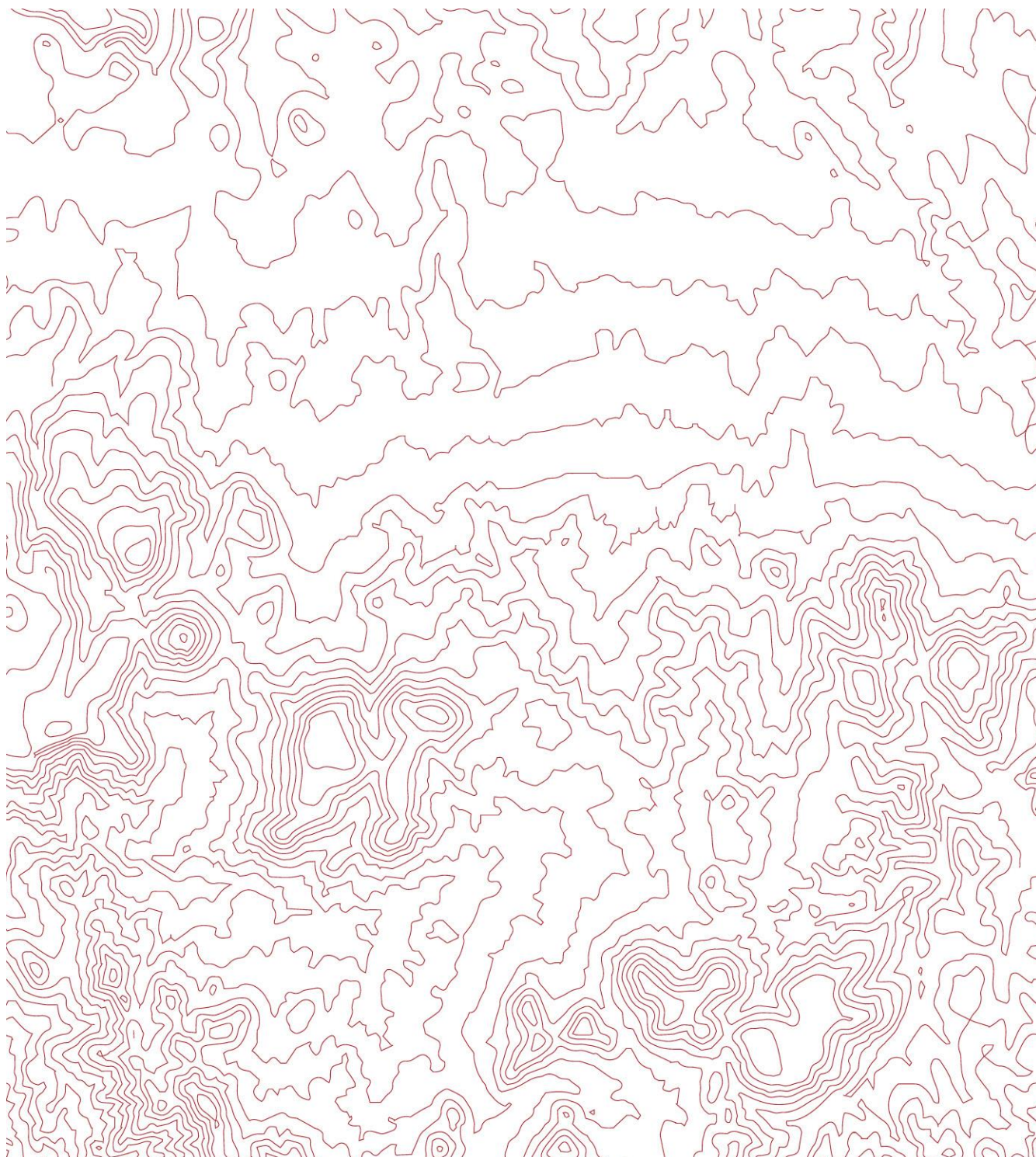


Gesamtverkehrsstrategie Appenzell Ausserrhoden

Dokumentation der Situations- und Trendanalyse (Analyse)

Stand 15. Juli 2026



Projektteam

Laura Herten
Fabienne Perret

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Glossar

Dekarbonisierung	Umstellung des motorisierten Verkehrs auf kohlenstofffreie und erneuerbare Energiequellen.
Elektrifizierung	Umstellung des motorisierten Verkehrs auf batteriebetriebene Fahrzeuge.
Erreichbarkeit	Erreichbarkeit beschreibt, wie gut ein Ort mit anderen Orten verbunden ist – gemessen daran, wie viele Menschen, Arbeitsplätze oder Ziele innerhalb einer bestimmten Zeit erreichbar sind, unter Berücksichtigung von Reisezeit, Staus und anderen Verzögerungen.
Erschliessung	Der Zugang an einem Ort zur Verkehrsinfrastruktur und zu Verkehrsmitteln, z.B. Zugang zum ÖV.
E-Bike	E-Bikes sind Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung und umfassen sowohl langsame als auch schnelle Modelle. Die langsamen E-Bikes, sogenannte Pedelecs, haben eine Motorleistung von maximal 500 Watt und unterstützen das Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Schnelle E-Bikes, auch S-Pedelecs genannt, verfügen über eine Motorleistung von bis zu 1000 Watt und bieten Tretunterstützung bis 45 km/h. Für diese ist ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild erforderlich. S-Pedelecs dürfen neben den Strassen, die für motorisierte Fahrzeuge zugelassen sind, auch auf Radwegen fahren und sind bei einem zweigeteilten Fahrverbot zugelassen.
Fuss-/Veloverkehr (FVV)	Fussverkehr stellt das Zurücklegen von Wegen zu Fuss dar. Veloverkehr ist das Fahren mit dem Velo, das besonders für Strecken bis etwa fünf Kilometer schnell und flexibel ist. Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) sind zentrale Bausteine einer nachhaltigen und effizienten Mobilität.
Freizeitverkehr	Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden. Beispiele sind: Besuche bei Verwandten/Bekannten, Gastronomiebesuche, Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen, aktiver/passiver Sport, Wanderungen, Vereinsaktivitäten etc.
Grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion	Gemäss kantonalem Raumkonzept gehören folgende Gemeinden zu den grösseren Gemeinden mit Zentrumsfunktion: Teufen, Speicher, Heiden.
Ländliche Gemeinden	Gemäss kantonalem Raumkonzept gehören folgende Gemeinden zu den ländlichen Gemeinden: Schwellbrunn, Hundwil, Stein, Schönggrund, Rehetobel, Wald, Grub, Wolfhalden, Lutzenberg, Reute.
Mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion	Gemäss kantonalem Raumkonzept gehören folgende Gemeinden zu den mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion: Waldstatt, Urnäsch, Bühler, Gais, Trogen, Walzenhausen.
Mobilitätsmanagement	Zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Massnahmen.
Mobility as a Service (MaaS)	Bezeichnet die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote für einen einfachen Zugang inkl. Buchung (mit einem Klick oder für einen (Pauschal-)Preis), mit der Idee, keine Mobilitätswerkzeuge (Verkehrsmittel) mehr zu besitzen, sondern sie nach Bedarf geteilt zu nutzen.
Modal-Split	Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr, gemessen beispielsweise in Personenkilometer oder Anzahl Wegen. Verkehrsmittelverlagerungen werden als Modal-Shift bezeichnet.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Motorisierte Verkehrsmittel (wie z.B. PW, Motorrad und Lastwagen) für den individuellen Personen- sowie Gütertransport
Mikromobilität	Motorisierte sowie nicht motorisierte Kleinst- und Leichtfahrzeuge, die sich durch ihre kompakte und leichte Bauweise auszeichnen. Sie sind primär

		für den individuellen Personentransport konzipiert. Darunter fallen beispielsweise (E-)Trottinets, Hoverboards oder Segways.
Multimodalität		Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bei unterschiedlichen Fahrten, z.B. heute mit dem Velo zur Arbeit, morgen mit dem ÖV.
Intermodalität		Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander auf der gleichen Fahrt vom Quell- zum Zielort, z.B. mit dem Velo zum Bahnhof/Zug.
Kantonales Zentrum		Gemäss kantonalem Raumkonzept stellt die Gemeinde Herisau das kantonale Zentrum dar.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)		Verkehrliche Angebote mit regelmässigen Fahrten gemäss publiziertem Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen kollektiv genutzt werden können.
Öffentlicher Individualverkehr (ÖIV)		Verkehrliche Angebote, die flexibel und bedarfsgesteuert sind, aber kollektiv genutzt werden können. Dazu zählen beispielsweise On-Demand-Verkehre, Ridepooling- und Sharing-Dienste. Der ÖIV kombiniert die individuelle Abrufbarkeit des motorisierten Individualverkehrs mit den gemeinschaftlichen Nutzungsprinzipien des öffentlichen Verkehrs.
On-Demand-Angebote		Fahr-Service, der es Fahrgästen ermöglicht, individuell von einem Standort zum anderen befördert zu werden. Dieser kann sowohl von der öffentlichen Hand als auch privat betrieben werden.
Pendlerverkehr		Verkehr durch Arbeits- und Ausbildungspendlerinnen und -pendler, die ausserhalb ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsortes wohnen und den Weg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte in der Regel täglich oder wöchentlich zurücklegen.
Pooling		Gemeinsam organisiertes Teilen von Fahrten durch Mitnahme von mehreren Personen, die ähnliche oder gleiche Wege haben. Beispiele sind Fahrgemeinschaften oder Mitfahrdienste.
Sharing		Teilen von Fahrzeugen. Die Nutzung der Verkehrsmittel erfolgt seriell (von den Personen nacheinander) und damit individuell.
Durchschnittlicher (DTV)	Tagesverkehr	Bezeichnet das Verkehrsaufkommen an allen Tagen, ohne Unterscheidung zwischen Wochentagen und Wochenenden.
Durchschnittlicher (DWV)	Werktagverkehr	Bezeichnet das Verkehrsaufkommen unter der Woche (Montag bis Freitag), ausgenommen Feiertage. Er ist stark geprägt durch berufs-, schul- und ausbildungsbezogene Mobilität sowie durch alltägliche Erledigungen, Freizeitaktivitäten und Einkäufe.
Wochenendverkehr		Bezeichnet das Verkehrsaufkommen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Er ist typischerweise geprägt durch Freizeit-, Einkaufs- und Ausflugsverkehr sowie Besuche und Veranstaltungen und ist saison- resp. häufig auch wetterabhängig. Er unterscheidet sich in Struktur und zeitlicher Verteilung deutlich vom Werktagverkehr und stellt besondere Anforderungen an die Planung flexibler und nachfrageorientierter Verkehrsangebote.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
1.1	Anlass und Ziel	6
1.2	Einbettung der Gesamtverkehrsstrategie	6
1.3	Aufbau und Struktur	7
2.	Situations- und Trendanalyse	8
2.1	Regionen und Raumtypen in Appenzell Ausserrhoden	9
2.2	Teil 1 – Analyse der Verkehrsnachfrage	11
2.2.1	Einleitung	11
2.2.2	Verkehrsnachfrage	11
2.2.3	Verkehrsmittelwahl	13
2.2.4	Verkehrsarten	16
2.2.5	Arbeitsplatzgebiete und Tourismuseinrichtungen	22
2.3	Teil 2 – Analyse weiterer Datengrundlagen mit verkehrlicher Relevanz	28
2.3.1	Einleitung	28
2.3.2	Abstimmung Siedlung und Verkehr	28
2.3.3	Anteil der Verkehrsflächen an Kantons- bzw. Siedlungsflächen	33
2.3.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	34
2.3.5	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	38
2.3.6	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	46
2.3.7	Motorisierungsgrad, Dekarbonisierung und Elektrifizierung	51
2.3.8	Verkehrssicherheit	52
2.3.9	Inter- und Multimodalität	54
2.3.10	Geteilte Mobilität	56
2.3.11	Neue Mobilität und Digitalisierung	56

1. Einleitung

1.1 Anlass und Ziel

Im Kanton Appenzell Ausserrhoden fehlen derzeit übergeordnete strategische Leitlinien, welche die zukünftig angestrebte verkehrliche Strategie aufzeigen. Damit fachliche und politische Diskussionen im Bereich Verkehr künftig erleichtert werden können, soll eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) erarbeitet werden. Die GVS soll künftig einen übergeordneten Handlungsrahmen vorgeben, welcher informiert und Orientierung bei Entscheidungen mit verkehrspolitischem Bezug gibt.

Die GVS richtet sich als strategische und konzeptionelle Grundlage in erster Linie an Entscheidungsträger in der Politik (v.a. Kantonsrat, Regierungsrat, kommunale Räte) und der Verwaltung. Sie ist aber auch öffentlich und hat informativen Charakter für die Allgemeinheit.

1.2 Einbettung der Gesamtverkehrsstrategie

Die GVS zeigt basierend auf den Vorgaben des Bundes auf, wie sich der Verkehr in Appenzell Ausserrhoden künftig entwickeln soll und wie bestehende sowie zukünftige verkehrliche Herausforderungen im funktionalen Raum, d.h. auch kantonsübergreifend konzeptionell und raum-spezifisch angegangen werden sollen. Die GVS bildet somit das gesamtkantonale öffentliche Interesse im Bereich Mobilität und Verkehr ab. Die GVS legt die verkehrspolitischen Ziele fest und bildet den strategischen sowie konzeptionellen Rahmen. Sie enthält Handlungsanweisungen für die sektoralen Programme – etwa für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr oder das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee. Die raumwirksamen Inhalte der GVS werden in die behördenverbindliche kantonale Richtplanung integriert.

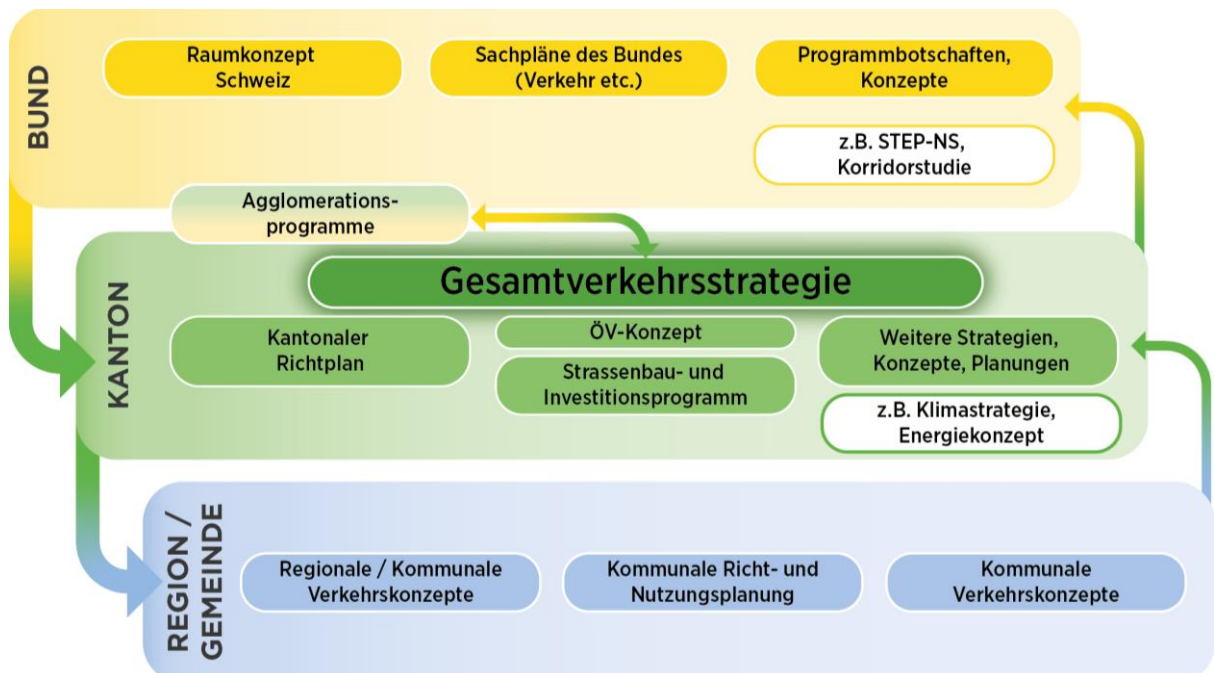


Abbildung 1: Einbettung der Gesamtverkehrsstrategie

1.3 Aufbau und Struktur

Die GVS gliedert sich in zwei Berichtsdokumente:

1. Der **erste** Bericht beschreibt die **Situations- und Trendanalyse**. Auf Grundlage einer daten- und faktenbasierten Problemanalyse werden die aktuellen sowie zukünftigen Herausforderungen, Chancen und Trends im Gesamtverkehr des Kantons aufgezeigt.
2. Der **zweite** Bericht fasst die zentralen Erkenntnisse aus der Situations- und Trendanalyse zusammen. Darauf aufbauend werden **Ziele** (inkl. Zielbild), **Strategien** sowie die **Umsetzung und Handlungsanweisungen** mit Blick auf den Zielhorizont 2050 erläutert.

Der vorliegende Fachbericht befasst sich mit der Situations- und Trendanalyse. Er bildet die fundierte fachliche Grundlage für die eigentliche Gesamtverkehrsstrategie (zweiter Bericht).

2. Situations- und Trendanalyse

Eine zentrale Grundlage für die GVS ist die in diesem Bericht dargelegte verkehrliche Situations- und Trendanalyse. Für die Erarbeitung der GVS fehlen heute teilweise belastbare Datengrundlagen. Die vorhandenen Analysen umfassen lediglich eine verkehrsmittelübergreifende Problemerkhebung für die sechs Agglomerationsgemeinden (Waldstatt, Herisau, Heiden, Teufen, Speicher und Lutzenberg) und punktuelle Untersuchungen auf lokaler Ebene oder in spezifischen Verkehrssektoren. Eine ganzheitliche Betrachtung zentraler verkehrlicher Indikatoren für den gesamten Kanton ist nicht vorhanden. Auf Basis von zahlen- und faktenbasierten Grundlagen werden die heutige und zukünftige Mobilität und Verkehrssituation analysiert. Daraus lassen sich Herausforderungen, Chancen sowie Trends für die zukünftige Entwicklung der Gesamtverkehrssituation in Appenzell Ausserrhoden ableiten.

