgängerkonzept 2018–2022 (5 Jahre) herstellen zu können wird in den nachfolgenden Tabellen auf das Aufführen des Jahres 2029 verzichtet. Da die Kostengenauigkeit aufgrund der vielen unbekanntenen Faktoren (Kosten- und Erlösentwicklung, Auswirkungen der technologischen Entwicklung, Grobkostenschätzungen für Angebotsausbauten etc.) für die Jahre ab 2027 sowieso stark abnimmt, ist das gewählte Vorgehen auch unter diesem Gesichtspunkt sinnvoll.



9.2 Entwicklung der Kosten für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur

Für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur ist mit Bezug auf Kapitel 8.1 in den Jahren 2024–2028 mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge inklusive Gemeindeanteile in 1'000 Franken):

Mittel für Infrastruktur	Kapitel	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bahninfrastrukturfonds 1)	8.1.1	4'538	4'680	4'900	5'160	5'290	5'400
Bushof Herisau 2)	8.3		1'390	1'390			
Bushof Heiden 3)	8.4					400	400
Total Infrastruktur 4)		4'538	6'070	6'290	5'160	5'690	5'800

1) Beiträge BIF mit Anpassung an die Teuerung und Entwicklung Zugkilometer

2) Beitrag vom Kantonsrat definitiv genehmigt

3) Beitrag an Bushof Heiden (erste Abschätzung)

4) ohne Bundesbeiträge, die im Rahmen der LV 2021–2024 an SOB und AB geleistet werden

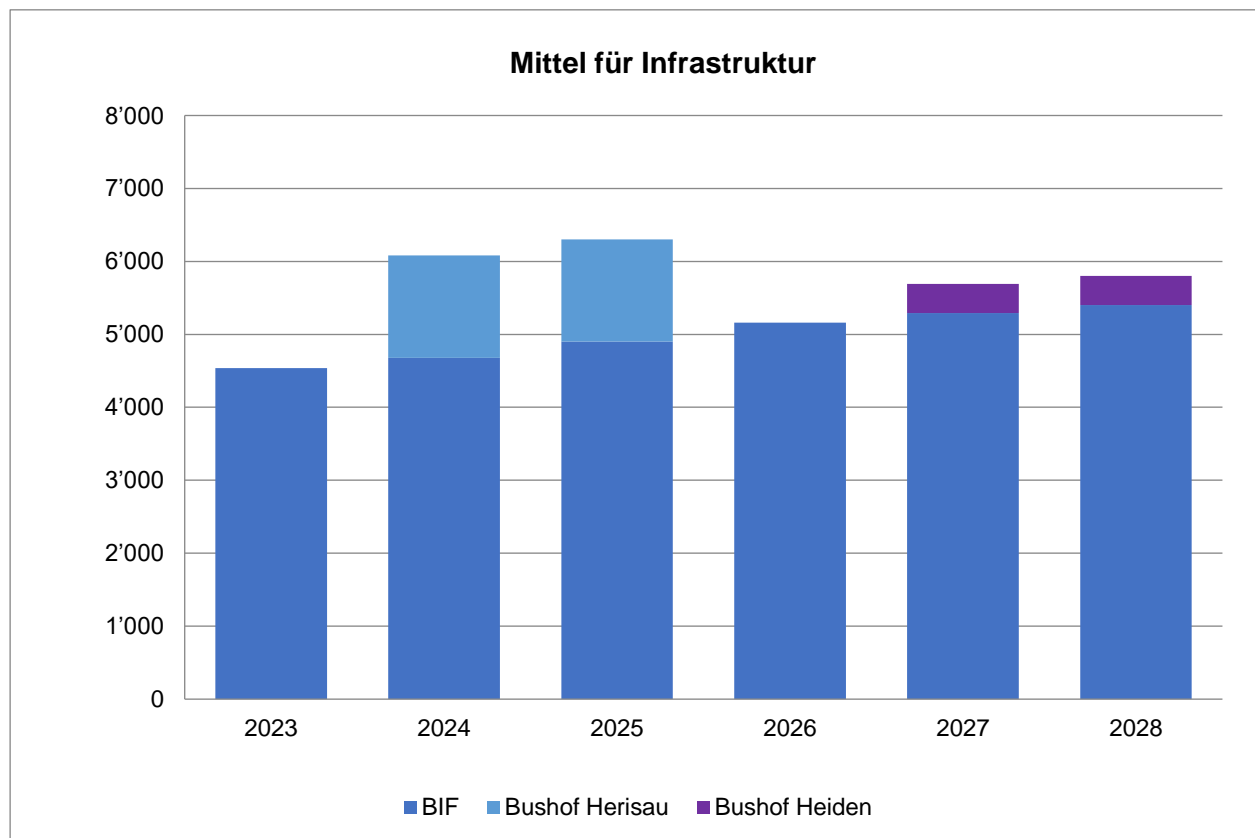


Abbildung 18: Voraussichtlicher Finanzaufwand für die ÖV-Infrastruktur in Fr. 1'000. Daten und Grafik FöV.

In den Jahren 2024 und 2025 zeigt es sich, dass der Kanton rund 1,4 Mio. Franken höhere Beiträge leisten muss. Grund ist der Bushof in Herisau, den der Kanton mit einem Beitrag unterstützt. Der Kantonsbeitrag an den Bushof Heiden folgt voraussichtlich in den Jahren 2027 und 2028. Der BIF steigt über die Jahre aufgrund der Anpassung an die Teuerung kontinuierlich an.

Im Vergleich zum ÖV-Konzept 2018–2022 (IST-Zahlen) liegen die Beiträge für die Periode 2024–2028 wegen den verschobenen Beiträgen an die Bushöfe (ursprünglich in den Jahren 2020 und 2021 eingestellt) und dem steigenden BIF insgesamt um rund 4,8 Mio. Franken höher.



9.3 Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus

Um die Abgeltungsentwicklung der Bahn- und Busunternehmen für die Jahre 2024–2028 abschätzen zu können, wurden die aktuellen Offerten (2024) sowie die Mittelfristpläne der Transportunternehmen (2025–2026) beigezogen. Die Herausforderung liegt darin, dass gewisse Entwicklungen wie die steigenden Preise bei Strom und Diesel sowie die allgemeine Teuerung auf einen längeren Zeitraum schwierig abschätzbar sind. Das gilt auch für die Erlöse, die je nach Entwicklung die höheren Kosten wieder etwas ausgleichen. So ist auf 2024 eine Tarifierhöhung auf nationaler Ebene von insgesamt 4,3 % und auf Ebene OSTWIND von 3,9 % geplant. Diese Auswirkungen sind in den Offerten 2024 enthalten und bilden damit die Grundlage für die Kalkulation der Jahre 2025–2028.

Die nachfolgende Tabelle zeigt unter Vorbehalt der erwähnten Unsicherheiten, dass die Abgeltungen zwischen 2023 und 2028 um rund 3,8 Mio. Franken ansteigen werden. Ab 2025 und 2027 sind Verdichtungen und der Ausbau von Bedarfsangeboten gemäss Regierungsprogramm (Kapitel 5) vorgesehen. Und auf 2028 ist je nach Entwicklung der Nachfrage geplant, den ¼-Takt auf der Linie Trogen–Teufen von Montag bis Freitag über den ganzen Tag auszudehnen. Die Zielangebote je Linie sind zusammenfassend in Kapitel 6.5 aufgeführt.

Im Einzelnen entwickelt sich die Abgeltung für die Jahre 2024–2028 wie folgt (Bund, Kanton und Gemeinden in 1'000 Franken):

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Abgeltung Bahn und Bus 1)	17'040	18'135	18'150	18'320	18'170	18'350
Angebotsausbau Bahn 2)			100	100	100	600
Angebotsausbau Bus 3)		100	350	350	850	850
Servicezentrum AB 4)		200	600	600	600	600
Umsetzung E-Bus Strategie 5)			80	290	470	470
Total Abgeltung 6)	17'040	18'435	19'280	19'660	20'190	20'870

1) Grundangebot inkl. kleine punktuelle Angebotsausbauten

2) Einführung Eilzüge (ab 2025) und durchgehender ¼-Takt Teufen–Trogen (ab 2028)

3) ab 2024 Verdichtungen gemäss Regierungsprogramm und ab 2027 Ausbau Bedarfsangebote

4) Abschreibungen und Zinsen für den Neubau des Servicezentrums der AB

5) Umstellung Busflotte auf Elektroantrieb (ohne Doppelstöcker)

6) Alle Zahlen stehen unter der Annahme, dass sich die Nachbarkantone entsprechend ihren Anteilen ebenfalls am Ausbau beteiligen.