Die Situations- und Trendanalyse teilt sich in zwei Analysen auf:

- **Im ersten Teil** (siehe 2.2) wird die Verkehrsnachfrage anhand von Mobilfunkdaten analysiert. Dabei handelt es sich um anonymisierte Mobilfunkdaten, aus denen mithilfe von künstlicher Intelligenz bestehende Verkehrsmuster abgeleitet und Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und Verkehrsnachfrage generiert werden. Die Auswertung der Daten erarbeitete die Firma «42hacks». Die Kalibrierung der Daten erfolgte über Werte von Zählstellen und ÖV-Auslastungsdaten. Die Methodik wurde zudem in einer externen Studie mit der Pendlerstatistik des Bundesamtes für Statistik (bfs) abgeglichen. Die Daten weisen eine hohe Übereinstimmung von rund 98 % auf (*Externe begutachtende Einschätzung zur «intelligenten Datennutzung» durch 42hacks* [forthcoming 2025, noch nicht veröffentlicht]). Die ermittelte Verkehrsnachfrage weist aber keine absolute Genauigkeit auf. Dennoch lassen sich auf Basis der Daten aussagekräftige Tendenzen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und -nachfrage erkennen und Muster für das Verkehrsverhalten in Appenzell Ausserrhoden ableiten. Auf Grundlage der ermittelten Kennzahlen kann ein Monitoring-System etabliert werden, das auf einer einheitlichen und belastbaren Datengrundlage basiert. Dies ermöglicht eine repräsentative Bewertung, ob die Gesamtverkehrsstrategie sowie die konkreten Massnahmen der nachgelagerten Instrumente tatsächlich wirksam sind.
- **In zweiten Teil** (siehe 2.3) erfolgt die Analyse von weiteren Grundlagen und Daten. Diese ermöglichen vertiefte Aussagen zur heutigen und zukünftigen Verkehrssituation.

2.1 Regionen und Raumtypen in Appenzell Ausserrhoden

Appenzell Ausserrhoden umfasst zwanzig Gemeinden. Diese lassen sich in die drei Bezirke Vorderland, Mittelland und Hinterland zuteilen. Darüber hinaus werden die Gemeinden im kantonalen Raumkonzept für die Charakterisierung und künftige Entwicklung in vier Raumtypen (Kantonales Zentrum, Grösse und Mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion, Ländliche Gemeinden) unterteilt (vgl. Abbildung 2).

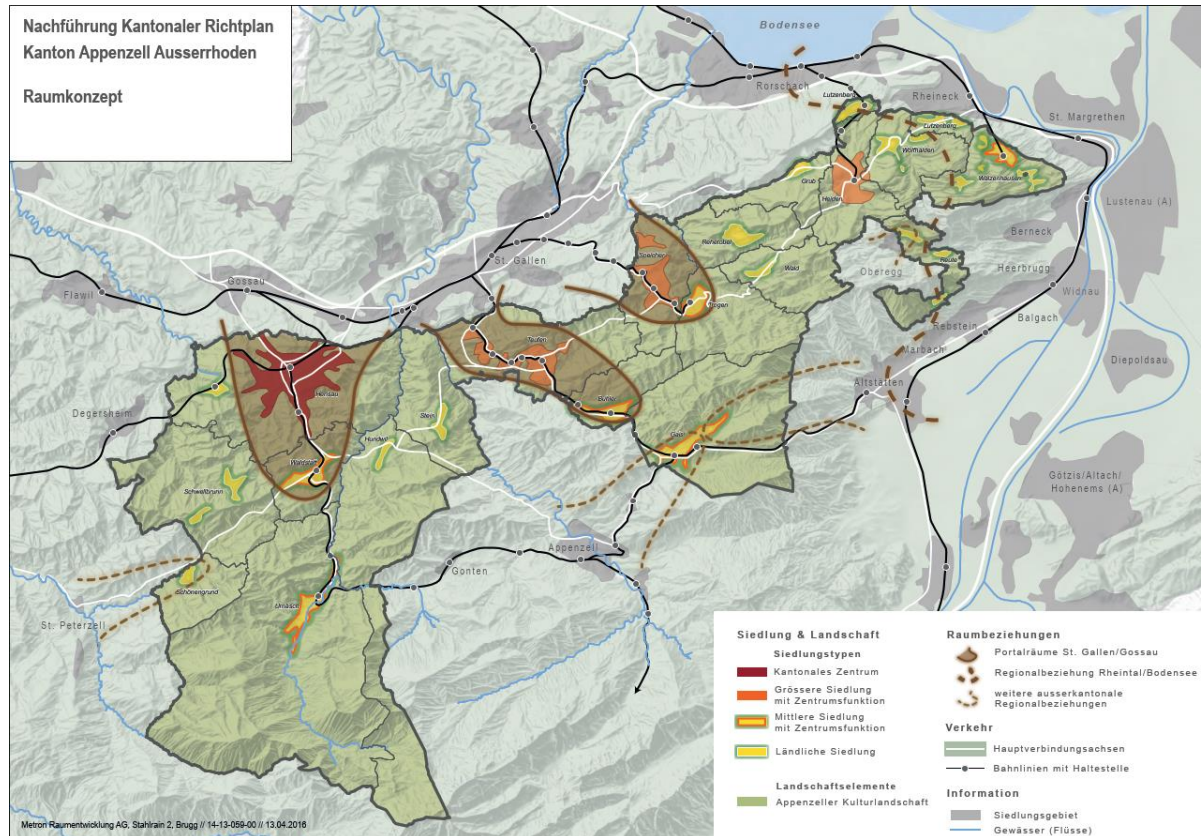


Abbildung 2: Raumkonzept Kanton Appenzell-Ausserrhoden (Quelle: Raumkonzept, Kanton Appenzell Ausserrhoden)

Je Raumtyp bestehen dabei spezifische Anforderungen an das Mobilitätssystem. Die GVS greift die räumliche Differenzierung der Raumtypen auf und formuliert differenziert Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs. Die Einteilung der Gemeinden in Regionen und Raumtypen gestalten sich wie folgt:

Gemeinde	Raumtyp (gemäss Raumkonzept)	Region
Herisau	Kantonales Zentrum	Hinterland
Teufen	Grössere Gemeinde mit Zentrumsfunktion	Mittelland
Speicher		Mittelland
Heiden		Vorderland
Waldstatt		Hinterland
Urnäsch	Mittlere Gemeinde mit Zentrumsfunktion	Hinterland
Bühler		Mittelland
Gais		Mittelland
Trogen		Mittelland
Walzenhausen	Ländliche Gemeinde	Vorderland
Schwellbrunn		Hinterland
Hundwil		Hinterland
Stein		Hinterland
Schönengrund		Hinterland
Rehetobel		Vorderland
Wald		Vorderland
Grub		Vorderland
Wolfhalden		Vorderland
Lutzenberg		Vorderland
Reute		Vorderland

Tabelle 1: Gemeinden im Kanton AR, gegliedert nach ehemaligem Bezirk und Raumtypen

2.2 Teil 1 – Analyse der Verkehrsnachfrage

2.2.1 Einleitung

Eine detaillierte Analyse der Verkehrsnachfrage war aufgrund der Datenlage in Appenzell Ausserrhoden bis anhin nicht möglich. Aus diesem Grund wurde eine Auswertung der Verkehrsnachfrage basierend auf anonymisierte Mobilfunkdaten an die Firma «42hacks» in Auftrag gegeben. Die folgenden Analysen wurden von ihnen mit Daten aus dem Jahr 2023 erstellt:

- Ermittlung der Verkehrsnachfrage (Anzahl Wege und Personenkilometer)
- Ermittlung der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split von MIV, ÖV, FVV)
- Ermittlung der Verkehrsströme (Binnen-, Ziel- und Quell- und Durchgangsverkehr)
- Verkehrsnachfrage von grösseren Arbeitsplatzgebieten und Tourismuseinrichtungen

2.2.2 Verkehrsnachfrage

Zur Erhebung der Verkehrsnachfrage¹ hat 42hacks sowohl Anzahl Wege als auch Personenkilometer pro Werktag ausgewertet. Die Auswertung erlaubt differenzierte Aussagen zum Verkehrsaufkommen nach Region, Raumtyp und Gemeinde. Im Folgenden wird die Verkehrsnachfrage auf Grundlage der Anzahl Wege pro Werktag dargestellt, da sich die prozentualen Verteilungen der Anzahl Wege und Personenkilometer weitgehend miteinander decken und zu vergleichbaren Erkenntnissen führen.

Im Jahr 2023 wurden im Kanton insgesamt 95'066 Wege pro Werktag ermittelt. Der grösste Anteil entfällt auf das Hinterland (53 %), gefolgt vom Mittelland (29 %) und dem Vorderland (17 %) (vgl. Abbildung 3). Diese Verteilung ist insbesondere auf die Lage von Herisau – als bevölkerungsreichste Gemeinde und kantonales Zentrum im Hinterland – sowie auf die ländlich geprägte Struktur des Vorderlands zurückzuführen.

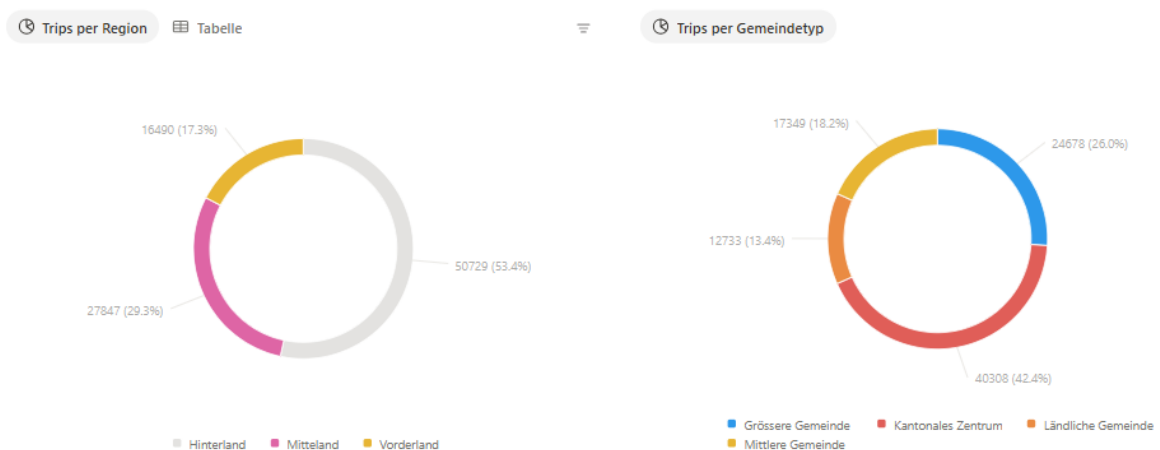


Abbildung 3: Wege pro Werktag, DWV 2023; links pro Region, rechts Grafik pro Raumtyp [Quelle: 42hacks]

Die Verteilung der Wege pro Raumtyp zeigt Unterschiede, die sich mit der Funktion und Erreichbarkeit der Raumtypen erklären lassen:

- **Kantonales Zentrum:** Herisau verzeichnet mit 42 % aller Wege pro Person und Werktag das höchste Verkehrsaufkommen im Kanton. Dies ist auf die gute Erschliessung, die

¹ Die Auswertungen berücksichtigen das Verkehrsaufkommen im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Der Durchgangsverkehr wurde in dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

zentrale Lage sowie ausgeprägte Pendlerverflechtungen zurückzuführen. Mit rund 5 Wegen pro Person und Werktag liegt Herisau deutlich über dem Schweizer Durchschnitt von 3.75 Wegen pro Person und Werktag (vgl. Mikrozensus Mobilität und Verkehr).

- **Grösseren Gemeinden mit Zentrumsfunktion:** In den Gemeinden Heiden, Teufen und Speicher werden 26 % aller Wege generiert, die an einem Werktag im Kanton zurückgelegt werden. Pro Person und Werktag werden im Durchschnitt 3.2 Wege zurückgelegt. Das Verkehrsaufkommen resultiert aus einer guten Verkehrsanbindung sowie dem vielfältigen Angebot an Arbeitsplätzen und Dienstleistungen in diesen Gemeinden.
- **Mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion:** Mit einem Anteil von 18 % am gesamten Verkehrsaufkommen und 2.2 bis 3.0 Wegen pro Person und Werktag weisen mittlere Gemeinden (Waldstatt, Urnäsch, Bühler, Gais, Trogen, Walzenhausen) mit Zentrumsfunktion ein vergleichsweise geringeres Verkehrsaufkommen auf.
- **Ländliche Gemeinden:** 13 % der kantonalen Wege werden in ländlichen Gemeinden Werktags zurückgelegt. Im Durchschnitt legen die Bewohnerinnen und Bewohner dort rund 2.1 Wege pro Person und Werktag zurück. Die Anzahl der Wege pro Person in ländlichen Gemeinden variiert jedoch stark – von nur etwa 1 bis zu 4 Wegen pro Person und Werktag. Die Verkehrsnachfrage ist durch die ländliche Struktur aber sehr stark geprägt. Je nachdem, wie gut das Mobilitätsangebot ist und wie stark die Gemeinden funktional mit der Umgebung vernetzt sind, resultiert eine unterschiedliche Verkehrsnachfrage.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

1. **Um die Verkehrsnachfrage massgeblich und effizient beeinflussen zu können, müssen in der GVS v.a. die Zentrumsgemeinden in den Fokus genommen und griffige Strategien entwickelt werden.**

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 1.1 Die Verkehrsnachfrage korreliert in hohem Masse mit dem Raumtyp, der Gemeindefunktion und der Erreichbarkeit. Die Zentrumsgemeinden mit über 4'000 Einwohner und gut erschlossene Orte mit einer ausgeprägten Pendlerstruktur weisen ein deutlich höheres Mobilitätsaufkommen gegenüber den restlichen Gemeinden auf.
- 1.2 Rund 70 % der Verkehrsnachfrage an Werktagen (rund 65'000 Wege) von Appenzell Ausserrhoden werden im kantonalen Zentrum Herisau und den Zentrumsgemeinden Teufen, Speicher und Heiden generiert. Davon wiederum 60 % der Wege (rund 40'300) erfolgen in der Gemeinde Herisau. Dies dürfte nebst der mit Abstand grössten Einwohnerzahl insbesondere auch mit dem hohen Berufsverkehrsaufkommen zu tun haben.
- 1.3 Die mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion generieren werktags eine vergleichbare Verkehrsnachfrage (gesamthaft rund 17'500 Wege), wobei die Gemeinden Urnäsch und Gais die höchsten Werte erreichen.
- 1.4 Ländliche Gemeinden (rund 12'500 Wege) zeigen ein heterogenes Nachfrageverhalten, was insbesondere auf unterschiedliche strukturelle Rahmenbedingungen hindeutet. Daraus ergeben sich Chancen für flexible, bedarfsgerechte Mobilitätslösungen, insbesondere im Bereich des ÖV, Fuss- und Veloverkehr und neuer Mobilitätsformen. Die Gemeinden Stein und Lutzenberg generieren die höchste Verkehrsnachfrage bei den ländlichen Gemeinden.

2.2.3 Verkehrsmittelwahl

Die Auswertung zur Verkehrsmittelwahl basiert auf der durchschnittlichen Anzahl Wege pro Werktag. Der Modal-Split erlaubt eine differenzierte Betrachtung der genutzten Verkehrsmittel auf kantonaler, regionaler sowie gemeindespezifischer Ebene. Während auf Kantonsebene eine Unterscheidung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichen Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr (FVV) möglich ist, können auf regionaler und kommunaler Ebene der FVV methodisch nicht differenziert ausgewiesen werden, da die Stichmenge der zur Verfügung stehender Mobildaten zu gering ist. Diese werden als FVV zusammengefasst.

Modal-Split-Anteile

Bei Betrachtung der werktäglichen Wege zeigt sich folgender Modal-Split im Kanton: 68% entfallen auf den MIV, 18% auf den Fuss- und Veloverkehr und 14% auf den ÖV.

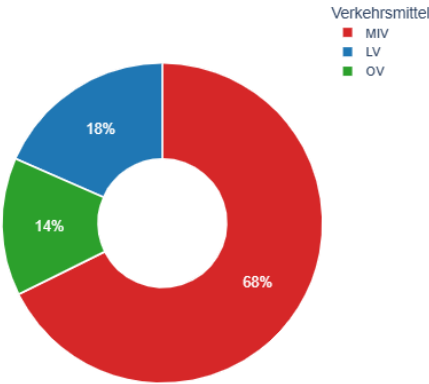
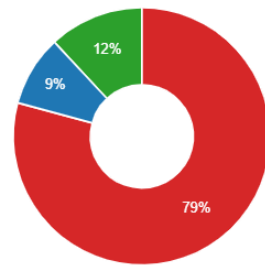


Abbildung 4: Modal-Split im Kanton Appenzell Ausserrhoden, DWV 2023 [Quelle: 42hacks]

Bei Betrachtung der drei Regionen zeigen sich folgende Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl zwischen dem Hinterland, Mittelland und Vorderland:

Region	Modal-Split
Hinterland	Verkehrsmittel MIV LV ÖV 67% 24% 9% MIV: 67% ÖV: 9% LV: 24%
Mittelland	Verkehrsmittel MIV ÖV LV 59% 26% 15% MIV: 59% ÖV: 26% LV: 15%

Vorderland

Verkehrsmittel
 ■ MIV
 ■ ÖV
 ■ LV

MIV: 79%

ÖV: 12%

LV: 9%

Tabelle 2: Modal-Split differenziert nach Region (Hinterland, Mittelland und Vorderland), DWV 2023 [Quelle: 42hacks]

Diese Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl bestätigen ein klares Muster, das bereits im Kapitel 2.2.2 zur Verkehrsnachfrage sichtbar wurde: Das Mobilitätsverhalten steht in engem Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur und der funktionalen Bedeutung der jeweiligen Regionen und Gemeinden. Es zeigt sich jedoch auch, dass die Verkehrsmittelwahl stark von der jeweiligen Erschliessungssituation abhängt. Das Hinterland ist durch ländliche Strukturen geprägt und wird im öffentlichen Verkehr oft nur durch Busse erschlossen. Der hohe Anteil des Langsamverkehrs (LV) resultiert durch die Gemeinde Herisau (siehe nachfolgender Abschnitt). Im Mittelland begünstigt die vollständige Erschliessung mit den Appenzeller Bahnen die Nutzung des ÖV. In den ländlicher geprägten Vorderlandgemeinden dominiert hingegen das Auto als Hauptverkehrsmittel deutlich – ein Umstand, der auf die eingeschränkte Erschliessung sowie das begrenzte Angebot an Alternativen im ÖV und Veloverkehr zurückzuführen ist.