Gegenüber dem ÖV-Konzept 2018–2022 liegen die Beiträge in der Vergleichsperiode 2024–2028 auf Basis der Planzahlen um rund 1 Mio. Franken tiefer. Zieht man aber für die Jahre 2018–2022 die IST-Zahlen bei, dann ist das Total der Abgeltungen in der Periode 2024–2028 um 9 Mio. Franken höher, d.h. die IST-Zahlen 2018–2022 liegen um rund 10 Mio. Franken unter den im ÖV-Konzept 2018–2022 aufgeführten Planzahlen. Über die einzelnen Jahre sieht das Bild folgendermassen aus:

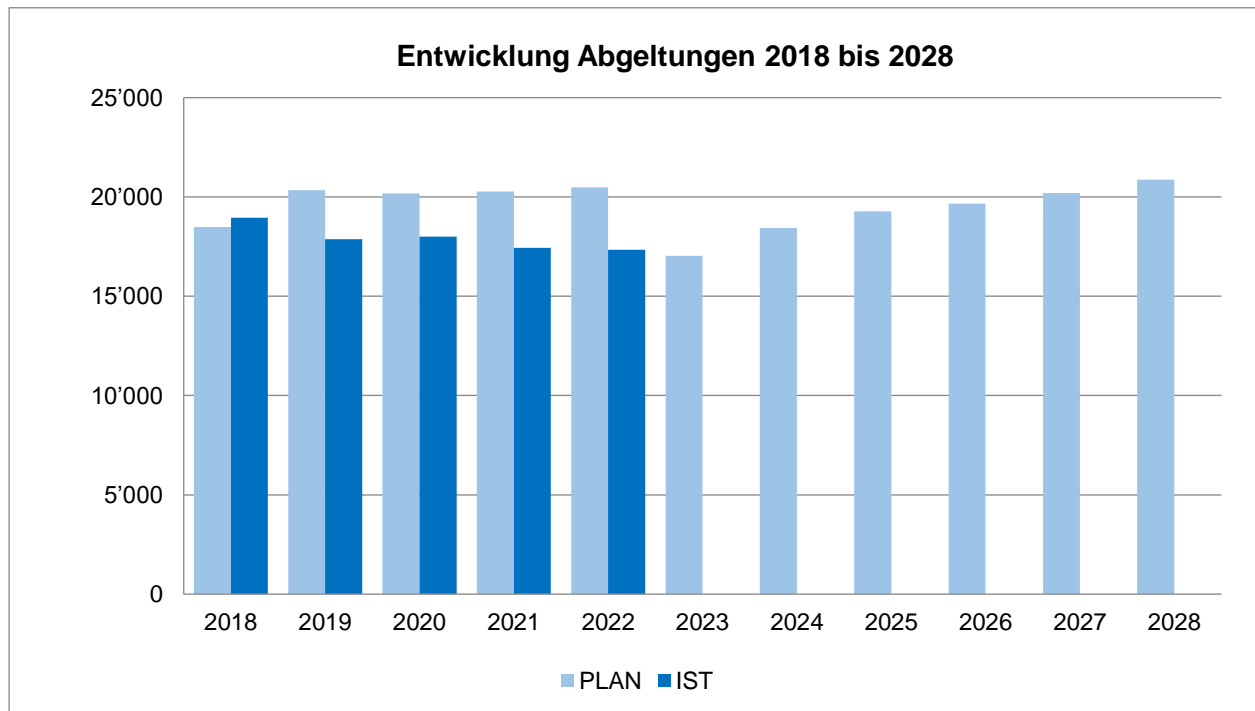


Abbildung 19: Entwicklung der Abgeltungen für den ÖV (Plan- und Ist-Werte). Daten und Grafik FöV.

Ein wichtiger Grund für die positive Entwicklung der Abgeltungen in den Jahren 2018–2022 liegt darin, dass es dank Effizienzsteigerungen bei Bahn und Bus, teilweise kostengünstigerem Rollmaterial sowie dem Abschluss einer Zielvereinbarung gelungen ist, die Kosten zu senken. Die Erlöseinbrüche wegen Covid-19 in den Jahren 2020 und 2021 fallen bezogen auf Appenzell Ausserrhoden wenig ins Gewicht, da die Transportunternehmen grossmehrheitlich in der Lage waren, die Mindererlöse über die noch vorhandenen Reserven zu decken.

9.4 Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden

9.4.1 Finanzierung Bund und Kanton

Ein wichtiger Parameter für die Finanzierung des Angebotes ist der Bundesanteil. Die Kantons- und Gemeindeanteile variieren je nach Anteil, den der Bund über die sogenannte Kantonsquote übernimmt. Der Bund trägt dabei einen Anteil von 52 % und Appenzell Ausserrhoden einen Anteil von 48 %. Es gibt aber auch Linien (zum Beispiel im touristischen Verkehr die Linie auf die Schwägalp oder im Schülerverkehr der Kantikurs nach Trogen), an denen sich der Bund nicht beteiligt. Diese Linien finanziert der Kanton zu 100 % selber. Nicht finanziell beteiligt sind Bund und Kanton am reinen Ortsverkehr. So trägt die Gemeinde Herisau die Abgeltung für ihre Ortsverkehrslinien selber.

Wie in Kapitel 3.1.1 erwähnt ist die Mitfinanzierung des Bundes vor allem bei den Angebotsausbauten wegen des angespannten Bundeshaushaltes unsicher. Da Appenzell Ausserrhoden seine Kantonsquote nicht vollumfänglich ausgeschöpft hat wird der Bund seine Anteile an den Investitionsfolgekosten (insbesondere neues Servicezentrum) und an die Kosten der Angebotsausbauten ebenfalls leisten. Für die Jahre 2026–2028 wurde als Annahme eine leichte Erhöhung der Kantonsquote angenommen. Trotzdem verbleibt aufgrund der vorgesehenen grösseren Angebotsausbauten ein überschüssiger Anteil, der beim Kanton einberechnet wurde.



Auf Basis dieser einleitenden Bemerkungen ergeben sich für Bund und Kanton folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Bund Abgeltung Angebot	Kanton (inkl. Gemeinden)		Total
		Abgeltung Angebot 1)	Infrastruktur 2)	
2023	8'580	8'460	4'538	12'998
2024	9'190	9'250	6'080	15'330
2025	9'630	9'650	6'300	15'950
2026	9'680	9'980	5'160	15'140
2027	9'850	10'340	5'690	16'030
2028	9'850	11'020	5'800	16'820

1) Die Kantonsanteile sind so im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2026 enthalten.

2) kantonale Beiträge an die Infrastruktur sind im Detail in Kapitel 0 aufgeführt.

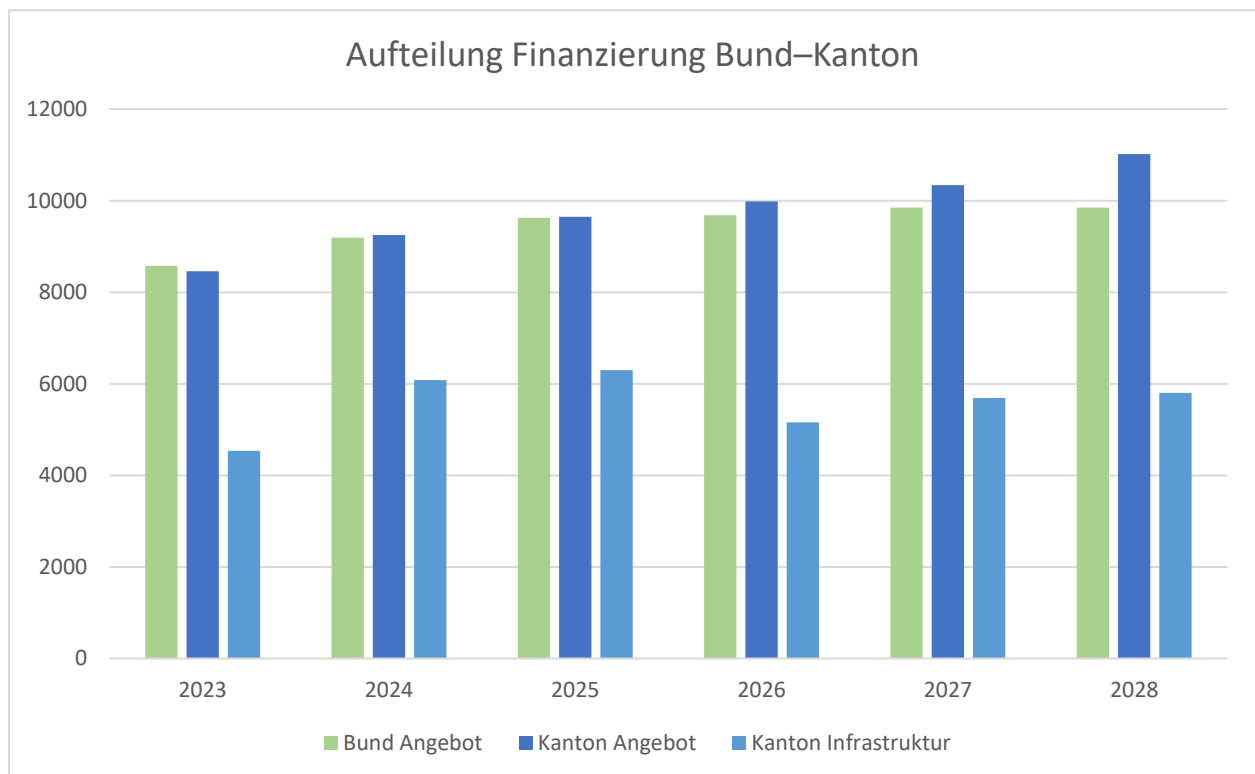


Abbildung 20: Aufteilung Finanzierung zwischen Bund und Kanton. Daten und Grafik FöV.

Die Beiträge für Kanton und Gemeinden für Angebot und Infrastruktur sind auf Basis der Planzahlen für die Jahre 2024–2028 um rund 2 Mio. Franken höher als im ÖV-Konzept 2018–2022. Zieht man die IST Zahlen 2018–2022 bei, dann liegt der Mittelbedarf für die Periode 2024–2028 für Kanton und Gemeinden um rund 10,8 Mio. Franken höher als in den Jahren 2018–2022. Grund ist die in Kapitel 9.3 erwähnte erfreuliche Entwicklung der Abgeltung in den Jahren 2018–2022 sowie die in der Periode 2024–2028 anziehenden Preise für Strom, Diesel und Teuerung sowie die geplanten Angebotsausbauten.



9.4.2 Kantons- und Gemeindeanteile

Die Gesamtkosten (Abgeltung und Infrastruktur) werden gemäss Art. 16 GÖV je zu 50 % zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Über die Jahre 2023–2028 ergeben sich folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Kanton			Gemeinden		
	Angebot	Infrastruktur	Total	Angebot	Infrastruktur	Total
2023	4'230	2'270	6'500	4'230	2'270	6'500
2024	4'625	3'040	7'665	4'625	3'040	7'665
2025	4'825	3'150	7'975	4'825	3'150	7'975
2026	4'990	2'580	7'570	4'990	2'580	7'570
2027	5'170	2'845	8'015	5'170	2'845	8'015
2028	5'510	2'900	8'410	5'510	2'900	8'410

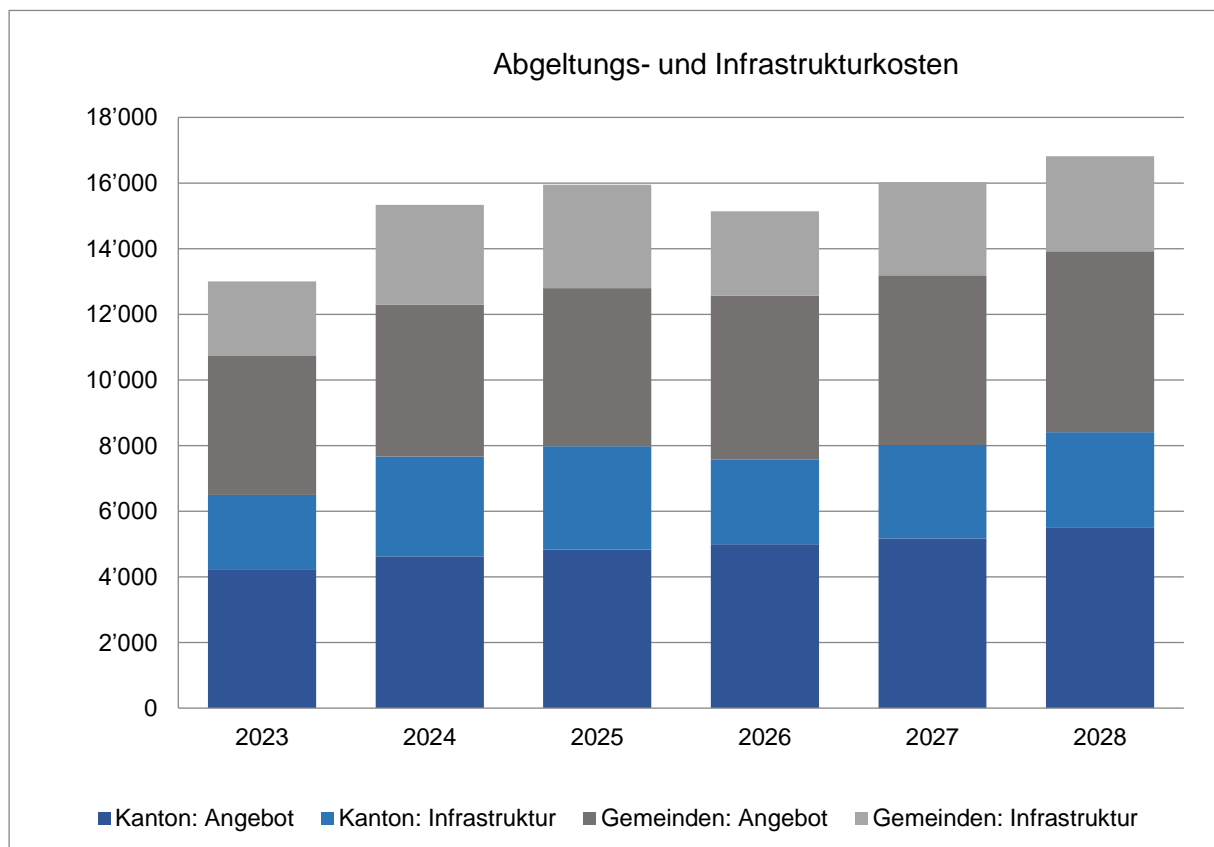


Abbildung 21: Gesamtkosten für den ÖV (Abgeltungen und Infrastruktur) für Kanton und Gemeinden, voraussichtliche Entwicklung über die Konzeptperiode. (Daten und Darstellung FöV).