Eine Auswertung nach Raumtypen bestätigt diese Tendenz ebenfalls:

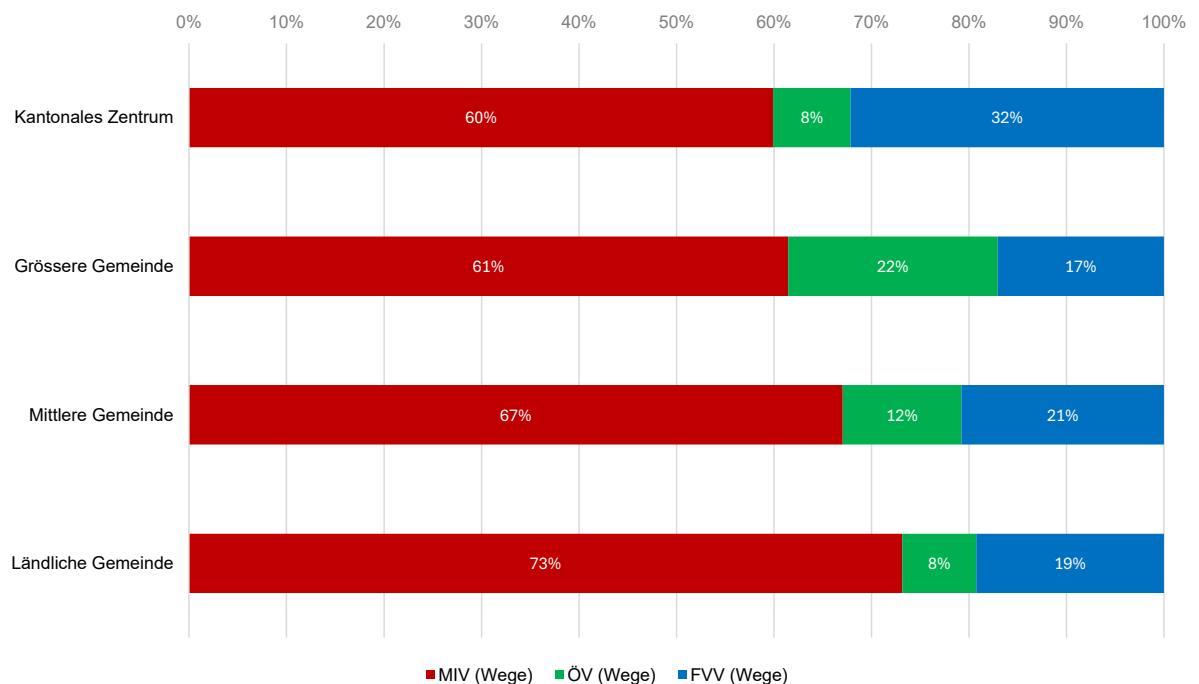


Abbildung 5: Modal-Split differenziert nach Raumtypen, DWV 2023 [Datenquelle: 42hacks]

In der Gemeinde Herisau, dem kantonalen Zentrum, liegt der MIV-Anteil bei 60 %, während der Anteil der FVV rund 32 % erreicht. Der ÖV ist mit 8 % unter Berücksichtigung des bestehenden Angebots gering und auf demselben Niveau wie derjenige der ländlichen Gemeinden. Mit zunehmender Peripherie und geringerer Siedlungsdichte nimmt der MIV-Anteil zu.

Hervorzuheben ist der im Raumtypvergleich deutlich erhöhte Anteil des ÖV in grösseren Zentrums Gemeinden, der im Durchschnitt 22 % beträgt.

Im Agglomerationsprogramm St. Gallen–Bodensee wurde für den Teilraum St. Gallen ein Zielwert von 60 % MIV-Anteil für das Jahr 2040 festgelegt – gemessen an den zurückgelegten Tagesdistanzen. Beim Vergleich mit den vorhandenen Auswertungen zum Kanton Appenzell Ausserrhoden ist zu beachten, dass die Modal-Split-Angaben nicht direkt vergleichbar sind: Die Daten von 42hacks basieren auf der Anzahl Wege pro Tag, während das Agglomerationsprogramm den Modal-Split anhand der Tagesdistanzen berechnet. Mit Hilfe der durchschnittlichen Weglänge² lassen sich die Angaben jedoch grob umrechnen und so auf eine gemeinsame Grundlage bringen.

Wird der Zielwert von 60 % MIV (bezogen auf Tagesdistanzen) auf Appenzell Ausserrhoden übertragen, zeigt sich: Kein Raumtyp im Kanton erreicht derzeit diesen Zielwert. Im kantonalen Zentrum sowie in grösseren Gemeinden liegt der MIV-Anteil bei Umrechnung in Tagesdistanzen bei rund 65 %. In mittelgrossen Gemeinden mit Zentrumsfunktion sowie in ländlichen Gebieten fällt der Wert sogar noch höher aus. Daraus ergibt sich grundsätzlich ein klarer Handlungsbedarf für alle Raumtypen – insbesondere aufgrund des Verlagerungspotenzials jedoch für die Gemeinden mit Zentrumsfunktion, wobei das Agglomerationsprogramm primär die dazugehörigen Gemeinden betrifft.

Spezifische Betrachtung der ÖV-Anteile

Innerhalb von Appenzell Ausserrhoden weisen die Gemeinden Speicher (rund 35 %), Grub (rund 33 %), Trogen (rund 23 %) und Teufen (rund 20 %) die grössten ÖV-Anteile aus. Mit Ausnahme von Grub sind die Gemeinden direkt mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen an die Stadt St. Gallen angebunden. Die Anbindung an die Durchmesserlinie ermöglicht hohe Kapazität, kurze Reisezeiten, gute Fahrplanstabilität und hohe Pünktlichkeit. Die Reisezeit ist konkurrenzfähig zum MIV und ermöglicht eine bequeme und verlässliche Verbindung in die Stadt St. Gallen. Während auf der Ost-Ast (Trogen, Speicher) bereits seit mehreren Jahren im durchgehenden 15-Minuten-Takt bedient wird, ist der West-Ast (Gais, Bühler) bislang weniger gut erschlossen – der Viertelstundentakt endet derzeit in Teufen. Nach dessen Einführung bis Teufen konnte ein messbarer Anstieg der Fahrgastzahlen verzeichnet werden, was den direkten Zusammenhang zwischen Angebotsausbau und Nutzung bestätigt.

Die Reisezeit von der Gemeinde Grub in die Stadt St. Gallen (Markplatz Bohl) beträgt rund 27 Minuten und ist fast doppelt so lange wie mit dem MIV. Der dennoch hohe ÖV-Anteil der Gemeinde Grub ist bemerkenswert, insbesondere im Vergleich zur ähnlich gelagerten Gemeinde Heiden mit nur 11% (siehe nachfolgender Abschnitt). Ein möglicher Erklärungsfaktor ist der ausgeprägte Schülerverkehr aus Grub SG.

Die Gemeinden Lutzenberg, Wolfhalden und Schwellbrunn (jeweils rund 2 %) sowie Hundwil, Schöngengrund, Reute, Stein (bis 4 %) haben geringe ÖV-Anteile. Diese geringen ÖV-Anteile hängen insbesondere mit der ländlichen Struktur und der eher peripheren Lage (Reisezeit, Umsteigesituationen) zusammen. Es ist anzunehmen, dass Angebotsausbauten innerhalb der bestehenden Angebotsstruktur zu keinen nennenswerten Veränderungen beim ÖV-Anteil führen würden, da für die Wahl des Verkehrsmittels vor allem die Reisezeit und die Direktheit (Umsteigesituation, Linienführung) entscheidende Faktoren sind, die derzeit nicht gegeben sind.

Der niedrige ÖV-Anteil von rund 8 % im kantonalen Zentrum Herisau lässt sich primär mit dem hohen Langsamverkehrsanteil von rund 32 % begründen. In den grösseren

2 Gemäss den Verkehrsperspektiven liegen für den Ist-Zustand (2017) die mittleren Wegelängen für den MIV bei 13 km, ÖV bei 19 km und dem FVV bei 2 km.

Zentrumsgemeinden (Teufen, Speicher, Heiden) liegt der durchschnittliche ÖV-Anteil bei rund 22 % und damit vergleichsweise hoch. Auffallend ist jedoch, dass Heiden trotz seiner Stellung als regionales Zentrum nur 11 % erreicht – unter anderem deshalb, weil der Bahnhof im Siedlungsraum dezentral liegt, keine direkte Bahnerschliessung besteht und das Angebot durch Taktlücken sowie eingeschränkte Betriebszeiten (v. a. abends) wenig attraktiv ist.

Die mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion haben stark variierende ÖV-Anteile. Eher geringe ÖV-Anteile von weniger als 10 % erreichen die Gemeinden Waldstatt, Bühler und Walzenhausen. Die Gemeinden Urnäsch und Gais haben ÖV-Anteile von rund 15 %. Den höchsten ÖV-Anteil erreicht die Gemeinde Trogen mit rund 23 %, die mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen sehr gut an die St. Gallen angebunden ist. Auffallend ist, dass insbesondere in den Gemeinden Gais und Bühler die Anteile des MIV hoch sind (minimal rund 85 %), was u.a. auf das Fehlen eines 15-Minuten-Takts zurückzuführen ist.

Bei den ländlichen Gemeinden weisen Grub (rund 33 %) und Rehetobel (rund 16 %) überdurchschnittliche ÖV-Anteile auf. Der gute ÖV-Anteil der Gemeinde Rehetobel lässt sich insbesondere mit der konkurrenzfähigen Reisezeit des ÖV (rund 24 Minuten) zum MIV (rund 15 Minuten) in die Stadt St. Gallen erklären. Die restlichen ländlichen Gemeinden weisen tiefe ÖV-Anteile (maximal rund 7 %) auf.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

2. Die Verkehrsmittelwahl wird stark durch Raumstruktur und Erschliessung geprägt – der Schlüssel zur Förderung nachhaltiger Mobilität liegt in gut erschlossenen Zentrumsgemeinden mit hoher Dichte und sehr guter Bahnanbindung.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 2.1 Die Verkehrsmittelwahl steht in engem Zusammenhang mit Siedlungsstruktur, dem Raumtyp und der Erschliessungsstruktur (v.a. Reisezeiten). Zentral gelegene Gemeinden mit hoher Dichte und Zentrumsfunktion wie Herisau weisen tiefere Anteile des MIV auf. In ländlich-peripheren Gemeinden mit ausgeprägter Streusiedlung hingegen dominiert der MIV klar. Zentrumsgemeinden mit Bahnanbindung begünstigen den ÖV.
- 2.2 Gemeinden mit einer Anbindung an die Durchmesserlinie Appenzell-Trogen der Appenzeller Bahnen weisen mit Ausnahme der Gemeinde Bühler einen überdurchschnittlichen ÖV-Anteil innerhalb von Appenzell Ausserrhoden aus. Die Gemeinden auf dem östlichen Ast der Durchmesserlinie zwischen der Stadt St. Gallen und der Gemeinde Trogen weisen gegenüber dem Ast zwischen der Stadt St. Gallen und Appenzell die höheren ÖV-Anteile auf.
- 2.3 Das kantonale Zentrum Herisau und die Gemeinden Waldstatt, Walzenhausen, Schwellbrunn, Hundwil, Trogen und Wald weisen einen FVV-Anteil von mindestens 25 % aus. Dies hängt teilweise mit dem Arbeitsplatzangebot in der jeweiligen Gemeinde (Herisau, Waldstatt, Walzenhausen) zusammen. Die Gemeinden mit einem hohen FVV-Anteil haben mit Ausnahme der Gemeinde Trogen einen tiefen bis sehr tiefen ÖV-Anteil.

2.2.4 Verkehrsarten

Gesamtverkehr

Der Verkehr wird in folgende Verkehrsarten aufgeteilt:

- Binnenverkehr: Verkehr mit Start- und Zielpunkt innerhalb eines bestimmten Untersuchungsgebiets, hier Appenzell Ausserrhoden.

- Zielverkehr: Verkehr mit Startpunkt ausserhalb und Zielpunkt innerhalb des Untersuchungsgebiets (Appenzell Ausserrhoden).
- Quellverkehr: Verkehr mit Startpunkt im Untersuchungsgebiet (Appenzell Ausserrhoden) und Zielpunkt ausserhalb des Untersuchungsgebiets.
- Durchgangsverkehr: Verkehr, der das Untersuchungsgebiet (Appenzell Ausserrhoden) durchfährt, ohne dort anzuhalten.

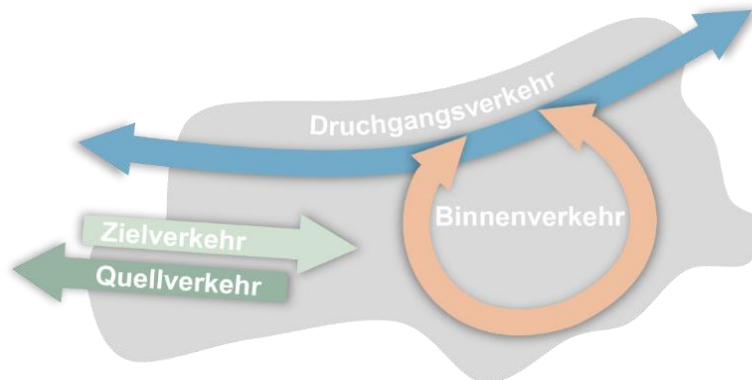


Abbildung 6: Verkehrsarten

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die prozentuale Verteilung der Wege in Appenzell Ausserrhoden nach Verkehrsart im durchschnittlichen Werktagverkehr:

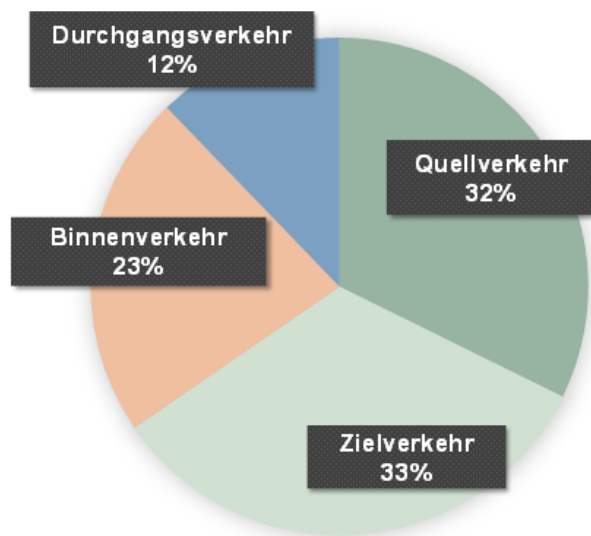


Abbildung 7: Verteilung Binnen-, Ziel-, Quell-, Durchgangsverkehr (gemessen an Anzahl Wege im DWV 2023)
[Datenquelle: 42hacks]

Mangels entsprechender Daten lässt sich nicht klar zwischen Pendler- und Freizeitverkehr unterscheiden; entsprechende Aussagen beruhen daher auf Annahmen. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass der relative Anteil des Pendlerverkehrs rückläufig ist. Gleichzeitig nimmt der Freizeitverkehr – einschliesslich des Alltagsverkehrs der Bevölkerung – sowohl absolut als auch anteilmässig zu und wird künftig voraussichtlich weiter an Bedeutung gewinnen.

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die wichtigsten Verkehrsströme im Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr des Kantons:

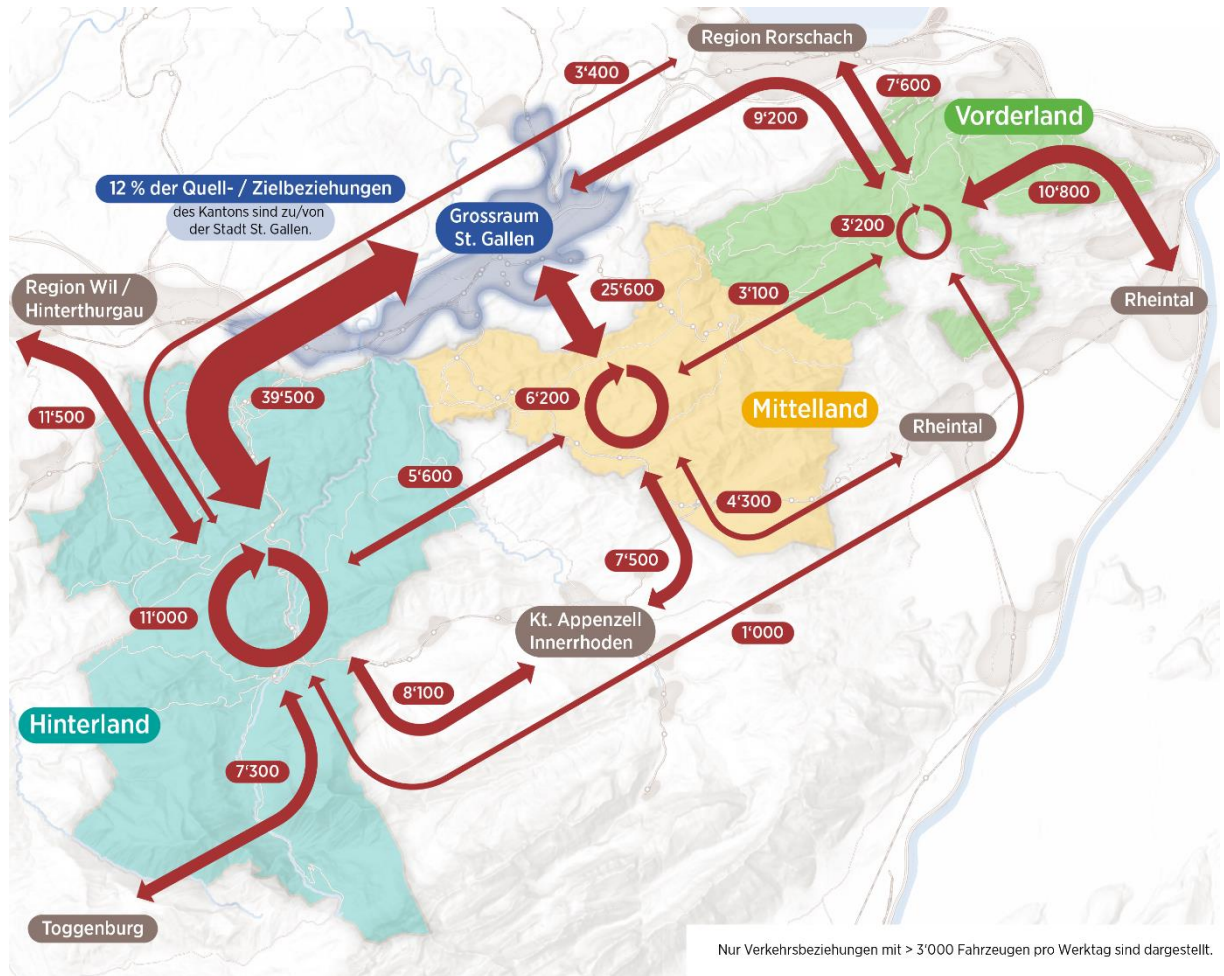


Abbildung 8: Verkehrsströme im Kanton. Personenfahrten an einem durchschnittlichen Werktag [DWV], Verkehrsströme kleiner gleich 3'000 nicht dargestellt

Binnenverkehr

Der Binnenverkehr (innerhalb von Appenzell Ausserrhoden) macht rund 23 % des Gesamtverkehrs aus. Die Analyse der innerkantonalen Wegebeziehungen zeigt folgende Resultate:

- Über die Hälfte der Binnenverkehrswege finden innerhalb der Gemeinde Herisau statt, was deren bedeutende Rolle als innerkantonales Zentrum unterstreicht.
- Weitere bedeutende Binnenverkehrsbeziehungen im Kanton bestehen zwischen den Gemeinden Teufen (Region Mittelland) und Heiden (Region Vorderland).
- Insgesamt finden die meisten Binnenbeziehungen innerhalb der jeweiligen Regionen statt, während die Verflechtungen zwischen den drei Teilregionen (Vorderland, Mittelland, Hinterland) vergleichsweise moderat sind. Insbesondere zwischen dem Vorderland und dem Hinterland finden deutlich am wenigsten Verkehrsbeziehungen statt.