Am Beispiel des Jahres 2025 ergeben sich für die einzelnen Gemeinden folgende Beiträge (Basis Gemeindeverteilungsschlüssel 2022):

Gemeinde	Verteilungsschlüssel Gemeindeanteile	Total Gemeindeanteile 2025 Angebot	Total Gemeindeanteile 2025 Infrastruktur	Gesamttotal 2025
Bühler	4.36%	210'442	137'387	347'828
Gais	9.24%	445'942	291'133	737'075
Grub	1.89%	90'968	59'389	150'357
Heiden	5.94%	286'478	187'027	473'506
Herisau	23.16%	1'117'614	729'634	1'847'247
Hundwil	0.98%	47'226	30'832	78'058
Lutzenberg	1.92%	92'592	60'449	153'041
Rehetobel	3.01%	145'143	94'757	239'900
Reute	0.96%	46'083	30'085	76'169
Schönengrund	0.55%	26'765	17'473	44'238
Schwellbrunn	1.76%	84'945	55'456	140'401
Speicher	11.66%	562'551	367'262	929'813
Stein	1.47%	70'867	46'265	117'132
Teufen	14.21%	685'856	447'761	1'133'617
Trogen	4.89%	236'074	154'121	390'195
Urnäsch	4.58%	221'006	144'284	365'290
Wald	1.08%	52'251	34'112	86'363
Waldstatt	3.19%	153'964	100'515	254'479
Walzenhausen	2.62%	126'454	82'555	209'009
Wolfhalden	2.52%	121'780	79'504	201'283
Gemeinden total	100.00%	4'825'000	3'150'000	7'975'000

Zu beachten ist, dass sich die Gemeindeanteile für 2025 noch ändern werden. Denn entscheidend für die Berechnungsgrundlage ist der jeweilige Gemeindeverteilungsschlüssel (Anzahl Abfahrten und Bevölkerungszahl je Gemeinde) sowie die effektiven Abgeltungen aufgrund der abgeschlossenen Vereinbarungen, die von Bund und Kanton an die Transportunternehmen geleistet werden.



10. Langfristige Entwicklung ab 2030

10.1 Ausblick auf nächstes ÖV-Konzept

Wie bereits erwähnt, müssen aufgrund des sich rasch ändernden Umfeldes die Ziele und Massnahmen (vgl. Kapitel 7) mit Blick auf das nächste ÖV-Konzept 2030–2035 wieder überprüft werden. Dazu kommen weitere Vorgaben aus übergeordneten Konzepten (zum Beispiel STEP AS 2035) oder aus gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen, die mittel- und langfristig die Mobilität prägen werden. Im letzten Kapitel folgen deshalb einige Themenfelder, die im nächsten ÖV-Konzept 2030–2035 zu vertiefen sind. Betreffend der Digitalisierung und alternativer Mobilitätsformen wird dabei auf Kapitel 3.7 verwiesen und darauf verzichtet, diese Themen nachfolgend nochmals aufzugreifen.

10.2 Ausbauschritt 2035 STEP

Im Ausbauschritt 2035 (AS 2035) hat das Parlament im Jahr 2019 Investitionen von 12,89 Mia. Franken bewilligt (vgl. Kapitel 2.2.2). So kann das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. In der Ostschweiz steht die Umsetzung des Vollknotens St. Gallen im Vordergrund. Ermöglicht werden auch Ausbauten bei Privatbahnen und für den Güterverkehr. Für rund zwei Drittel der über 150 Infrastrukturmassnahmen laufen bereits die Planungs- und Projektierungsarbeiten.

Wie schon bei früheren Ausbauschritten zeichnet sich bei einigen Schlüsselprojekten eine Verzögerung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan ab. Aktuell sind es gemäss BAV 3–5 Jahre. Dafür verantwortlich sind insbesondere komplexe Projekte wie die Knoten Bern und Genf. Mindestens ebenso ins Gewicht fällt aber auch die Kumulation von grösseren Baustellen im Netz der SBB. Aktuell wird geklärt, ob die Ostschweiz ebenfalls von baubedingten Verzögerungen betroffen ist. Dazu kommen Mehrausgaben weil der Bundesrat zusätzlich 500 Mio. Franken in den Lötschberg, 300 Mio. Franken in den Zimmerberg-Basistunnel II, 80 Mio. Franken in den Brüttenertunnel und 100 Mio. Franken in den Bahnhof Stadelhofen investieren will.

Für die Ostschweiz ist die Entwicklung kritisch, weil die SBB mit dem FV-Doppelstockzug auf das schnelle Fahren in Kurven auf Basis der sogenannten Wankkompensation verzichten müssen. Grund ist die Fehleranfälligkeit dieser neuen Technik. So fehlen zwischen St. Gallen und Zürich 2–3 Minuten Fahrzeit und das Konzept mit dem Vollknoten St. Gallen könnte nicht realisiert werden. Das hätte wiederum negative Auswirkungen auf die Anschlüsse der AB und der S-Bahnen an den Fernverkehr. Die unter dem Lead des BAV erstellte Korridorstudie der AB wäre Makulatur und müsste neu erarbeitet werden.

Die Ostschweizer Regierungen haben deshalb Ende September 2022 im Rahmen einer gemeinsamen Medienkonferenz interveniert und fordern die vollständige Umsetzung des Vollknotens St. Gallen sowie bezogen auf Appenzell Ausserrhoden die Umsetzung der Korridorstudie mit den darin erwähnten Infrastrukturausbauten (Tunnel Vögelinsegg sowie Doppelspurverlängerung Notkersegg). Mit dem Bau dieser beiden Infrastrukturen kann die Fahrplanstabilität auf dem Abschnitt Trogen–St. Gallen verbessert und damit die Anschlüsse in St. Gallen auf den Vollknoten sichergestellt werden. In der Folge hat das BAV eine Zusatzstudie ausgelöst und prüft zusammen mit der SBB, wie der vom Parlament im Jahr 2019 beschlossene Ausbauschritt 2035 in der Ostschweiz mit dem Vollknoten St. Gallen und den optimalen Anschlüssen der AB und der S-Bahnen auf den Fernverkehr realisiert werden kann.

Nächster Schritt auf nationaler Ebene ist, dass der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2026 eine weitere Botschaft vorlegen wird. Darin werden eine Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 sowie Projekte ohne grosse Auswirkungen im gesamten Netz enthalten sein. Wichtig ist, dass in dieser Botschaft auch die beiden erwähnten Infrastrukturprojekte der AB enthalten sind, da diese Finanzierung noch nicht gesichert ist.



10.3 BODANRAIL 2045

Die Internationale Bodensee Konferenz (IBK) setzt sich mit ihrer Kommission Verkehr für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Bodensee ein. Mit über 4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern und ca. 20 Mio. Hotelübernachtungen handelt es sich um einen bedeutenden Wirtschaftsraum und eine wichtige Tourismusregion mit grossen Pendlerströmen zwischen Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz.

Leider hält der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Es gibt grösseren Verbesserungsbedarf in der Abstimmung der länderübergreifenden Schienennetze, bei der Fahrplanabstimmung und beim Ausbau von Direktverbindungen sowie im Angebot von einfachen Tariflösungen. Die in der IBK zusammengeschlossenen Länder und Kantone rund um den Bodensee haben sich deshalb zum Ziel gesetzt, mit dem Projekt BODANRAIL 2045 einen konsistenten, grenzüberschreitenden ÖV im Grossraum Bodensee zu schaffen.

Für den Kanton Appenzell Ausserrhoden sind insbesondere die folgenden Ziele von Relevanz:

- Stundentakt EC Zürich–München: schnelle und dichte Anbindung des Appenzellerlandes (Umstieg in St. Gallen und St. Margrethen) an den internationalen Fernverkehr;
- schnelle Anbindung von Herisau in Richtung Romanshorn und Konstanz. Im Rahmen der nationalen Ausbauschritte ist darauf hinzuwirken, dass der RE St. Gallen–Konstanz(–Singen–Basel) weiterhin bis Herisau verkehrt;
- Stundentakt Schnellzug St. Gallen–Appenzell: schnelle Anbindung von Gais, Bühler und Teufen von/nach St. Gallen.

Das Projekt BODANRAIL 2045 wurde im Jubiläumsjahr 50-Jahre IBK unter dem Vorsitz von Appenzell Ausserrhoden lanciert. Der Kanton unterstützt die Anstrengungen zur verbesserten Abstimmung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs. Dadurch wird national und international die Bedeutung der Region rund um den Bodensee weiter gestärkt und ausgebaut.

10.4 Perspektive Bahnausbauschritt 2050

Der Verkehr wird gemäss Verkehrsperspektiven 2050 des ARE weiterwachsen. Dies aber weniger stark als die Bevölkerung. Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 % zu, während die Bevölkerung um 21 % wächst. Grund für diese Entwicklung sind hauptsächlich verschiedene gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends, die sich auf die Mobilität auswirken. So verstärkt sich gemäss dem Basisszenario der Trend zum Homeoffice. Dazu kommt, dass der Anteil der Erwerbstätigen abnimmt und daher nochmals weniger Arbeitswege anfallen. Einen Einfluss auf den Verkehr hat auch die Raumentwicklung. Dichter besiedelte Gebiete verfügen über nahegelegene Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten.