Die Analyse zeigt, dass sich der Binnenverkehr auf zentrale Orte wie Herisau konzentriert, was zu lokal begrenzten Verkehrsbelastungen führt.

Modal-Split im Binnenverkehr

Region	MIV	ÖV	FVV
Innerhalb Vorderland	51 %	4 %	45 %
Innerhalb Mittelland	76 %	4 %	20 %
Innerhalb Hinterland	34 %	3 %	63 %

Tabelle 3: Modal-Split innerhalb der Regionen (Binnenverkehr, gerundet, gemessen an Anzahl Wege im DWV 2023)
[Datenquelle: 42hacks]

Im Binnenverkehr der einzelnen Regionen spielt der ÖV eine untergeordnete Rolle. Der geringe MIV-Anteil innerhalb des Vorder- und Mittellandes korreliert mit dem hohen Anteil des FVV. Dieser ist im Hinterland insbesondere durch den FVV-Anteil in der Gemeinde Herisau geprägt.

Zwischen den Regionen kann die Verkehrsmittelwahl aufgrund der Datenlage nur zwischen dem Vorder- und Mittelland und dem Mittel- und Hinterland ausgewiesen werden. Die Frequenzen zwischen dem Vorder- und Hinterland sind zu gering, um eine methodisch verlässliche Zahl ausweisen zu können. Die Anteile des FVV (rund 10 % bis 15 %), des MIV (rund 65 % bis 75 %) und des ÖV (rund 20 %) sind zwischen dem Vorder- und Mittelland und zwischen dem Mittel- und Hinterland grundsätzlich auf einem ähnlichen Niveau.

Quell- und Zielverkehr

Die Analyse des Quell- und Zielverkehrs zeigt eine ausgeglichene Verteilung zwischen dem Quellverkehr (rund 33 %) und dem Zielverkehr (rund 31 %). Die Beziehungen im Quell- und Zielverkehr liefern folgende zentrale Erkenntnisse:

- Die Grossraum St. Gallen ist mit Abstand das wichtigste ausserkantonale Ziel und die bedeutendste Herkunftsgemeinde. Die Mehrheit der Wege im Quell- und Zielverkehr hat den Grossraum St. Gallen zum Ausgangs- bzw. Zielort. Insgesamt entfallen 12 % der Quell- und Zielwege auf die Stadt St.Gallen. Der Anteil der Fahrgäste, die auf der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen ohne Halt in St. Gallen durchfahren, lag laut Erhebungen aus dem Jahr 2019 bei rund 20 %. Dies unterstreicht die Bedeutung der Durchmesserlinie als Zubringer zum Knotenpunkt St. Gallen. Gerade für Gemeinden wie Teufen oder Speicher ist die direkte Verbindung in den Stadtkern über diese Linie von zentraler Bedeutung.
- Es ist davon auszugehen, dass ein grosser Teil dieser Verbindungen auf den Pendelverkehr entfällt.
- Daneben bestehen stark ausgeprägte Verbindungen zum benachbarten Kanton Appenzell Innerrhoden, insbesondere zwischen Herisau, Teufen und Appenzell Dorf. Für das Vorderland sind insbesondere das Rheintal sowie der Raum Goldach/Rorschach bedeutsame Quell- und Zielregionen. Das Hinterland zeigt hingegen stärkere Verflechtungen mit der Region Wil/Hinterthurgau sowie der Region See-Gaster/Toggenburg auf.
- Bemerkenswert ist die geringe Bedeutung des Grossraums Zürich für den Werktags- bzw. Pendelverkehr, trotz seiner wirtschaftlichen Anziehungskraft.

Modal-Split der wesentlichen Verkehrsbeziehungen im Ziel- Quellverkehr

Die folgende Tabelle zeigt den durchschnittlichen Modal-Split auf den wesentlichen Verkehrsbeziehungen³ über die Kantonsgrenze von Appenzell Ausserrhoden hinaus, basierend auf dem Mittelwert von Quell- und Zielverkehr, d.h. ohne Binnen- und Durchgangsverkehr:

Nach/Von	MIV	ÖV	FVV
Grossraum St. Gallen	69 %	20 %	11 %
Kanton Appenzell Innerrhoden	83 %	14 %	3 %
Region Rorschach	89 %	9 %	2 %
Region Rheintal	81 %	16 %	3 %
Region Toggenburg / See-Gaster	67 %	10 %	24 %
Region Wil / Hinterthurgau	85 %	6 %	9 %

Tabelle 4: Modal-Split auf den wichtigen Verkehrsbeziehungen (Quell- und Zielverkehr, gerundet) [Datenquelle: 42hacks]

Die durchschnittliche Verkehrsmittelwahl auf den Beziehungen zwischen Appenzell Ausserrhoden und den angrenzenden Regionen zeigt ein deutliches Muster: Der MIV stellt das dominierende Verkehrsmittel dar – insbesondere für die Reise in Zielregionen wie der Region Rorschach (89 %), dem Hinterthurgau (85 %) und dem Rheintal (81 %). Auch die Beziehung zum Kerngebiet von Appenzell Innerrhoden ist stark MIV-geprägt (83 %).

Demgegenüber weisen die Verbindungen zum Grossraum St. Gallen ein deutlich ausgewogeneres Verkehrsverhalten auf: Der MIV-Anteil liegt hier mit 69 % am tiefsten, während die Anteile des ÖV (20 %) und des FVV (11 %) vergleichsweise hoch sind. Dies bestätigt die Rolle St. Gallens als gut erreichbares, zentral gelegenes Ziel mit hoher ÖV-Angebotsdichte. Auffällig ist auch die Region Toggenburg/ See-Gaster, wo ein überdurchschnittlicher FVV-Anteil von 13 % festgestellt werden kann, was vermutlich darauf zurückzuführen ist, dass kurze Wege zwischen benachbarten Gemeinden, die aber in anderen Regionen liegen, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Der ÖV spielt hier dagegen mit 10 % eine ähnlich untergeordnete Rolle wie in die anderen Regionen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Modal-Split-Verhältnisse auf den Verkehrsbeziehungen von Appenzell Ausserrhoden stark durch die Zielregion und deren Mobilitätsangebote geprägt sind. Während in gut erschlossenen Regionen wie dem Grossraum St. Gallen ein höherer Anteil FVV-/ÖV-Anteil erreicht wird, sind viele übrige Beziehungen vom MIV dominiert. Daraus ergeben sich gezielte Handlungsfelder zur Förderung des ÖV und FVV, insbesondere auf zentralen und wiederkehrenden Pendlerachsen. Grundsätzlich kann aber auch festgehalten werden, dass der MIV auf diesen Verbindungen ohne Verlustzeiten verkehren kann.

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr wurden ebenfalls erfasst. Diese machen jedoch mit 12 % vergleichsweise einen geringen Anteil am Gesamtverkehr aus. Der Durchgangsverkehr konzentriert sich insbesondere auf die Verbindungen zwischen dem Grossraum St. Gallen (St. Gallen, Gossau,

3 Für die Analyse der Verkehrsströme wurden von 42hacks insgesamt 19 Teilräume gebildet. Dabei kann es zu Ungenauigkeiten kommen, da weiter entfernte Gebiete innerhalb eines Teilraums oft weniger relevant sind als nahegelegene Gemeinden und so das Ergebnis eventuell verzerren.

Gaiserwald, Wittenbach, Mörschwil) und Appenzell Innerrhoden (Kerngebiet) sowie der Region See-Gaster / Toggenburg. Vom Durchgangsverkehr sind somit v.a. folgende Achsen betroffen:

- Gossau/St.Gallen–Herisau–Waldstatt–Wattwil
- Gossau/St.Gallen–Herisau–Hundwil–Appenzell
- St. Gallen–Umfahrung Teufen–Bühler–Gais–Appenzell

Der Durchgangsverkehr ist somit primär in der Nord-Süd-Richtung relevant. In der Ost-West-Richtung (z.B. Region Rheintal-Appenzell) ist der Durchgangsverkehr stark untergeordnet. Es kann beobachtet werden, dass sich der touristische Verkehr weniger nach Raumtypen, sondern stärker entlang bestimmter Verkehrsachsen differenziert. So teilt sich der Durchgangsverkehr aus dem Grossraum St. Gallen etwa zur Hälfte auf Appenzell bzw. auf die Region See-Gaster/Toggenburg auf. Die Achse St. Gallen-Umfang Teufen-Bühler-Gais-Appenzell ist für die Ziel- und Quellregion See-Gaster/Toggenburg von untergeordneter Bedeutung. Insbesondere an touristischen Spitzentagen (v.a. Wochenende) ist das Verkehrsaufkommen auf diesen Achsen entsprechend hoch.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

3. Der Hebel für eine wirkungsvolle Verkehrssteuerung liegt klar auf dem kleinräumigen Binnen-, Quell- und Zielverkehr, insbesondere in den Portalräumen zur Stadt St. Gallen (Herisau-Waldstatt, Teufen-Bühler) sowie in den funktionalen Verflechtungen mit dem Grossraum St. Gallen (angrenzende Gemeinden an St.Gallen, z.B. Gossau).

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 3.1 Zentrale Rolle von Herisau im innerkantonalen Binnenverkehr: Die starke Konzentration der Verkehrsströme auf Herisau zeigt, dass zentrale Orte mit guter Erreichbarkeit und Angebotsdichte als Hauptziel- und Quellorte fungieren. Daraus ergeben sich Chancen für eine gezielte Weiterentwicklung des ÖV und des FVV im zentralen Raum.
- 3.2 Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Vorder- und Hinterland sind sehr gering (rund 1'000 werktags) und somit für die Beeinflussung des Verkehrssystems unbedeutend.
- 3.3 Der Grossraum St. Gallen und dabei primär die Stadt St. Gallen ist die zentrale Ziel- und Quellverkehrsdestination. Rund ein Drittel der Verkehrsströme erfolgt mit dem ÖV und dem FVV. Dies zeigt einerseits, dass nach wie vor Verlagerungspotenzials zu Gunsten von ÖV und FVV vorhanden sind. Andererseits zeigt es aber auch die übergeordnete Bedeutung für konstante und möglichst verlustfreie strassenseitige Anbindungen von Appenzell Ausserrhoden an den Grossraum St. Gallen bzw. der Stadt St. Gallen sowie an die A1.
- 3.4 Ungleichgewicht in der Verkehrsmittelwahl beim Verkehr zwischen Kantonen: Der Modal-Split variiert stark je nach ausserkantonalen Zielregion. Während in Richtung Grossraum St. Gallen und See-Gaster/Toggenburg bereits ein signifikanter Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel genutzt wird, dominiert in den anderen primären Ziel- und Quellregionen der MIV. Dies dürfte insbesondere auch mit dem bestehenden ÖV-Angebot (Reiseketten) und der Pendlerdistanz von teilweise über 10 km und somit abnehmender Attraktivität für den Veloverkehr zu tun. Trotzdem besteht für diese Teilräume ein Handlungsbedarf für eine allfällige Angebotsverbesserung im ÖV sowie für multimodale Lösungen.
- 3.5 Geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs – Fokus auf Binnenverkehr sowie Quell-/Zielverflechtungen: Mit nur 14 % Anteil ist der Durchgangsverkehr im Kanton untergeordnet. Der Fokus in Bezug Verlagerungspotenzial liegt dabei eher auf der Optimierung des

Binnen-, Quell- und Zielverkehrs, insbesondere im Hinblick auf Pendlerverflechtungen mit den Nachbarkantonen und die Erreichbarkeit regionaler Zentren.

2.2.5 Arbeitsplatzgebiete und Tourismuseinrichtungen

Zentrale Verkehrserzeuger in Appenzell Ausserrhoden wurden hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens näher untersucht. Betrachtet wurden unter anderem die Säntis-Schwebebahn (Talstation Schwägalp) als wichtiger Verkehrserzeuger in der Freizeit sowie die Unternehmen Sefar, Metrohm und Huber + Suhner. Ergänzend wurden auch angrenzenden Unternehmenscluster in den Gemeinden Herisau und Heiden einbezogen.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich das Verkehrsverhalten der Mitarbeitenden, Besucherinnen und Besucher über alle betrachteten Standorte hinweg ähnlich gestaltet. Durchschnittlich werden rund 64 % der Wege von oder zu den Unternehmen resp. zur Schwägalp mit dem MIV zurückgelegt. Etwa 21 % der Beschäftigten und Gäste nutzen den ÖV, während rund 15 % zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Auffällige Abweichungen zwischen den Unternehmen oder Standorten konnten nicht festgestellt werden. Diese gleichmässige Verteilung deutet darauf hin, dass die Erreichbarkeit der grossen Verkehrserzeuger weitgehend homogen ist und sich strukturell ähnliche Mobilitätsmuster etabliert haben. Es zeigt sich jedoch, dass insbesondere noch Potenziale bestehen, um mehr Fahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Ein zentrales Hemmnis für die Nutzung des ÖV stellt insbesondere die «letzte Meile» dar – etwa in Form von Umsteigezwängen, fehlender Direktverbindungen oder unzureichender Veloinfrastruktur. Entsprechende Verbesserungen im Angebot müssen zwingend mit Anreizmassnahmen auf Unternehmensseite verknüpft werden. Am Beispiel der Anbindung der Schwägalp zeigt sich, dass die Reisezeit mit dem ÖV im Vergleich zum MIV von ausserhalb des Kantons deutlich länger ist – meist über 45 Minuten – und zudem mit mehreren Umstiegen verbunden.

Zusätzlich zur arbeitsplatzbezogenen Analyse wurde untersucht, wo sich innerhalb des Kantonsgebiets räumliche Verkehrsschwerpunkte – sogenannte Hotspots – befinden. Dabei wurde in einem Raster von 1 km² bei jeder Flächen identifiziert, wo besonders hohe Verkehrsdichten auftreten. An Werktagen liegen diese Hotspots vor allem in den Gemeinden Herisau, Speicher, Teufen und Heiden. Diese Orte zeichnen sich durch ihre Funktion als wirtschaftliche Zentren, Verwaltungsstandorte oder Umsteigepunkte aus und verfügen über eine entsprechend hohe Erreichbarkeit im kantonalen und regionalen Kontext.

Am Wochenende zeigt sich ein leicht verändertes Bild: Neben den bereits erwähnten Gemeinden tritt insbesondere die Gemeinde Gais als zusätzlicher Hotspot in Erscheinung. Diese Zunahme des Verkehrsaufkommens an Wochenenden lässt sich durch Freizeitnutzung und touristische Aktivitäten erklären. Gais und vergleichbare Orte übernehmen somit auch eine wichtige Rolle im regionalen Erholungs- und Ausflugsverkehr. Die Verkehrsbelastung in der Gemeinde Gais spielt sich jedoch primär auf der Kantonsstrasse ab.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

4. Die hohe Konzentration des MIV bei grossen Verkehrserzeugern und touristischen Hotspots weist auf ein erhebliches Verlagerungspotenzial hin.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 4.1 Der MIV ist das dominierende Verkehrsmittel zu den grossen Verkehrserzeugern. Es besteht erhebliches Potenzial für eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel – etwa durch bessere ÖV-Angebote, sichere Velowege und betriebliches Mobilitätsmanagement.
- 4.2 Die Hotspots konzentrieren sich werktags auf Herisau, Teufen, Speicher und Heiden, am Wochenende zusätzlich auf Gais. Sie zeigen die Bedeutung dieser Orte als wirtschaftliche

Zentren und touristische Anziehungspunkte im Kanton. Auch die Schaukäserei Stein sowie die Schwägalp/Säntis sind touristische Hotspots im Kanton. Der Freizeitverkehr in Appenzell Ausserrhoden wird jedoch hauptsächlich durch die Durchgangsverkehrsströme in Richtung Alpstein verursacht. Dies zeigt sich insbesondere auch daran, dass die Gemeinde Gais (Kantonsstrasse) an den Wochenenden überdurchschnittlich belastet wird.

2.2.6 Verlagerungspotenziale innerhalb der Hauptverkehrskorridore

Das effektive Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV bzw. zum FVV ist am realistischen, wenn die Angebotsqualität und insbesondere die Reisezeit konkurrenzfähig sind. Anhand von Korridoranalysen wurde das Verlagerungspotenzial beurteilt. Konkret wurde untersucht, welche bestehenden MIV-Trips bereits heute ein konkurrenzfähiges ÖV-Angebot haben bzw. welche MIV-Trips anhand der Triplänge ein Verlagerungspotenzial zum Veloverkehr aufweisen.