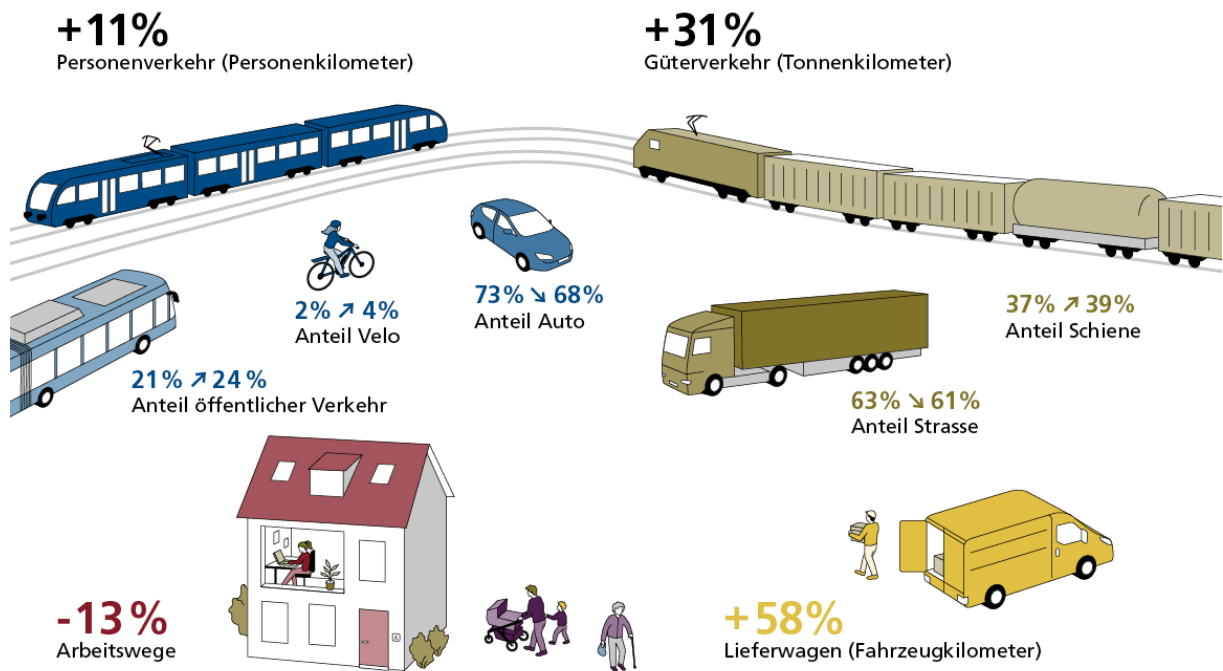


Abbildung 22: Erwartetes Wachstum bis 2050. Quelle: ARE

Unter den genannten Voraussetzungen erhöht der öffentliche Verkehr im Basisszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 %, während das Velo seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 %.

Unter dem Titel «Perspektive BAHN 2050» hat der Bund seine Langfristperspektive aus dem Jahr 2012 aktualisiert. Der aktuelle Stand zeigt, dass die Bahn einen wesentlichen Beitrag zur Klimastrategie leisten kann, ein weiterer Angebots- und Infrastrukturausbau alleine jedoch nicht ausreicht. Der Ausbau soll künftig primär dort erfolgen, wo die Verlagerungswirkung von der Strasse auf die Schiene am grössten ist. Die intensivere Nutzung des bestehenden Netzes hat dabei Vorrang vor weiteren Infrastrukturausbauten. Der Fokus liegt dabei auf kurzen und mittleren Distanzen. Mit diesem Hintergrund definiert der Bundesrat für die Perspektive BAHN 2050 folgende Vision:

«Die Bahn leistet dank effizienter Nutzung ihrer Stärken einen grossen Beitrag zum Klimaziel 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz».



Zur Konkretisierung der Vision wurden folgende sechs Ziele definiert:

1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.
2. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität, flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsträgern und -angeboten vernetzt.
3. Der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.
4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in Landschaft und Siedlung integriert.
5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich und zuverlässig.
6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.

In einer nächsten Phase geht es darum, Vision, Ziele und Stossrichtung der Perspektive BAHN 2050 in den Handlungsräumen zu konkretisieren.

Appenzell Ausserrhoden wird sich in den entsprechenden Gremien für die Anliegen der kleineren Kantone einsetzen, die sowohl in Agglomerationen eingebunden sind aber auch ländliche Strukturen haben. So sind die AB sowohl in städtischem Gebiet wie auch im ländlichen Raum unterwegs und erfüllen neben der wichtigen Funktion im Pendlerverkehr (Trogen–St. Gallen–Teufen und Gossau–Herisau) auch Bedürfnisse im Freizeitverkehr (Linien über Gais und Urnäsch nach Appenzell und als Zubringer zum Alpsteingebiet/Säntis). Entsprechend sind visionäre Projektideen wie zum Beispiel neue Durchbindungen der DML (Trogen–Gossau / Appenzell–Wittenbach) oder eine neue Streckenführung Herisau–Gossau via Winkeln (Erschliessung Areal St. Gallen West–Gossau Ost) zum gegebenen Zeitpunkt in die entsprechenden Gremien einzubringen und das Netz der AB weiterzuentwickeln.

11. Fazit

In den Jahren 2024–2029 wird der ÖV in Appenzell Ausserrhoden weiter ausgebaut und ökologischer gestaltet sowie die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen verstärkt und die Finanzierung im schwierigen Umfeld gesichert. So lautet zusammengefasst die strategische Stossrichtung, die der Regierungsrat für die Jahre 2024–2029 festgelegt hat (vgl. Kapitel 1). Auf Basis dieser Ziele wurden die Schwerpunkte für das Konzept 2024–2029 gesetzt. Zusammenfassend sind es folgende Punkte, die den öffentlichen Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren prägen werden:

1. Angebotsentwicklung 2024–2029
 - Punktuelle Ausbauten auf einzelnen Linien zur Verbesserung des Modalsplits
 - Verbesserungen im Freizeitverkehr (Angebotsausbau Schwägalp, Schliessung von Taktlücken am Wochenende)
 - Prüfung von innovativen Bedarfsangeboten im ländlichen Raum
 - Vertiefungsplanungen im Vorderland und Hinterland
2. Förderung der emissionsarmen Mobilität
 - Massgebende Senkung der Treibhausgasemissionen bei der Busflotte
 - weiterer Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs
 - Einführung des Firmenabos in der Kantonsverwaltung
3. Verstärkte Zusammenarbeit der Ostschweizer Kantone auf fachlicher und politischer Ebene
 - Umsetzung der politischen Forderungen bezüglich dem Bahnausbau 2035



- Umsetzung der Bestellerstrategie auf fachlicher Ebene
4. Finanzielle Entwicklung
- Erhalt und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei den Transportunternehmen
 - Sicherstellung der Finanzierung der Angebotsausbauten und Infrastrukturvorhaben zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen



Beilagen

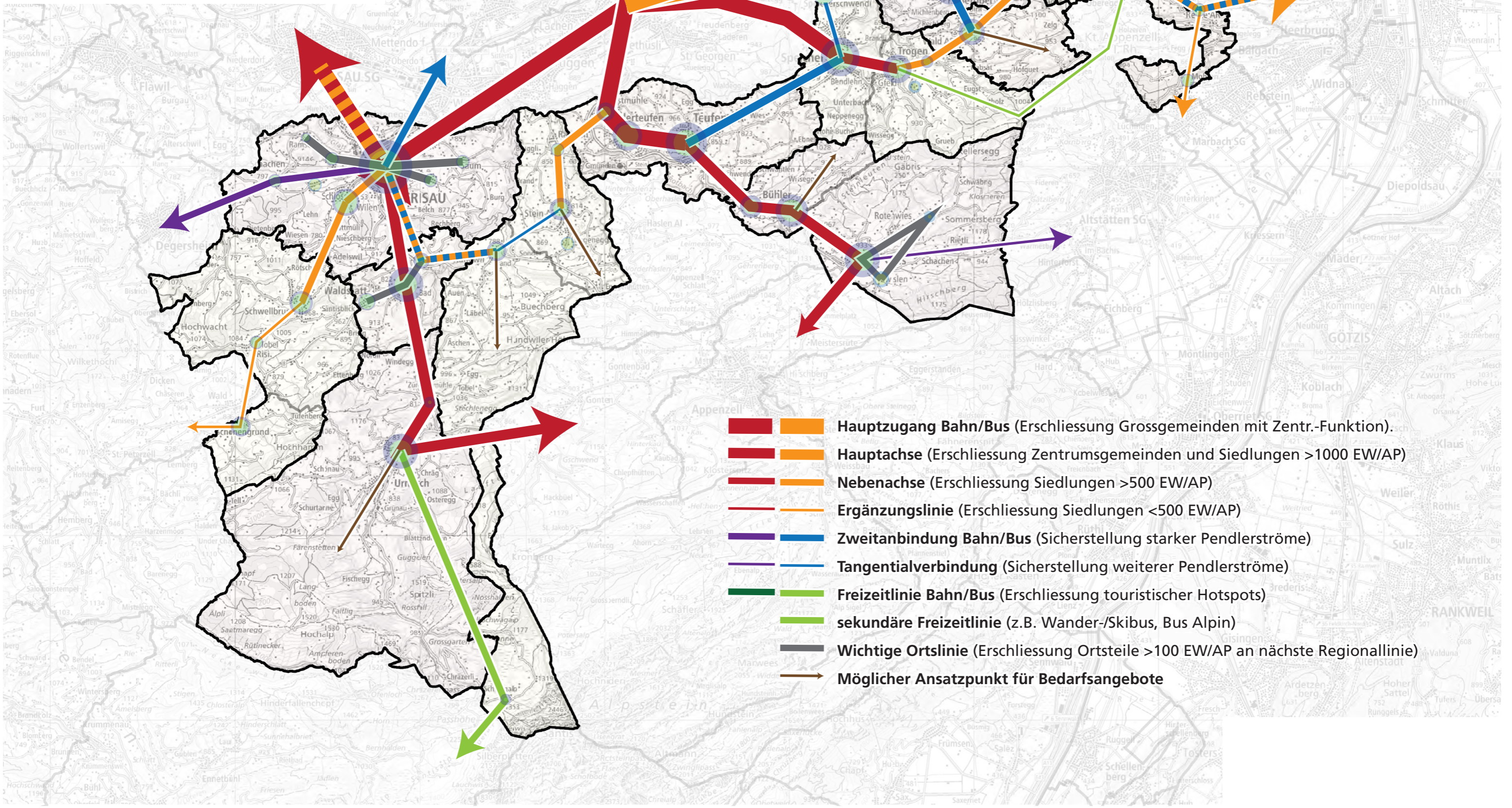
- | | |
|-----------|--|
| Beilage 1 | Karte: Siedlungs- und Netzstruktur |
| Beilage 2 | Tabellen: Takt in Abhängigkeit von Siedlungsgrösse |
| Beilage 3 | a) Pendlerströme 2018 intern
b) Pendlerströme 2018 über die Kantonsgrenze |
| Beilage 4 | ÖV-Nachfrage 2019 |

Siedlungs- und Netzstruktur

Übersichtsplan



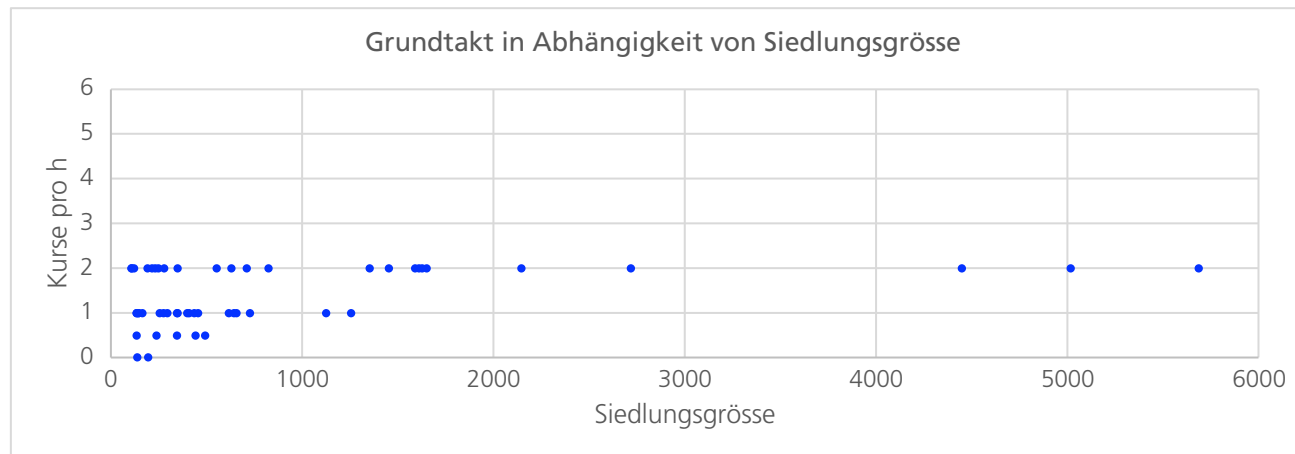
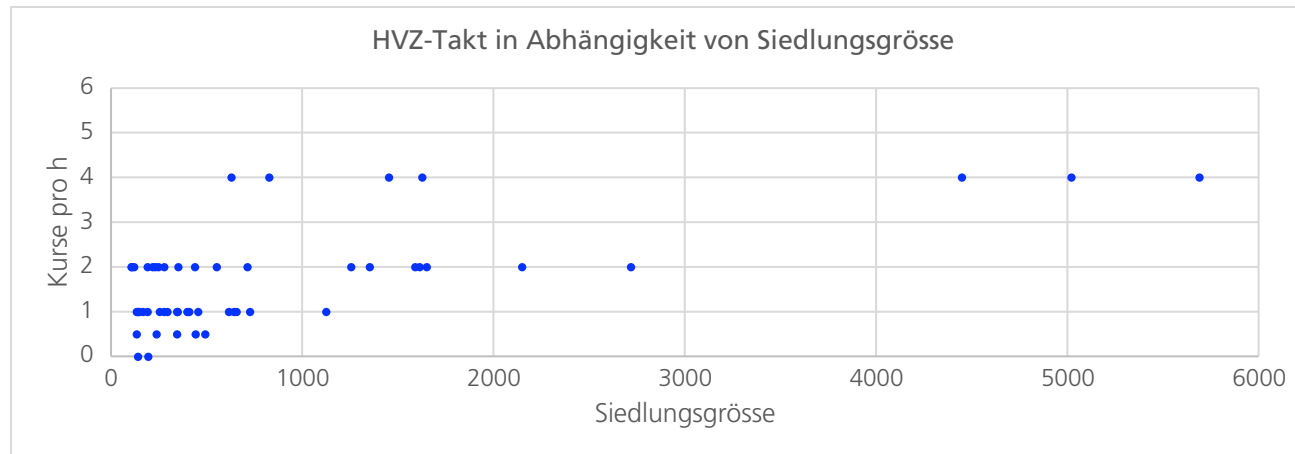
Datum	kontr./gez.	Plannummer
22.05.2023	jos/sg	2130-04



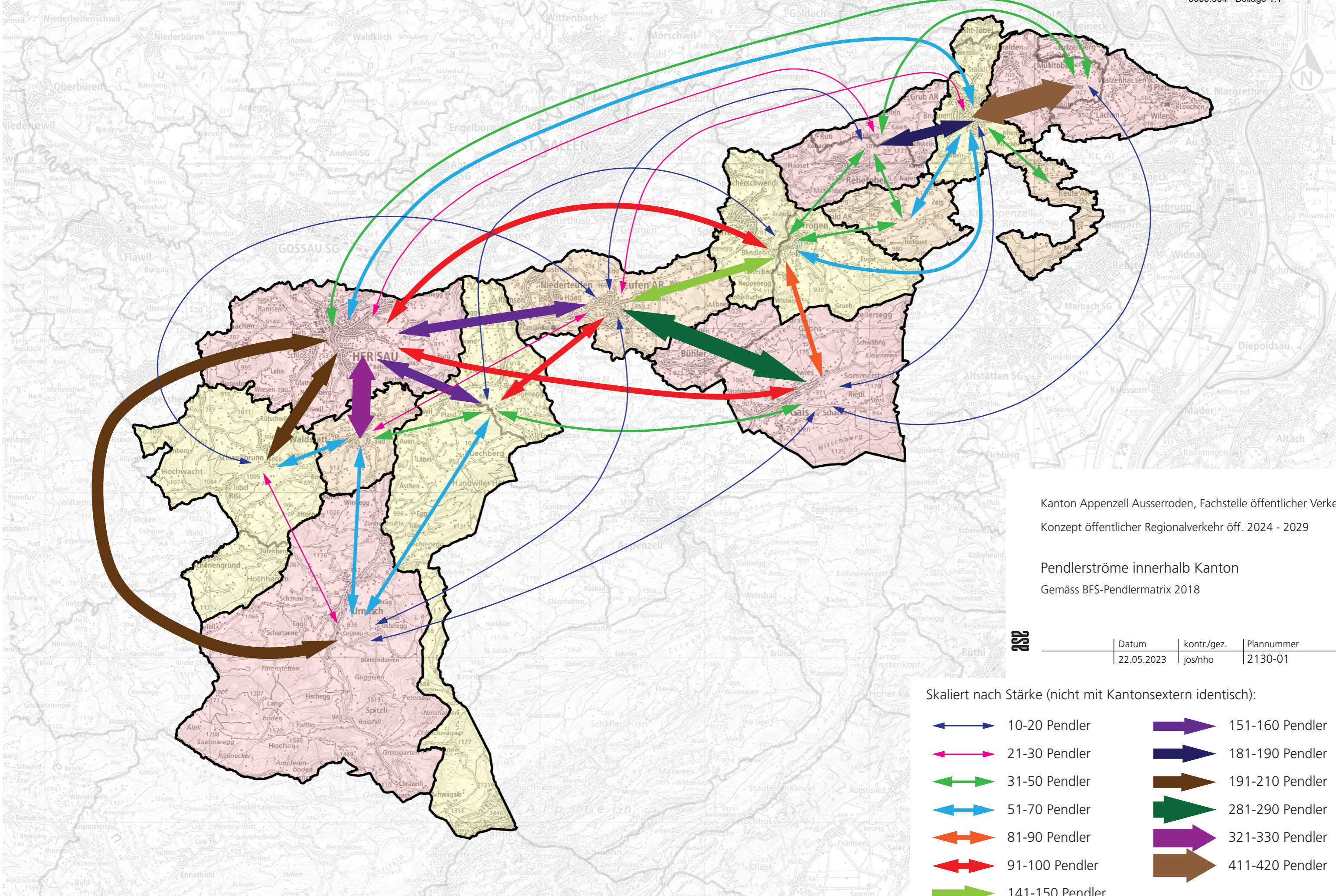
Beilage 2: Takt in Abhängigkeit von Siedlungsgrösse

Lesebeispiele:

- Es gibt 3 Siedlungsgebiete mit über 4'000 Einwohnern; diese werden alle in der Hauptverkehrszeit von 4 und in der Nebenverkehrszeit von 2 Kursen pro Stunde und Richtung bedient.
- Von den Siedlungsgebieten mit über 1'000 Einwohnern wird lediglich eines in der Hauptverkehrszeit nur stündlich bedient.



Datenquelle: Aktuelle Fahrpläne, Bevölkerungsstatistik 2019. Grafik: asa.



Kanton Appenzell Auserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr
 Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029

Pendlerströme innerhalb Kanton
 Gemäss BFS-Pendlermatrix 2018

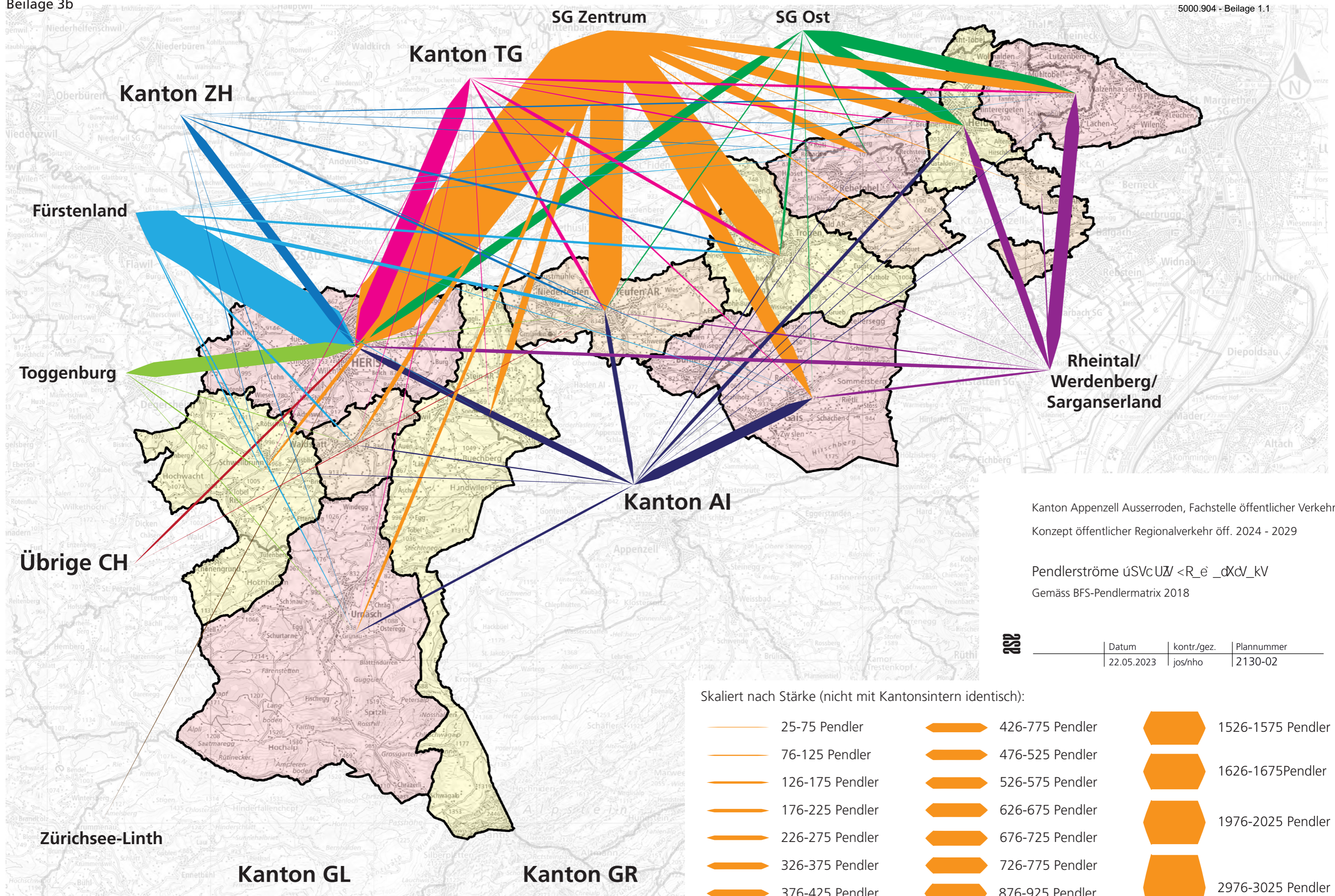


Datum	kontr./gez.	Plannummer
22.05.2023	jos/nho	2130-01

Skaliert nach Stärke (nicht mit Kantonsextern identisch):

- 10-20 Pendler
- 151-160 Pendler
- 21-30 Pendler
- 181-190 Pendler
- 31-50 Pendler
- 191-210 Pendler
- 51-70 Pendler
- 281-290 Pendler
- 81-90 Pendler
- 321-330 Pendler
- 91-100 Pendler
- 411-420 Pendler
- 141-150 Pendler

Ströme mit <10 Pendlern nicht dargestellt.