Untersuchte Korridore

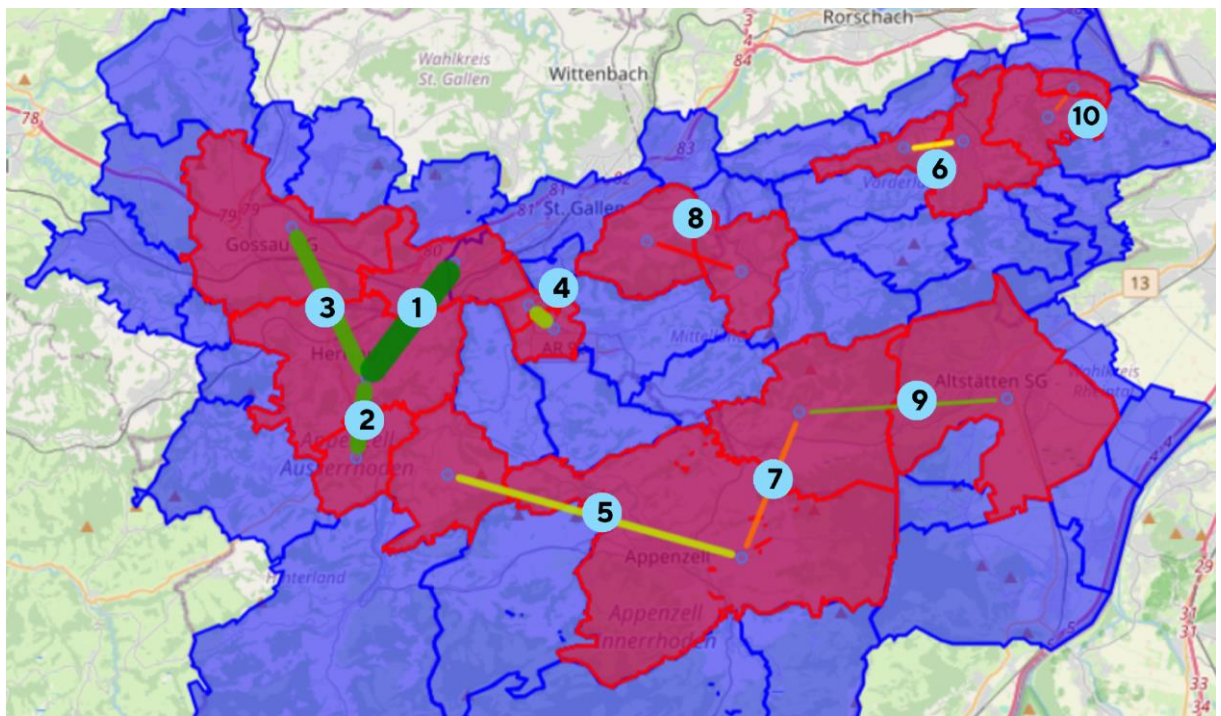


Abbildung 9: Untersuchte Korridore

- Nr. 1 Herisau – Winkeln
- Nr. 2 Herisau – Waldstatt
- Nr. 3 Gossau – Herisau
- Nr. 4 Niederteufen – Lustmühle
- Nr. 5 Hundwil – Appenzell
- Nr. 6 Heiden – Grub
- Nr. 7 Appenzell – Gais
- Nr. 8 Speicher – St.Gallen
- Nr. 9 Altstätten – Gais
- Nr. 10 Wolfhalden – Lutzenberg

Die Korridoranalyse berücksichtigt die MIV-Trips, welche durch oder innerhalb der erwähnten Korridore erfolgen (weisse Pfeile). Binnenverkehrsströme innerhalb einer Gemeinde (rote Pfeile) werden nicht berücksichtigt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Definition der untersuchten Verkehrsströme auf.



Abbildung 10: Definition der untersuchten Verkehrsströme

Insgesamt wurden rund 280'000 Trips an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2023 untersucht. Damit wurden rund 45 % der kantonalen MIV-Ströme berücksichtigt.

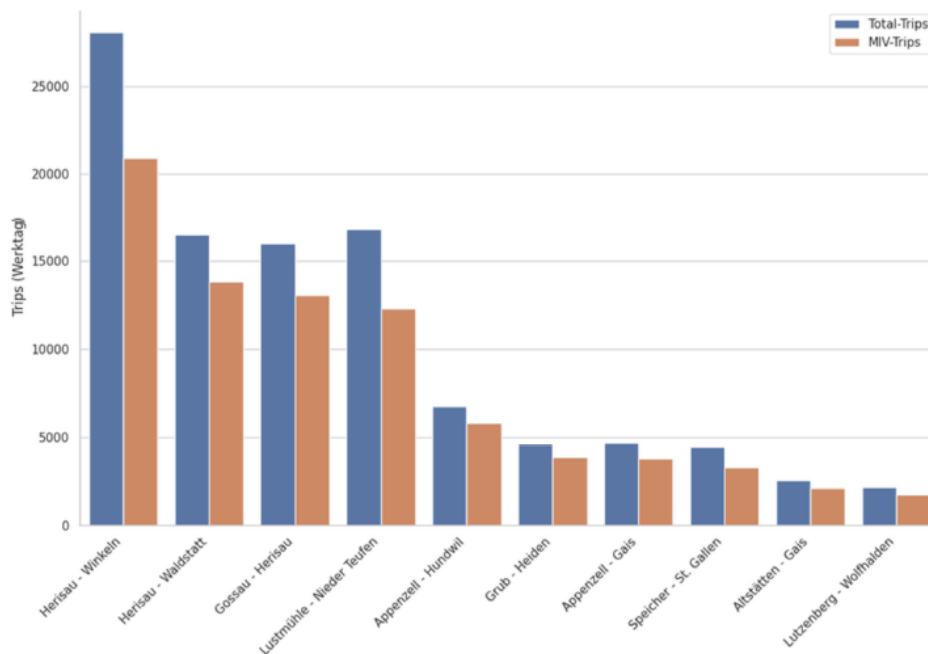


Abbildung 11: Gesamtnachfrage vs. MIV-Nachfrage pro Korridor

Übersicht über die Verlagerungspotenziale

Die Verlagerungspotenziale werden in der nachfolgenden Tabelle unter Berücksichtigung nachfolgender Einstufung dargestellt:

- Verlagerungspotenziale ÖV
 - Gute ÖV-Qualität (grün): 130 % MIV-Fahrzeit oder 10 Min. langsamer, 1 * Umsteigen
 - ÖV-Qualität mit Potenzial (orange): 130 % MIV-Fahrzeit, 2 * Umsteigen
 - ÖV-Qualität ohne Potenzial (rot): 200 % MIV-Fahrzeit, 2 * Umsteigen
- Verlagerungspotenziale Veloverkehr*
 - Triplänge < 5 km: Potenzial Veloverkehr
 - Triplänge < 10 km: Potenzial E-Veloverkehr

*Die Topografie wurde nicht berücksichtigt. Durch das E-Bike ist die Bedeutung der Topografie als Nutzungshemmnis nicht mehr relevant und kann deshalb vernachlässigt werden.

Korridor	Anzahl MIV-Trips (gerundet)	Verlagerungspotenzial ÖV (in Prozent der MIV-Trips)			Verlagerungspotenzial Veloverkehr (in Prozent der MIV-Trips)	
		Grün	Gelb	Rot	< 5 km	< 10 km
Herisau - Winkeln	21'000	2 %	9 %	89 %	19 %	44 %
Herisau – Waldstatt	13'800	1 %	10 %	89 %	12 %	32 %
Herisau - Gossau	13'200	0 %	11 %	89 %	23 %	36 %
N'Teufen – Lustmühle	12'300	1 %	9 %	90 %	18 %	32 %
Hundwil – Appenzell	5'800	0 %	9 %	91 %	5 %	10 %
Heiden – Grub	3'900	0 %	8 %	92 %	15 %	32 %
Appenzell – Gais	3'800	1 %	3 %	96 %	19 %	47 %
Speicher – St.Gallen	3'300	0 %	2 %	98 %	20 %	74 %
Altstätten – Gais	2'100	0 %	10 %	90 %	1 %	18 %
Wolfhalden – Lutzenberg	1'800	1 %	3 %	95 %	28 %	74 %

Tabelle 1: Zusammenfassung der Potenziale

Schlussfolgerungen aus der Korridorbetrachtung

Innerhalb der untersuchten Korridore verfügen lediglich rund 9 % der MIV-Trips über ein Verlagerungspotenzial zum klassischen ÖV (grün und orange Potenziale). Dabei ist zu beachten, dass einzelne Verkehrsströme auf der Hauptverkehrsachse Waldstatt–Herisau–St.Gallen/Gossau mehrfach berücksichtigt sind (Summenbildung anhand der Tabelle zeigt nicht das Potenzial auf). Unter den heutigen Angebotsbedingungen ist das Verlagerungspotenzial vom MIV zum klassischen ÖV somit insgesamt eher gering; relevante Verschiebungen lassen sich nur durch gezielte, punktuelle Massnahmen erzielen. Die Hauptpotenziale für eine Verlagerung MIV-öV konzentrieren sich auf folgende Achsen:

- Toggenburg – Herisau – St. Gallen
- Appenzell – Herisau – Gossau
- Appenzell – Gais – St. Gallen

Nachstehend sind die Reisebeziehungen aufgeführt, welche über das grösste Verlagerungspotenzial unter Berücksichtigung der ÖV-Angebotsqualität sowie des Verkehrsaufkommens verfügen:

- Toggenburg – Herisau – St. Gallen Zentrum und St. Gallen West
- Herisau – St. Gallen Zentrum und St. Gallen West
- Appenzell – Herisau – Gossau

- Appenzell – Gossau – Zürich
- Appenzell – Gais – St. Gallen Zentrum
- Appenzell – St. Gallen – Zürich
- Herisau – St. Gallen – Bodensee
- Zürich – Gossau – Säntis
- Bodensee – St. Gallen – Herisau – Säntis

Für eine Verlagerung vom MIV auf den öV auf diesen Relationen spielen insbesondere die Faktoren Reisezeit, erste/letzte Meile an Ziel- und Quellorten, Taktdichte, Direktverbindungen sowie funktionierende Reiseketten eine zentrale Rolle. Auf dem Bahnkorridor St. Gallen–Trogen ist das Potenzial weitgehend ausgeschöpft. Deutlich geringere Verlagerungspotenziale bestehen auf den Relationen Appenzell–Hundwil und Heiden–Grub.

Bemerkenswert ist, dass rund 90 % der untersuchten Verkehrsströme kein Verlagerungspotenzial aufweisen. Dies verdeutlicht, dass der ÖV in seiner heutigen Form, insbesondere im ländlichen Raum sowie in mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion, neu konzipiert und flexibilisiert werden muss, um eine grössere Nachfrage zu generieren. Hierzu können Versuchsbetriebe mit innovativen Angebotsformen wichtige Erkenntnisse liefern, ob und in welchem Umfang zusätzliche Potenziale erschlossen werden können.

Beim Veloverkehr zeigt sich dagegen ein deutlich höheres Verlagerungspotenzial als beim ÖV. Rund 40 % der untersuchten MIV-Trips weisen eine Weglänge von < 10 km auf. Mit Ausnahme des Korridors Appenzell–Hundwil bestehen auf sämtlichen Achsen sehr grosse Potenziale.

Besonders ausgeprägt sind die Wirkungspotenziale auf den Hauptverkehrskorridoren Waldstatt–Herisau–St. Gallen/Gossau sowie Gais–Teufen–St. Gallen. Diese Achsen bieten damit die grössten Chancen für eine substanzielle Verlagerung zum Veloverkehr.

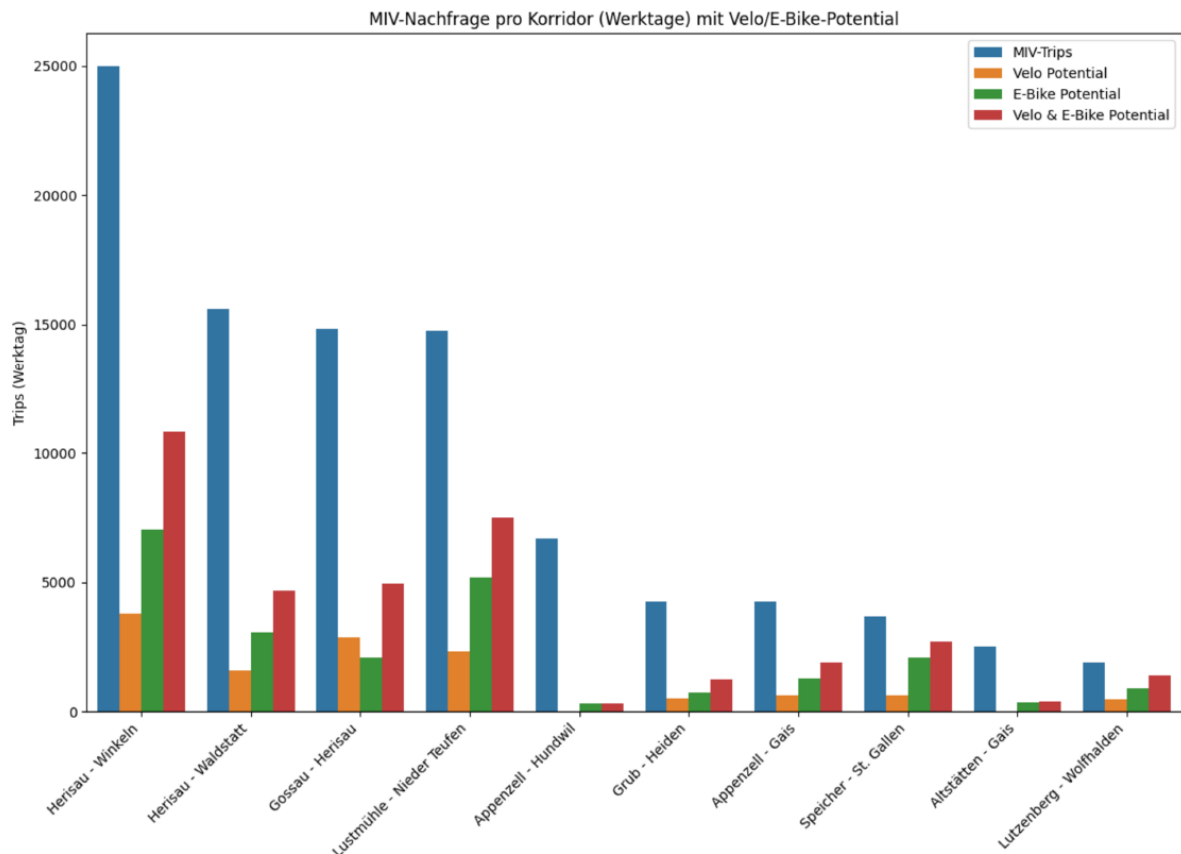


Abbildung 12: Verlagerungspotenzial beim Veloverkehr

Für die strategische Ausrichtung und künftige Massnahmenentwicklung bedeuten die Erkenntnisse, dass auf den genannten Hauptkorridoren eine gezielte Koordination und Priorisierung der Infrastruktur- und Angebotsausbauten erforderlich ist, um die Potenziale im ÖV und Veloverkehr wirksam zu erschliessen. Diesbezüglich sind vor allem beim ÖV noch vertieftere Analysen notwendig.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

5. Anhand der Korridorbetrachtung kann festgestellt werden, dass es basierend auf dem bestehenden Angebot die Verlagerungspotenziale vom MIV zum ÖV eher gering und auf einzelne Korridore beschränkt sind. Die vielen kurzen Wege (Pendlerverkehr) begünstigen jedoch ein Verlagerungspotenzial vom MIV zum Veloverkehr.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 5.1 Die Korridoranalyse zeigt, dass das Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV) unter den heutigen Rahmenbedingungen mit rund 9 % der untersuchten Trips eher gering ausfällt. Hauptpotenziale liegen auf den Achsen Waldstatt–Herisau–St. Gallen/Gossau sowie Gais–Teufen–St. Gallen, wobei insbesondere die letzte Meile eine zentrale Herausforderung darstellt. In ländlichen Räumen und vor allem in den mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion sind zur Ausschöpfung weiterer Potenziale neue Angebotsformen und flexible Konzepte zu prüfen.
- 5.2 Die regionale Anbindung der Schwägalp (Freizeitverkehr) aus/in Richtung Zürich und Bodensee ist heute stark vom MIV geprägt. Verbesserungen lassen sich nur dann realisieren, wenn der ÖV in Bezug auf die Angebotsqualität (v.a. Reisezeit, Umsteigebeziehungen) deutlich konkurrenzfähiger wird. Ein reine Verdichtung des bestehenden Angebots dürfte zu keiner massgebenden Qualitätsverbesserung beitragen.
- 5.3 Deutlich grösser ist hingegen das Verlagerungspotenzial zum Veloverkehr: Rund 40 % der MIV-Trips haben eine Weglänge unter 10 km. Auf fast allen Korridoren – mit untergeordneter Bedeutung auf der Achse von Appenzell–Hundwil – bestehen daher relevante Potenziale, insbesondere wiederum auf den Hauptachsen nach St. Gallen.

2.3 Teil 2 – Analyse weiterer Datengrundlagen mit verkehrlicher Relevanz

2.3.1 Einleitung

Verkehr hat unmittelbare Auswirkungen auf eine Vielzahl weiterer Aspekte des öffentlichen Lebens und der Raumordnung. Hierzu zählen insbesondere die Siedlungsentwicklung, die Luft- und Lärmbelastung, die Verkehrssicherheit, die Erreichbarkeit öffentlicher und privater Einrichtungen sowie die Inanspruchnahme und Gestaltung öffentlicher Räume. Darüber hinaus beeinflusst das Verkehrsaufkommen wesentlich die Lebensqualität der Bevölkerung, den Energieverbrauch sowie den Klima- und Umweltschutz. Im zweiten Teil der Analyse werden deshalb weitere Datengrundlagen analysiert, die eine Relevanz zum Verkehr ausweisen.

2.3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bevölkerung und Beschäftigte

Ende 2023 zählte der Kanton Appenzell Ausserrhoden rund 56'500 Einwohnerinnen und Einwohner, was etwa 0,63 % der gesamten Schweizer Bevölkerung entspricht (vgl. BFS, STATPOP 2023). Ende 2023 lebten in Appenzell Ausserrhoden rund 21 % der Bevölkerung – das entspricht etwa 11'800 Personen – ausserhalb der Bauzonen. Dieser Anteil hat verkehrlich eine erhebliche Bedeutung: Er führt tendenziell zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, erschwert eine wirtschaftlich tragfähige ÖV-Erschliessung und bringt zusätzliche ökologische Belastungen mit sich.

Der GVS liegen die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen des kantonalen Richtplans zugrunde: Bis zum Jahr 2050 wird – im Vergleich zu 2015 – ein moderates Bevölkerungswachstum von rund 17 % erwartet (von 54'543 auf 64'074 Personen) sowie ein Anstieg der Zahl der Beschäftigten um etwa 15 % (von 20'272 auf 23'295 Personen). Abbildung veranschaulicht die Prognose der Bevölkerungs- und Beschäftigten nach Raumtyp zwischen 2015 und 2050. Das stärkste Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird im kantonalen Zentrum Herisau sowie in den grösseren Gemeinden mit Zentrumsfunktion prognostiziert. Etwas weniger stark ausgeprägt ist das erwartete Wachstum in den mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion sowie in ländlichen Gemeinden. Diese Entwicklung entspricht den Zielsetzungen gemäss dem kantonalen Richtplan, wonach das Wachstum konzentriert in den Zentren erfolgen soll. Im Rahmen der GVS ist zu hinterfragen, inwiefern die Wachstumsziele raumtypenspezifischer noch ausdifferenziert werden können. Besonders die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Erschliessung sollte dabei vermehrt in den Fokus rücken.

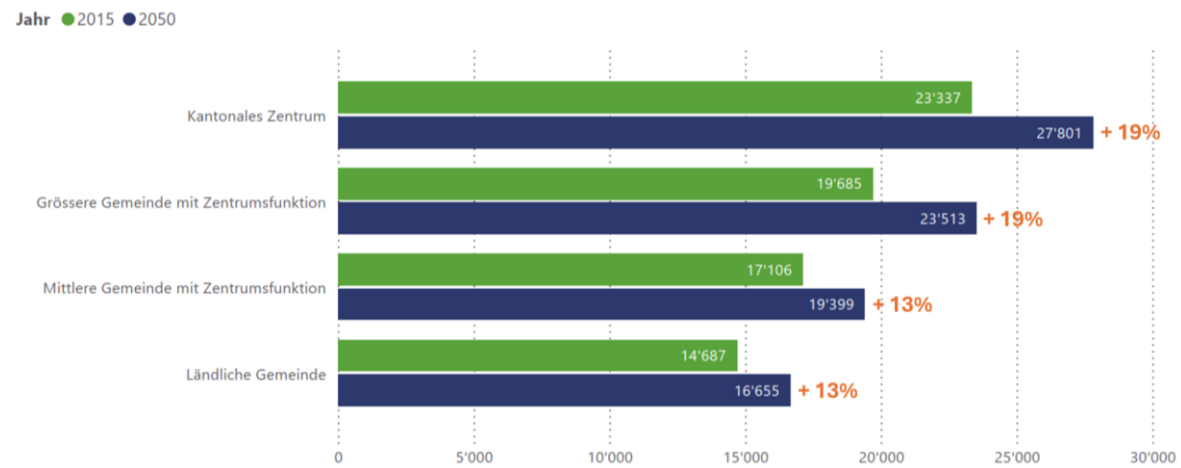


Abbildung 13: Prognose der Bevölkerung und Beschäftigten (kumuliert) nach Raumtyp zwischen 2015 und 2050
[Quelle: Kantonaler Richtplan]

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Kontext der Bevölkerungsentwicklung

Analysen haben gezeigt, dass keine direkte Korrelation zwischen der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Bevölkerungsentwicklung in Appenzell Ausserrhoden bestehen. Die Verkehrsnachfrage ist eher überproportional zur Bevölkerung gestiegen.

Demographie

Die Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz⁴ weisen darauf hin, dass der Kanton Appenzell Ausserrhoden im schweizweiten Vergleich verhältnismässig stark von der Überalterung der Gesellschaft betroffen ist. Der Anteil, der über 65-Jährigen im ganzen Kanton wird von heute 20 % auf rund 28 % bis 2055 steigen. Den Nachbarkantonen St.Gallen wird gemäss Altersprognose bis 2055 ein Anteil von rund 26 % prognostiziert, dem Kanton Appenzell Innerrhoden rund 28 %. Der Anteil der unter 20-Jährigen wird in Appenzell Ausserrhoden voraussichtlich weiter auf 19% sinken. Darüber hinaus wird die Bevölkerung auch in Bezug auf Lebensstile, individuelle Bedürfnisse, kulturelle Hintergründe und steigende Lebenserwartungen zunehmen heterogener. Diese Trends führen zu strukturellen Änderungen des Mobilitätsverhaltens sowie zu neuen Anforderungen an die Verkehrssysteme (u.a. Sicherheit, Barrierefreiheit, neue Mobilitätsformen, Raumplanung). Mit zunehmendem Alter nimmt der Anteil der Fahrten mit dem ÖV und dem FVV zu. Die Mobilität findet häufiger ausserhalb von Berufsverkehrszeiten statt, was eine Entzerrung zu Gunsten einer besseren Auslastung des Verkehrssystems bewirken kann.

Bevölkerung- und Arbeitsplatzdichte

Die Bevölkerung und Beschäftigten verteilen sich heute gemäss Abbildung 12 und Abbildung 13. Die Bevölkerungsdichte ist in allen Gemeinden ähnlich und moderat; wobei das kantonale Zentrum Herisau als grösste Gemeinde mehrere dichte Bereiche mit mehr als 120 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Hektar (ha) aufweist. Bei den Beschäftigten ist ebenfalls eine grössere Arbeitsplatzkonzentration in der Gemeinde Herisau erkennbar. In der Gemeinde Heiden besteht ebenfalls ein grösseres Arbeitsplatzgebiet mit entsprechendem Verkehrsaufkommen (siehe Kapitel 2.1.5). Gemäss kantonalem Richtplan liegt die Hälfte der Arbeitsplätze des Kantons in der Teilregion Hinterland, davon ein Drittel im kantonalen Zentrum Herisau.

4 Bundesamt für Statistik (2025): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz und der Kantone 2025 – 2055. [Szenarien zur Bevölkerung - Bundesamt für Statistik](#)

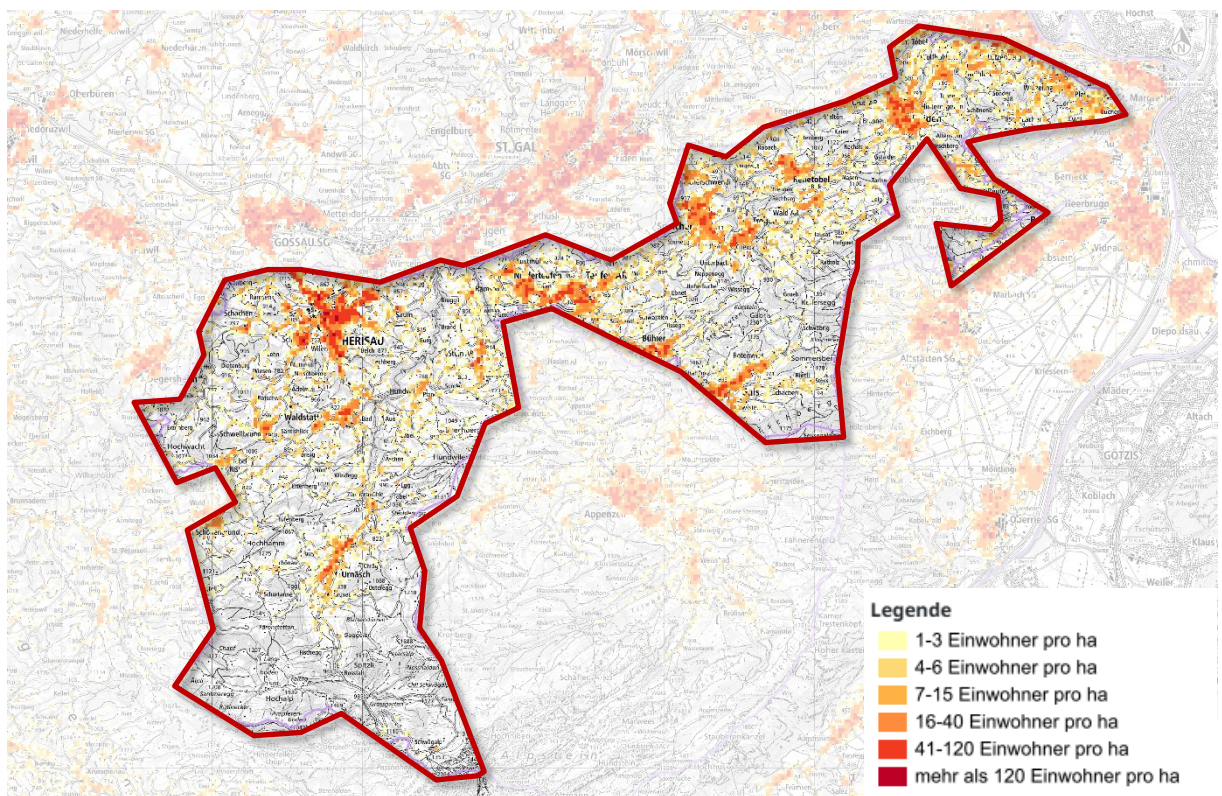


Abbildung 13: Bevölkerungsdichte [Quelle: Swisstopo, 2025]

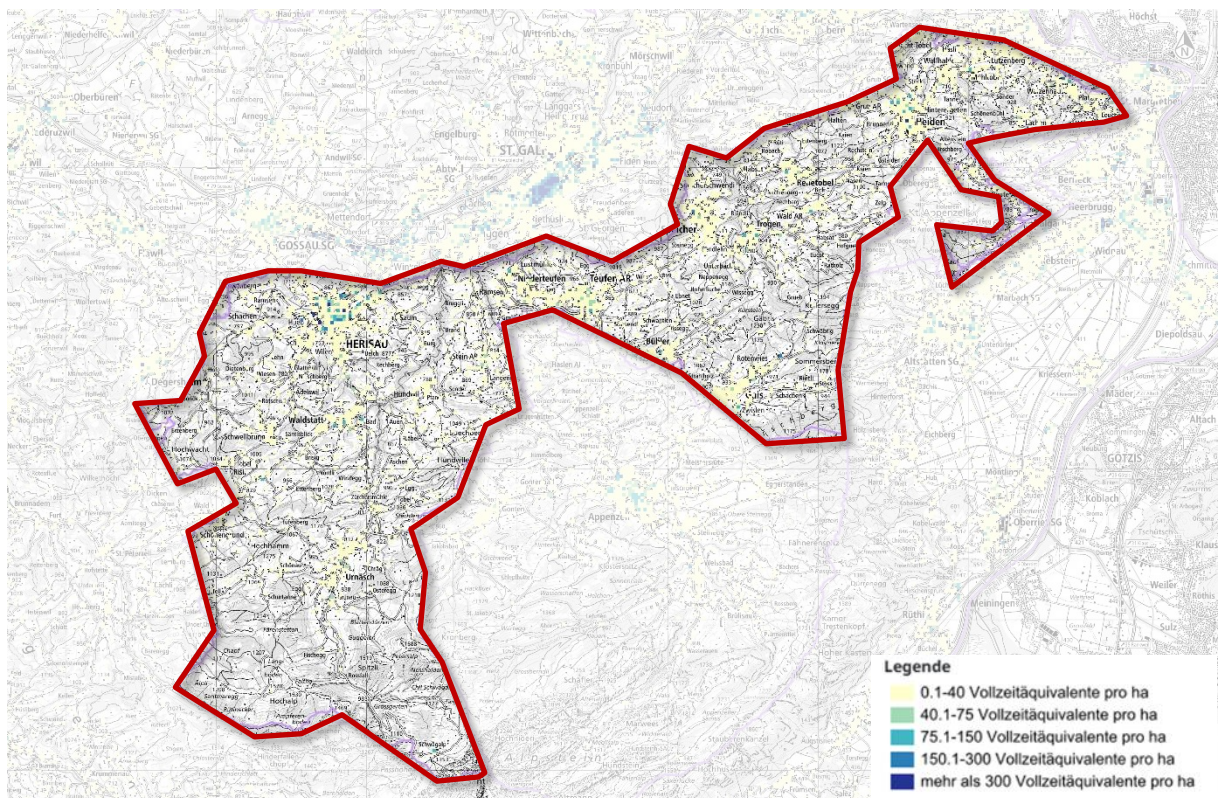


Abbildung 14: Arbeitsplatzdichte [Quelle: Swisstopo, 2025]

Die Siedlungsentwicklung soll sich an der regionalen Funktion der Gemeinden orientieren. Der kantonale Richtplan sieht vor, dass im kantonalen Zentrum sowie in Gemeinden mit

Zentrumsfunktion die heutige Nutzungsdichte bis 2060 um mindestens 10 % erhöht werden soll. In ländlichen Gemeinden hingegen soll die bestehende Dichte zumindest erhalten bleiben und keinesfalls abnehmen. Ziel ist es, die Zersiedelung der Landschaft zu verhindern und den Bodenverbrauch zu reduzieren. Eine angemessene bauliche Verdichtung sowie die Konzentration von Arbeitsplätzen in den bestehenden Siedlungskernen sollen dazu beitragen.

Verkehrsentwicklung und -mittelwahl

Laut den «Verkehrsperspektiven» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) weist der Kanton Appenzell Ausserrhoden im Szenario «Basis» mit Ausgangsjahr 2017 schweizweit den höchsten MIV-Anteil im Tagesverkehr auf. Selbst im Vergleich mit räumlich ähnlich strukturierten Kantonen wie Appenzell Innerrhoden, Glarus, Nidwalden, Obwalden oder Uri liegt der Anteil des MIV um mehr als 5 Prozentpunkte höher.

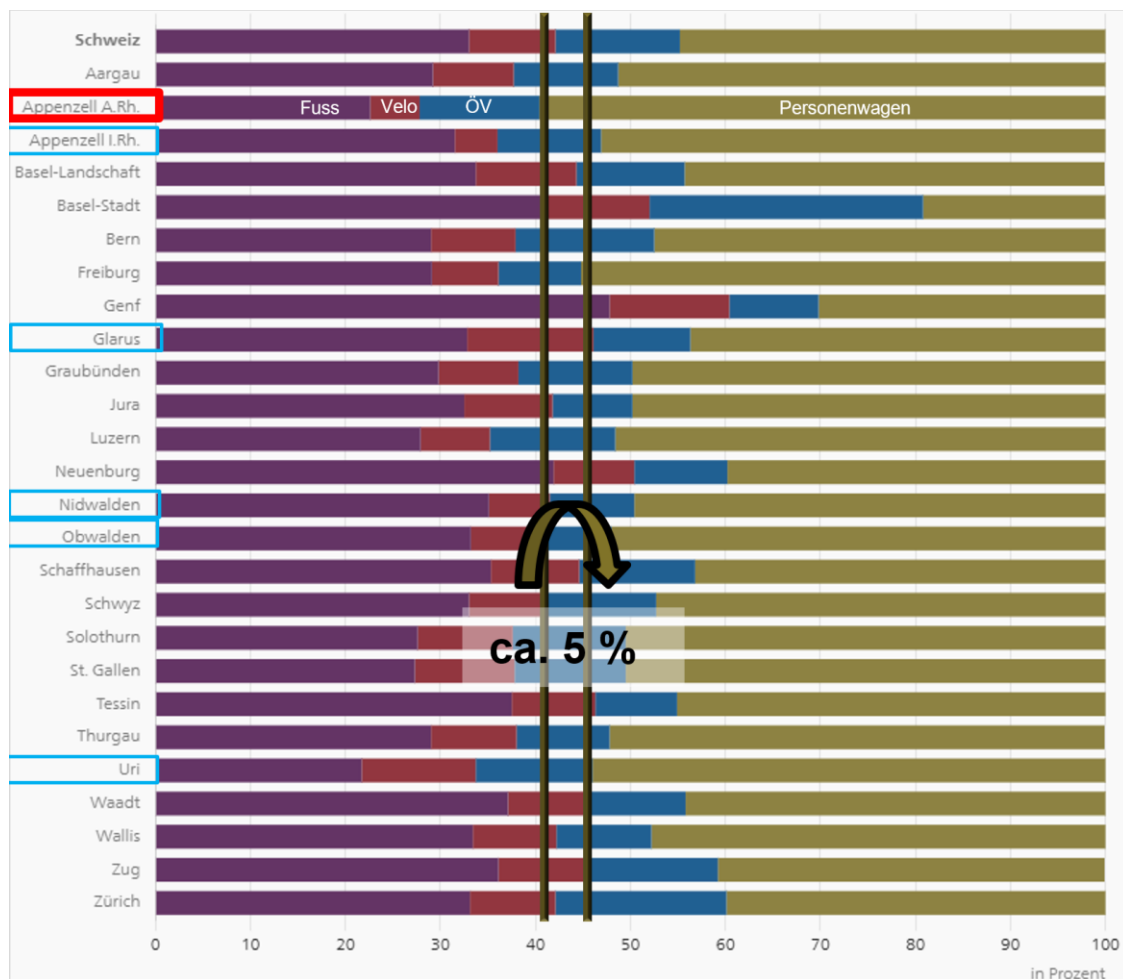


Abbildung 15: Kantonaler Vergleich der Modal-Split-Anteile [Quelle: NPVM 2017 (Szenario "Basis", Verkehrsperspektiven)]

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung prognostizieren die «Verkehrsperspektiven 2050» einen schweizweiten Anstieg der Anzahl Wege um rund 18 %. Auch in Appenzell Ausserrhoden ist ein Wachstum zu erwarten, insbesondere bedingt durch Bevölkerungszunahme und steigende Beschäftigtenzahlen. Im kantonalen Vergleich fällt das prognostizierte Wachstum jedoch moderater aus: Gemäss dem Szenario «Basis» wird bis 2050 mit einem Anstieg der Wege um etwa 9 % gerechnet.

Trotz des vergleichswisen geringeren Wachstums nimmt die Mobilitätsnachfrage über alle Verkehrsträger hinweg zu. Dabei zeichnet sich zugleich eine Veränderung in der

Verkehrsmittelwahl ab. Je nach Raumtyp zeigen sich dabei unterschiedliche Entwicklungen: Während der MIV in allen Raumtypen abnehmen dürfte, wird ein Wachstum beim ÖV sowie beim FVV erwartet. Eine differenzierte Betrachtung der Raumtypen verdeutlicht, dass der MIV-Anteil bereits heute im kantonalen Zentrum und in grösseren Gemeinden mit Zentrumsfunktion geringer ist und die ÖV-Anteile höher im Vergleich zu den anderen beiden Raumtypen.