Kanton Appenzell Auserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr

Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029

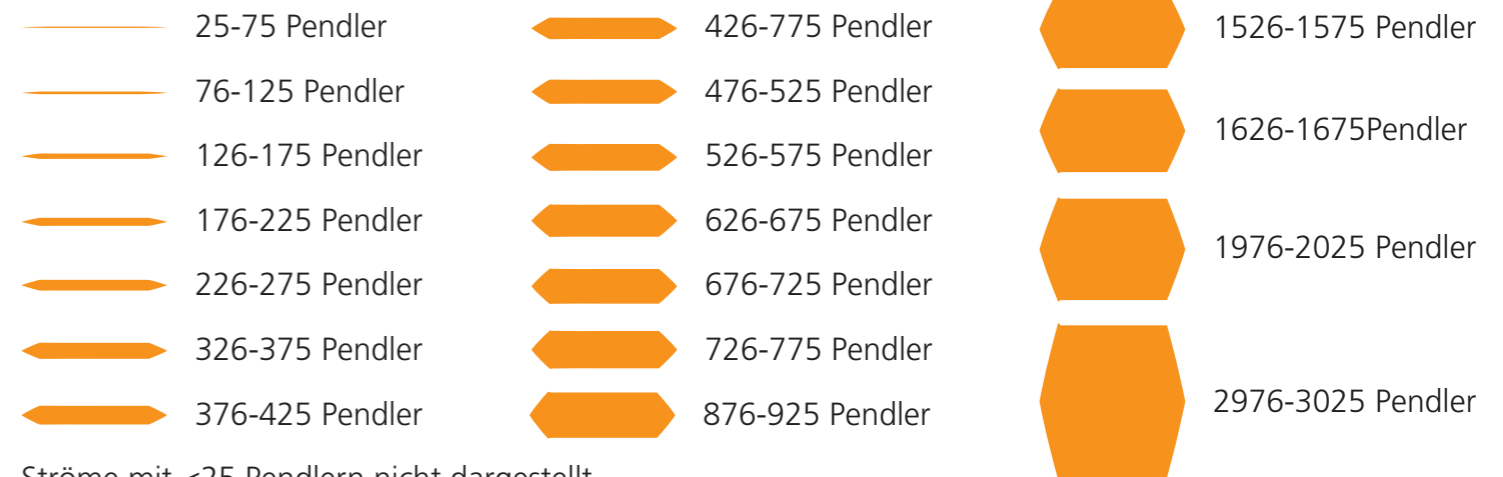
Pendlerströme $\sum_{i,j} S_{i,j} < R_e _d _d _k _v$

Gemäss BFS-Pendlermatrix 2018

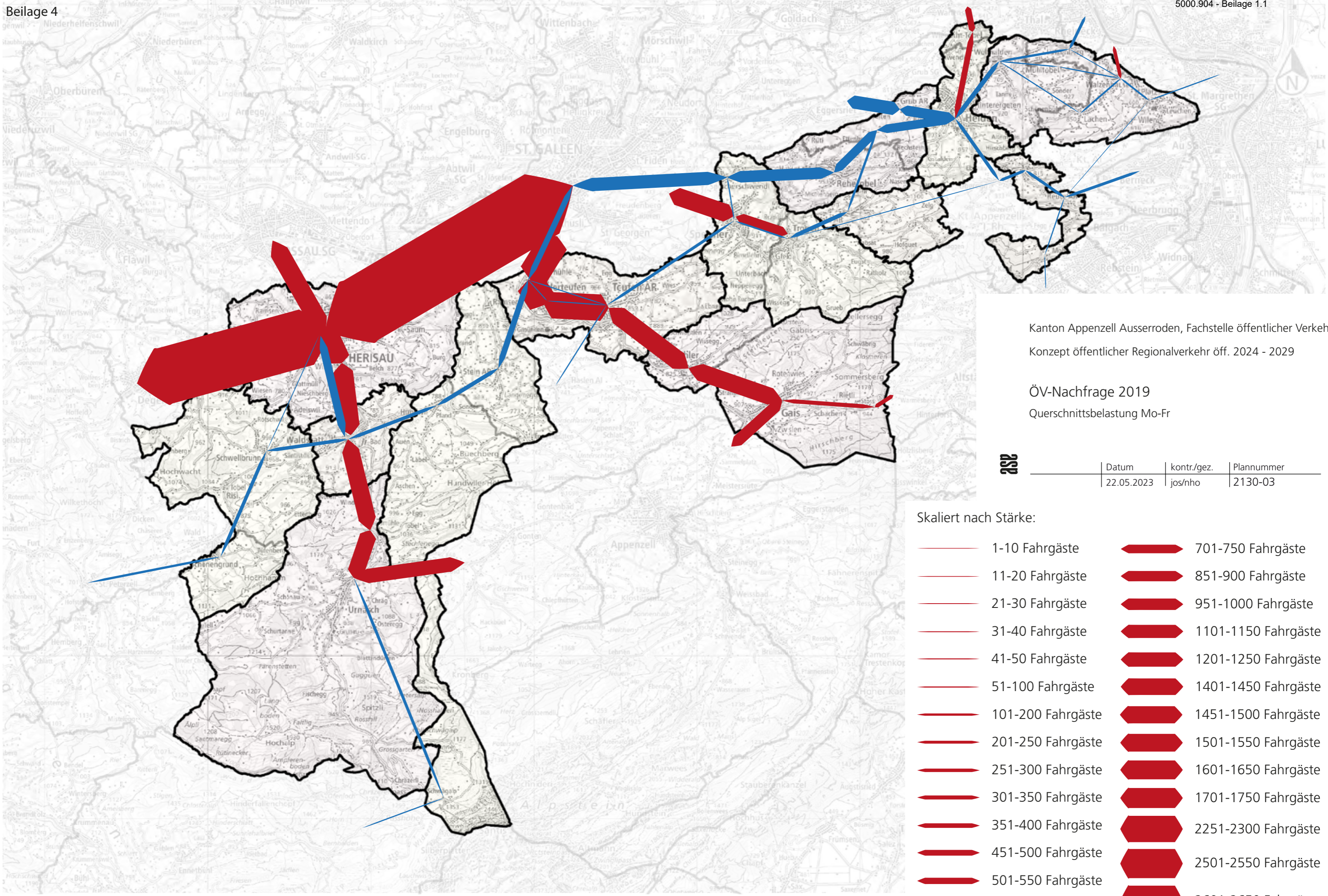


Datum	kontr./gez.	Plannummer
22.05.2023	jos/nho	2130-02

Skaliert nach Stärke (nicht mit Kantonsintern identisch):



Ströme mit <25 Pendlern nicht dargestellt.



Kanton Appenzell Ausserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr

Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029

ÖV-Nachfrage 2019

Querschnittsbelastung Mo-Fr



Datum	kontr./gez.	Plannummer
22.05.2023	jos/nho	2130-03

Skaliert nach Stärke:

- 1-10 Fahrgäste
- 701-750 Fahrgäste
- 11-20 Fahrgäste
- 851-900 Fahrgäste
- 21-30 Fahrgäste
- 951-1000 Fahrgäste
- 31-40 Fahrgäste
- 1101-1150 Fahrgäste
- 41-50 Fahrgäste
- 1201-1250 Fahrgäste
- 51-100 Fahrgäste
- 1401-1450 Fahrgäste
- 101-200 Fahrgäste
- 1451-1500 Fahrgäste
- 201-250 Fahrgäste
- 1501-1550 Fahrgäste
- 251-300 Fahrgäste
- 1601-1650 Fahrgäste
- 301-350 Fahrgäste
- 1701-1750 Fahrgäste
- 351-400 Fahrgäste
- 2251-2300 Fahrgäste
- 451-500 Fahrgäste
- 2501-2550 Fahrgäste
- 501-550 Fahrgäste
- 2601-2650 Fahrgäste
- 651-700 Fahrgäste