Abbildung 16: Veränderung des Modal-Splits je Raumtyp (2017-2050). [Quelle: NPVM 2017, 2050 (Szenario "Basis", Verkehrsperspektiven 2050)]

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

6. Das Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ist gezielt in dichtere Räume mit besserer und effizienterer ÖV- und FVV-Erschliessung zu lenken, um Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal zu koordinieren.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 6.1 Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind zu koordinieren, indem das Bevölkerungswachstum in gut erschlossenen Zentrumsgebieten gefördert wird, um Zersiedelung und ineffiziente Verkehrssysteme zu vermeiden. Die entsprechenden Wachstumsvorgaben im kantonalen Richtplan haben diesbezüglich eine grosse Bedeutung und sind im Kontext der Auswirkungen auf den Verkehr zu prüfen.
- 6.2 Das ARE prognostiziert eine Zunahme der Wege und somit der Mobilität in Appenzell Ausserrhoden (+ 9 % bis 2050). Der demografische Wandel erfordert eine altersgerechte, barrierefreie Mobilität, mit gezieltem Ausbau von ÖV und FVV für eine zunehmend ältere und heterogene Bevölkerung.
- 6.3 Eine raumtypenspezifische Mobilitätsstrategie und Infrastrukturen sind zentral, um regionale Unterschiede in Dichte, Erreichbarkeit und Verkehrsmittelnutzung mit entsprechenden Bedürfnissen angemessen zu berücksichtigen

2.3.3 Anteil der Verkehrsflächen an Kantons- bzw. Siedlungsflächen

Gemäss der Arealstatistik 2018⁵ weist Appenzell Ausserrhoden im Vergleich zu anderen Kantonen einen durchschnittlichen Anteil an Verkehrsflächen gemessen an der gesamten Kantonsfläche auf. Rund 2.53 % bis 2.89 % der Fläche des Kantons werden für Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen, Parkplätze, Bahninfrastrukturen etc. genutzt. Anders zeigt sich das Bild bei den Verkehrsflächen innerhalb der Siedlungsflächen: Hier liegt Appenzell Ausserrhoden unter dem schweizweiten Durchschnitt. Nur bis zu 27 % der Siedlungsflächen werden für verkehrliche Zwecke genutzt, was im schweizweiten Vergleich auf eine kompakte und flächeneffiziente Verkehrserschliessung innerhalb der bebauten Gebiete hindeutet.

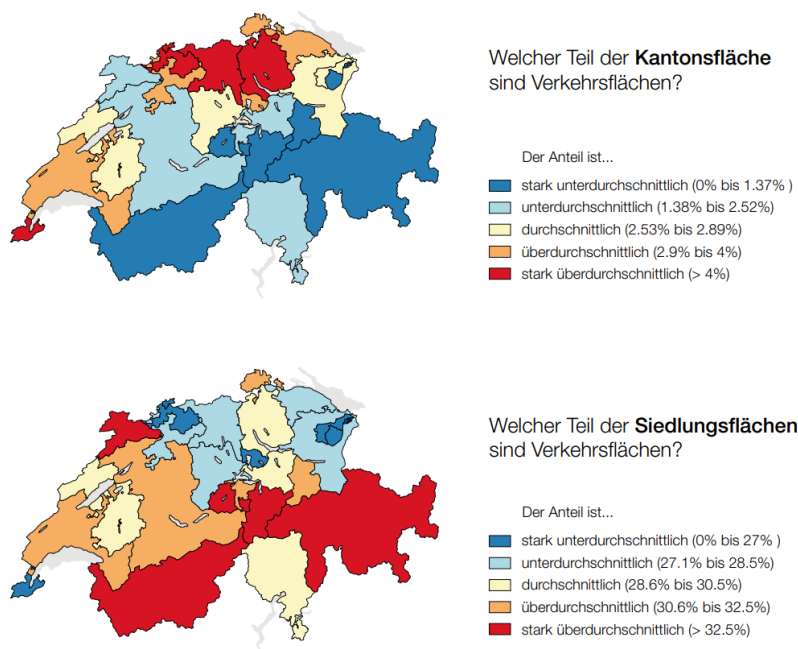


Abbildung 17: Anteil der Verkehrsflächen im kantonalen Vergleich [Quelle: Kanton St.Gallen (2025): Mobilität im Kanton St.Gallen, Themenbericht 16 der Raumbearbeitung St.Gallen]

Diese Anteile lassen darauf schliessen, dass der Kanton im Quervergleich mit anderen Kantonen trotz seiner durchschnittlichen Gesamtflächenbeanspruchung durch Verkehrsanlagen in den Siedlungsräumen einen sparsameren Umgang mit Verkehrsflächen pflegt. Dies dürfte auf die topografischen Gegebenheiten und die ländlich geprägte Tradition zurückzuführen sein.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

7. Die Erschliessung orientiert sich an der vorhandenen Siedlungsstruktur und Topografie und ist bereits sehr flächeneffizient, weshalb für die GVS derzeit kein weiterer Handlungsbedarf diesbezüglich besteht.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

7.1 Appenzell Ausserrhoden weist eine unterdurchschnittliche Flächeninanspruchnahme für Verkehr innerhalb der Siedlungsflächen auf. Diese flächeneffiziente Erschliessung bildet eine gute Ausgangslage für eine ressourcenschonende Infrastruktur.

7.2 Die Entwicklung der Verkehrssysteme- und Infrastruktur muss die besonderen räumlichen Gegebenheiten – wie z.B. die dezentrale Siedlungsstruktur und Topografie – als Einflussfaktoren auf das Erschliessungssystem einbeziehen. Die Ausbaustandards für künftige Infrastrukturen (z.B. auch im Hinblick auf die Umsetzung der Velogesetzgebung, siehe Kapitel 2.2.6) müssen die Besonderheiten von Appenzell Ausserrhoden berücksichtigen.

2.3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strasseninfrastruktur (Angebot)

In Abbildung 18 ist das kantonale Strassennetz dargestellt, welches zwischen vier Strassenkategorien (Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse, Regionalverbindungsstrasse, Lokalverbindungsstrasse) unterscheidet. Eine direkte Anbindung an das nationale Autobahnnetz besteht nicht; der Anschluss erfolgt über das Strassennetz der angrenzenden Kantone, insbesondere über den A1-Anschluss SG-Winkeln.

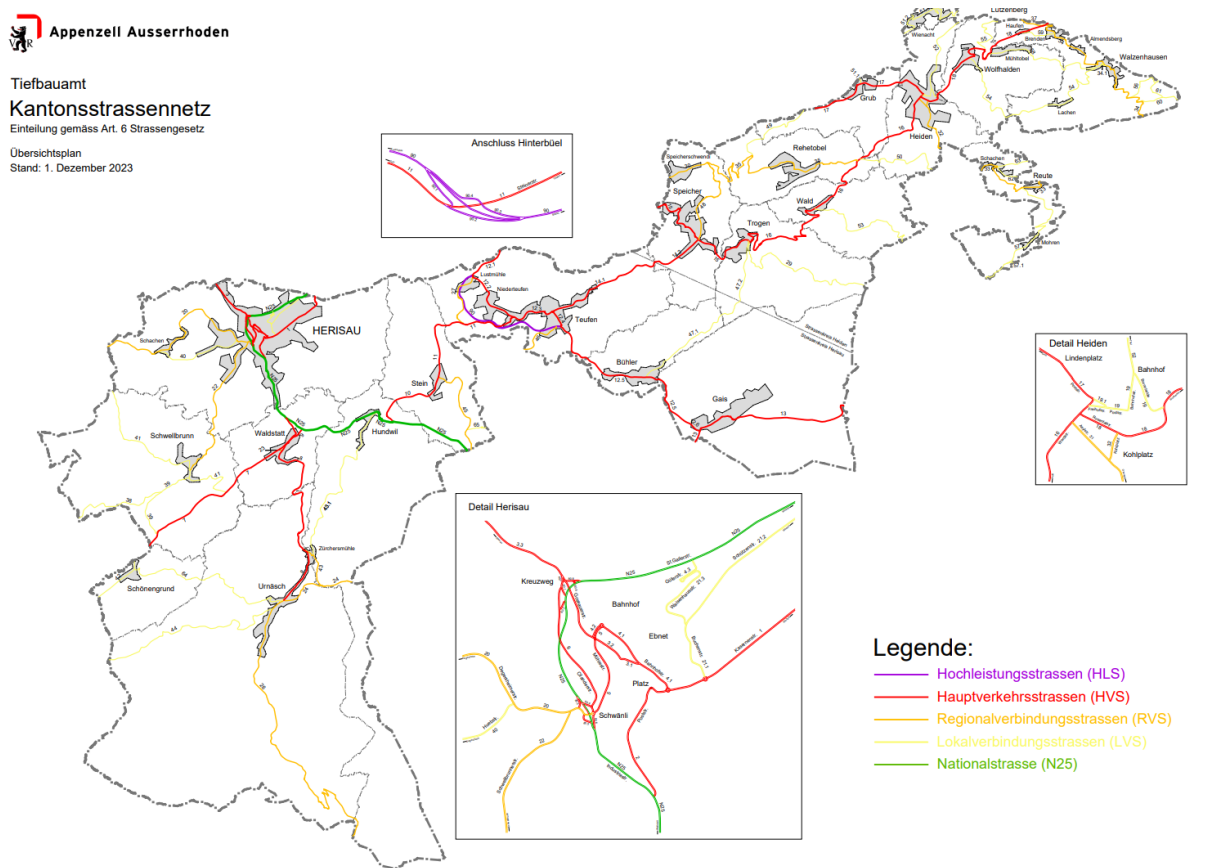


Abbildung 18: Kantonsstrassennetz Kanton AR. [Quelle: Kanton AR, Tiefbauamt]

Die Hauptverkehrsachse St.Gallen Winkeln – Appenzell ist seit dem 1. Januar 2020 gemäss dem neuen Nationalstrassen-Netzbeschlusses (NEB) als N25 Teil des Nationalstrassennetzes. Sie untersteht somit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Als übergeordnete Netzergänzung wird die Realisierung des A1-Zubringers Appenzellerland (Umfahrung Herisau) auf der N25 verfolgt. Dazu wurde eine Korridorstudie in Abstimmung mit den Kantonen und den direkt betroffenen Gemeinden durchgeführt, um tragfähige, abgestimmte Lösungen zu finden. Die Korridorstudie kam zu dem Resultat, eine Kurzumfahrung Wilen in das STEP-NS Programm aufzunehmen. Der Zubringer Appenzellerland ist somit innerhalb des Betrachtungshorizonts des GVS nicht realistisch. Eine Kurzumfahrung Wilen müsste jedoch gemäss Haltung des Regierungsrates die Aufwärtskompatibilität an den Zubringer Appenzellerland sicherstellen.

Das Projekt «A1 Engpassbeseitigung» hatte zum Ziel, den Verkehrsfluss im Hinblick künftiger Entwicklung zu verbessern und aus der Sicht von Appenzell Ausserrhoden die Anbindung an die Nationalstrasse A1 direkter und schneller zu gewährleisten. Nebst anderen Vorhaben lehnte die Stimmbevölkerung das Projekt zur Engpassbeseitigung auf der A1 – inklusive dritter Röhre des Rosenberg隧nells, Teilsperre Güterbahnhof und geplanter Weiterführung ins Gebiet Liebegg (Gemeinde Teufen) mit dem Tunnel Liebegg – ab. Dadurch können die vorstehenden Zielsetzungen nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) prüft und priorisiert nun die verschiedenen Ausbauprojekte von Strasse und Schiene. Die Resultate werden im Herbst 2025 erwartet. Der Regierungsrat verfolgt nach wie vor die Zielsetzung, dass die Anbindung an die Nationalstrasse A1 verbessert werden muss. Um die unregelmässigen Reisezeiten zu verstetigen und Stausituationen ausserhalb des Siedlungsgebiets zu verlagern, soll deshalb kurzfristig die Dossieranlage Liebegg umgesetzt werden.

Das kantonale Strassennetz ist durch die voralpine Topografie geprägt. Viele Verbindungen sind kurvenreich und verlaufen über Höhenzüge und durch enge Täler, was die Streckenführung sowie die Unterhalts- und Sanierungsarbeiten beeinflusst. Grössere Strassenbauprojekte auf dem Kantonsstrassennetz sind im Strassenbau- und Investitionsprogramm festgehalten und konzentrieren sich auf lokale Verbesserungen der Verkehrsführung und der Verkehrssicherheit, wie z.B. die Sanierung des Schwänli-Kreisels in Herisau, das Bestandteil des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee der 4. Generation ist. Darüber hinaus liegen weitere Massnahmen in der Neugestaltung der Ortsdurchfahrten u.a. durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrt in Speicher, Niederteufen und die Bahnhofsstrasse in Herisau. Die Ortsdurchfahrten sollen besser auf die Bedürfnisse der Siedlungsqualität abgestimmt und durch geeignete Massnahmen aufgewertet werden. Im kantonalen Richtplan sind zudem verschiedene Ortsumfahrungen (Netzergänzungen) festgehalten. Es ist im Rahmen des GVS zu prüfen, ob überhaupt langfristig eine Berechtigung für allfällige Ortsumfahrungen besteht.

Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit des Strassennetzes

Die folgende Abbildung zeigt die Strassenverkehrszahlen (DTV) im Kantonsstrassennetz aus dem Jahr 2023:

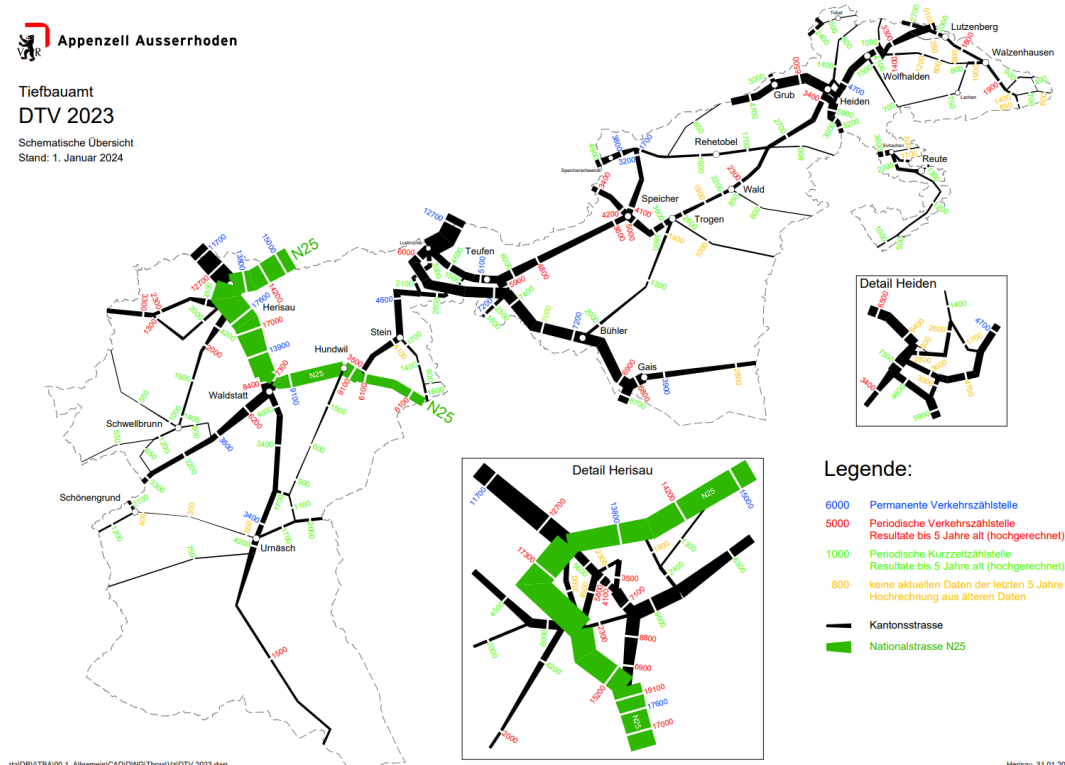


Abbildung 19: Strassenverkehrszahlen, DTV 2023. [Quelle: Kanton AR, Tiefbauamt]

Die heutigen verkehrlichen Engpässe sind vor allem auf den Portalräumen Waldstatt-Herisau-Gossau/St.Gallen und Bühler-Teufen-St.Gallen vorhanden. Hinzu führt die enge Verflechtung der kantonalen Strassennetze und jener der Stadt St.Gallen mit der Nationalstrasse A1 zu einer unmittelbaren gegenseitigen Beeinträchtigung. In der Folge kommt es während den Spitzenzeiten (v.a. Abendspitzenstunde) zu längeren Reisezeiten in der Lastrichtung Gossau beziehungsweise der Stadt St. Gallen. Der Verkehrsfluss ist - mit Ausnahme der Alpsteinstrasse in der Gemeinde Herisau - jedoch primär ausserhalb des Kantonsgebiets nämlich auf dem städtischen Strassennetz in Gossau und St. Gallen eingeschränkt. Im Bereich der Alpsteinstrasse bzw. Mooshalde weisen sämtliche Knoten zumindest eine ausreichende Verkehrsqualität auf (siehe Korridorstudie N25). Lichtsignalanlagen lösen teilweise lokale Beeinträchtigung aus.

Auch der strassengebundene ÖV ist während den Spitzenstunden von lokalen Beeinträchtigungen betroffen. Gleichzeitig leidet die Wohn- und Lebensqualität entlang der Alpsteinstrasse deutlich unter der aktuellen Verkehrssituation. Diese verkehrlichen Belastungen wirken sich hemmend auf die Entwicklung und Umstrukturierung der bestehenden Siedlungsstruktur aus – und das in einem Gebiet mit hohem Potenzial für die innere Verdichtung.

Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine zentrale Rolle: Sie ist entscheidend für die Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume und die Wahrung einer hochwertigen Baukultur. Ziel ist es, Dörfer siedlungsverträglich weiterzuentwickeln – durch gezielte innere Verdichtung, die sowohl die bauliche Qualität als auch die Siedlungsidentität wahrt. Dafür muss insbesondere die Verkehrsräume der Ortsdurchfahrten so gestaltet werden, dass sie mit dem bestehenden Siedlungsbild in Einklang stehen und die eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung ermöglichen.

Darüber hinaus stellt der ausschliesslich strassengebundene Güterverkehr im Kanton eine zusätzliche verkehrliche Herausforderung dar.

Niedriggeschwindigkeitszonen

Die Voraussetzungen für Niedriggeschwindigkeitszonen sind in Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) geregelt. Es sind sowohl auf dem Kantonsstrassennetz als auch auf den Gemeindestrassen punktuell Niedriggeschwindigkeitszonen umgesetzt. Auf dem Kantonsstrassennetz wird im Einzelfall (u.a. Ortskerne Trogen und Schwellbrunn) von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abgewichen, wenn dies die örtlichen Gegebenheiten aus Sicherheitsüberlegungen bedingt. Es gibt keine kantonale Strategie zur Umsetzung von Niedriggeschwindigkeitszonen. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verminderung von Lärm lassen sich Niedriggeschwindigkeitszonen in Appenzell Ausserrhoden kaum gestützt auf Art. 108 SSV umsetzen. Niedriggeschwindigkeitszonen auf den Gemeindestrassen werden primär im Kantonalen Zentrum und punktuell in Zentrumsgemeinden. Grossfläche Niedriggeschwindigkeitszonen in Quartieren bestehen insbesondere in den Gemeinden Herisau und Gais. Die Gemeinde Teufen verfügt über eine Strategie zur Umsetzung von Tiefgeschwindigkeitszonen. In den ländlichen Gemeinden gibt es hingegen keine Niedriggeschwindigkeitszonen. Niedriggeschwindigkeitszonen können insbesondere auch zur Verbesserung der Bedingungen für den FVV eine wichtige Rolle spielen, um ressourcenschonend mit der bestehenden Infrastruktur einen adäquaten Umgang zu finden.

Parkierung

Parkplatzangebot und Parkplatzbewirtschaftung beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Die Verkehrsmittelwahl hängt neben der Attraktivität der ÖV-Erschliessung und der Qualität des Fuss- und Veloverkehrsangebotes auch massgeblich von der Verfügbarkeit und der Bewirtschaftung der Parkplätze ab.

Die Kompetenz für die Festlegung von spezifischen Vorgaben für die Parkierung am Wohnort liegt bei den Gemeinden. Es bestehen keine übergeordneten rechtlichen Vorgaben im kantonalen Bau- oder Strassengesetz diesbezüglich. Für die Parkierung am Wohnort liegen die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung von Parkplätzen für Neubauten häufig über dem heutigen Bedarf (Beispiel: VSS Norm: 1 PP pro Wohnung). Grundsätzlich könnte eine Reduktion der jeweils nötigen Parkplätze in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung in Betracht gezogen werden. In einzelnen Überbauungsplänen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen wurde eine Reduktion des Parkplatzangebots in Kombination mit einem Mobilitätskonzept (z.B. Sharing-Angebot) umgesetzt. Die jeweiligen Baureglemente der Gemeinden werden zurzeit teilweise im Zusammenhang mit den Ortsplanungsrevisionen überarbeitet. Im Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee ist als Grundlage für die Agglomerationsgemeinden als Massnahme eine Reduktion der PP-Erstellungspflicht verankert (Nr. 5.PP.3).

Eine Parkplatzbewirtschaftung wird schrittweise im Kantonalen Zentrum und teilweise in den Zentrumsgemeinden, wie z.B. in Teufen, Heiden und Gais, umgesetzt. In den ländlichen Gemeinden findet mit Ausnahme von der Schwägalp keine Parkplatzbewirtschaftung statt. Dies führt u.a. auch bei anderen Freizeit- und Naherholungsnutzungen zu einer hohen Parkplatznachfrage (u.a. Hundwiler Höhe, Hochalp). Bei grösseren Arbeitsplatzgebieten (siehe auch Kapitel 2.1.5) erfolgt heute ebenfalls keine umfassende Parkplatzbewirtschaftung. In Kombination mit einem adäquaten ÖV-Angebot und entsprechenden Mobilitätsmassnahmen könnte die Verkehrsmittelwahl allenfalls beeinflusst werden. Diesbezüglich stehen die kommunalen sowie kantonalen Verwaltung in der Verantwortung.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

8. Trotz grundsätzlich ausreichender Kapazität in der Strasseninfrastruktur besteht punktuell Handlungsbedarf – insbesondere bei der MIV-Erreichbarkeit von der Stadt St. Gallen und dem Raum Gossau, der hohen Belastung der Alpsteinstrasse in Herisau und in der siedlungsverträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 8.1 Die Kapazität der Kantonsstrassen in Appenzell Ausserrhoden ist grundsätzlich ausreichend; punktuelle Engpässe treten vor allem ausserhalb des Kantonsgebiets auf, insbesondere im städtischen Umfeld von St. Gallen und Gossau, während innerkantonale nur vereinzelt lokale Beeinträchtigungen bestehen.
- 8.2 Die begrenzte Erreichbarkeit während den Spitzenzeiten insbesondere aus den Portalräumen Herisau-Waldstatt sowie Bühler-Teufen in die Stadt St. Gallen beziehungsweise die Autobahn A1 erfordert langfristig tragfähige, aber realistische Verkehrslösungen im überregionalen Kontext. Die Umsetzung von allfälligen Massnahmen in diesen Räumen bedarf einer engen Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen. Die Situation und somit die bestehenden Defizite (u.a. Reisezeit, Lebensqualität) werden sich ohne Massnahmen betrieblicher oder infrastruktureller Art massgeblich verschärfen.
- 8.3 Im Raum Alpsteinstrasse in der Gemeinde Herisau besteht als einzige Hauptverkehrsachse innerhalb des Kantons aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der lokalen Beeinträchtigungen sowie der bestehenden baulichen Strukturen ein klarer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lebensqualität. Die Korridorstudie zur Nationalstrasse N25 hat diesen Handlungsbedarf klar aufgezeigt.
- 8.4 Die funktionale und gestalterische Aufwertung von Ortsdurchfahrten kann zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität beitragen und wichtige Impulse für eine ortsverträgliche Siedlungsentwicklung von «Strassendörfern» geben. Die Verkehrsinfrastruktur hat eine hohe Bedeutung für die Qualität des öffentlichen Raums, besonders in historischer Baustrukturen und bei begrenzten Platzverhältnissen u.a. aufgrund der parallel geführten Bahn. Eine sorgfältige Gestaltung ist Voraussetzung für eine gelungene Innenverdichtung, die Baukultur reflektiert und lebenswerte öffentliche Räume schafft. Niedriggeschwindigkeitszonen können in Kombination mit einem Verzicht auf einen Kapazitätsausbau zudem einen wirksamen Beitrag leisten, um den Bedürfnissen des FVV gerecht zu werden.
- 8.5 Das Potenzial zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl über die Parkierung (Reduktion Parkplatzanzahl, Parkplatzbewirtschaftung) scheint nicht ausgeschöpft zu sein. Diesbezüglich besteht insbesondere in der Gemeinde Herisau und in den weiteren Zentrumsgemeinden mit guter ÖV-Anbindung ein Potenzial.

2.3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

ÖV-Angebot

Das öffentliche Verkehrsnetz in Appenzell Ausserrhoden ist gut ausgebaut und basiert auf einem Zusammenspiel mehrerer Anbieter. Die **Appenzeller Bahnen** bilden das Rückgrat des schienengebundenen Verkehrs und verbinden den Kanton auf mehreren Linien mit den umliegenden Städten und Regionen.

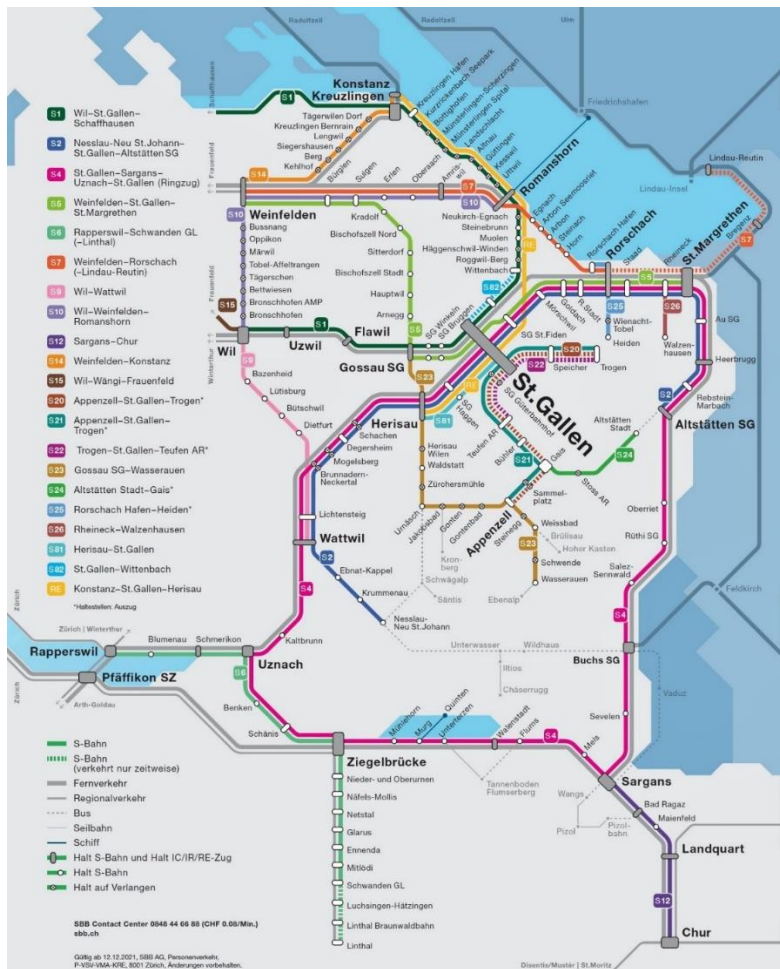


Abbildung 20: Liniennetzplan S-Bahn St.Gallen

Ergänzt wird das Angebot durch zusätzliche Bahnverbindungen. Herisau ist direkt mit St. Gallen verbunden – eine zentrale Achse, die Pendlerinnen und Pendler eine schnelle Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz ermöglicht. Weitere wichtige Verbindungen wie Herisau–Wattwil stärken den regionalen Anschluss an das Zürcher Oberland und das Toggenburg. Auch die Strecke St. Gallen–Romanshorn–Kreuzlingen wird bedient und stellt so den Anschluss an den Bodenseeraum und internationale Verbindungen sicher.

Das Bahnangebot wird durch ein **dichtes Busnetz** ergänzt, das von Regiobus, PostAuto und lokalen Anbietern betrieben wird. Es gewährleistet die Feinerschliessung des gesamten Kantons, insbesondere in ländlichen Gebieten ohne Bahnanschluss. Im Kantonellen Zentrum Herisau besteht ein Ortsbusbetrieb. Zum Busnetz gehören auch Nachtlinien sowie bedarfsorientierte Angebote, wie ein flexibler abendlicher Rufbus (PubliCar) auf der Strecke Oberegg-Reute.

Schwachstellen im ÖV-Angebot

Im aktuellen Angebot der Appenzeller Bahnen zeigen sich verschiedene Schwachstellen, die sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr betreffen. Eine zentrale Herausforderung sind suboptimale Anschlusssituationen an wichtigen Knotenpunkten wie St. Gallen und Appenzell. Hier bestehen teils unkoordinierte Übergänge zu Fernverkehrs- und anderen Regionalverbindungen, was die Reisekette für viele Fahrgäste unattraktiv macht. Hinzu kommen eingeschränkte Betriebszeiten am Abend: So verkehren etwa die Züge auf der Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen (GAW) nach 23 Uhr nicht mehr, was für Spätpendlerinnen, Freizeitgäste

oder Veranstaltungen ein klarer Nachteil ist. Noch eingeschränkter ist das Abendangebot auf weiteren Linien, etwa auf der RhW (letzte Abfahrt ab Rheineck um 19:37 Uhr), der AG (letzte Verbindung ab Altstätten Stadt um 21 Uhr) und der RHB (letzter Zug ab Rorschach um 21:11 Uhr).

Ein weiteres Problem stellt die begrenzte Flexibilität bei Nachfragespitzen dar. Zwar existieren Konzepte und Module zur Kapazitätserweiterung – insbesondere auf der GAW –, doch sind diese nur eingeschränkt skalierbar. Gründe dafür sind unter anderem mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten und infrastrukturelle Grenzen. Auch die Reisezeit gegenüber dem MIV ist auf gewissen Strecken ein Nachteil: Beispielsweise dauert die Bahnreise zwischen Appenzell und Herisau über 30 Minuten, was viele potenzielle Fahrgäste abschreckt.

ÖV-Erschliessungsgüte

Die ÖV-Güteklasse im Kanton Appenzell Ausserrhoden variiert je nach Lage und Erschliessung der einzelnen Ortschaften. Im Kantonalen Zentrum Herisau und in den Zentrumsgemeinden Teufen und Trogen erreicht die Erschliessung mit dem ÖV die Güteklassen A oder B. Diese Einstufung entspricht einer sehr guten bis guten Erreichbarkeit mit hoher Bedienungshäufigkeit, kurzen Wegen zu Haltestellen und dichten Fahrplänen.

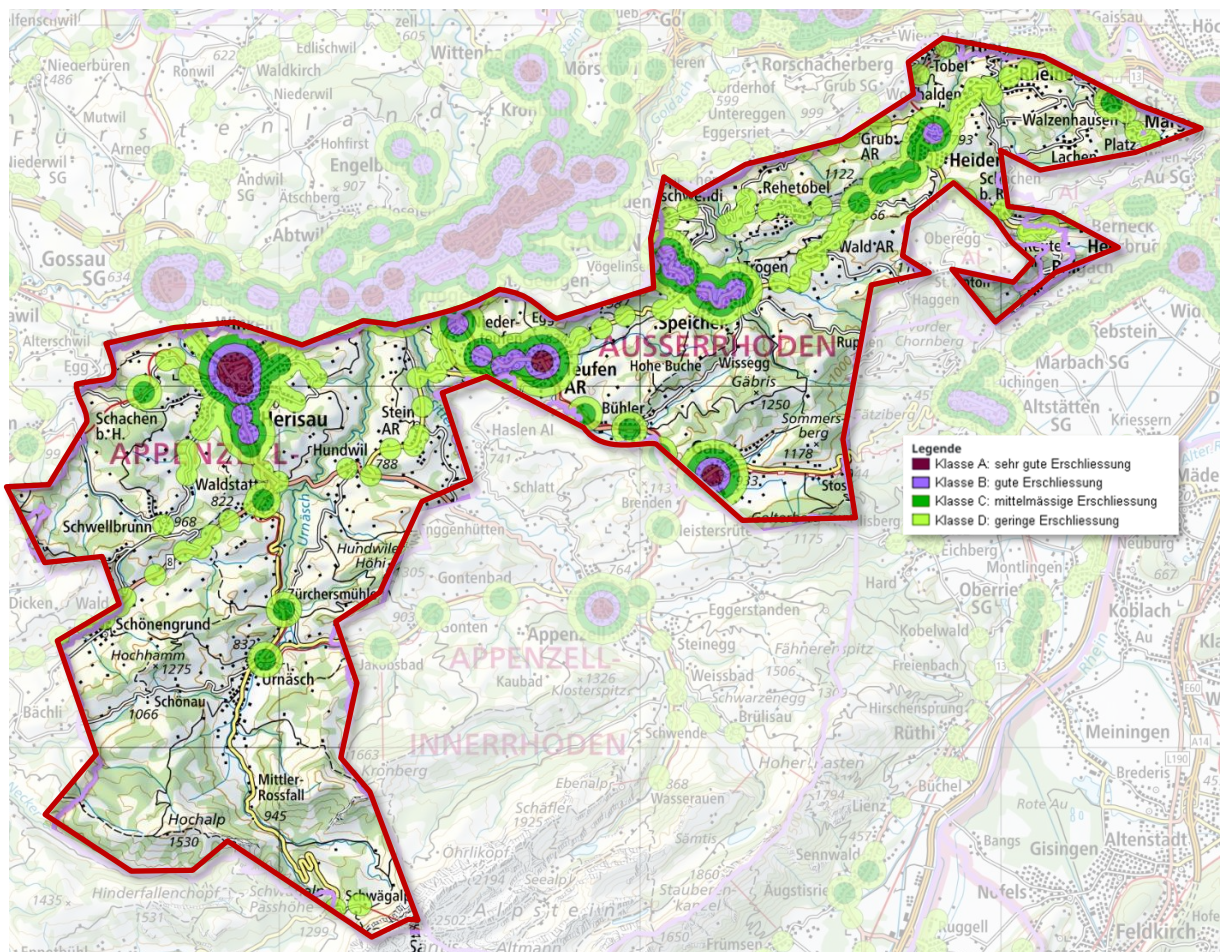


Abbildung 21: ÖV-Güteklassen, Kanton AR. [Quelle: geo.admin]

Das Umfeld der zentralen Bahnhöfe, insbesondere in Herisau, profitiert von häufigen Zug- und Busverbindungen und weist daher eine hohe Erschliessungsqualität auf. Auch entlang der Linien der Appenzeller Bahnen sowie auf Hauptbusachsen wird meist eine Güteklasse B erreicht.

In weniger dicht besiedelten Gebieten sowie in höheren Lagen und abgelegenen Ortsteilen sinkt die Erschliessungsqualität. Viele dieser Gebiete sind der Güteklasse C zugeordnet, was einer mittelmässigen ÖV-Erschliessung entspricht. Hier bestehen oft stündliche Bus- oder Bahnverbindungen. Die Anbindung ist durch oft längere Fusswege zu Haltestellen eingeschränkt. Vereinzelte Weiler und Randlagen weisen eine geringe oder gar keine direkte ÖV-Erschliessung auf und fallen entsprechend in die Güteklassen D oder weniger. In diesen Fällen ist der Zugang zum ÖV oft nur mit längeren Fusswegen oder mit Umsteigeverbindungen über Buslinien möglich, aber äusserst unattraktiv.

Insgesamt zeigt sich, dass in Appenzell Ausserrhoden in den Hauptsiedlungsgebieten eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung bietet, während in peripheren Regionen punktuell Defizite bestehen, wie u.a. in Walzenhausen und Wolfhalden. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Bahnanschlüsse in der Regel eine bessere Erschliessung ermöglichen anstelle von Bushaltestellen. Die ÖV-Güte differenziert jedoch nicht zwischen der Erschliessung durch Bahnhöfe und jener durch Bushaltestellen.

ÖV-Nachfrage

Nachfrageströme

Im ÖV-Konzept 2024-2029 wurden die Nachfrageströme im ÖV im Kanton AR für die Werktage analysiert und graphisch dargestellt (vgl. Abbildung 22). Die roten Linien stehen für den Bahnverkehr, die blauen Linien für Busverbindungen.

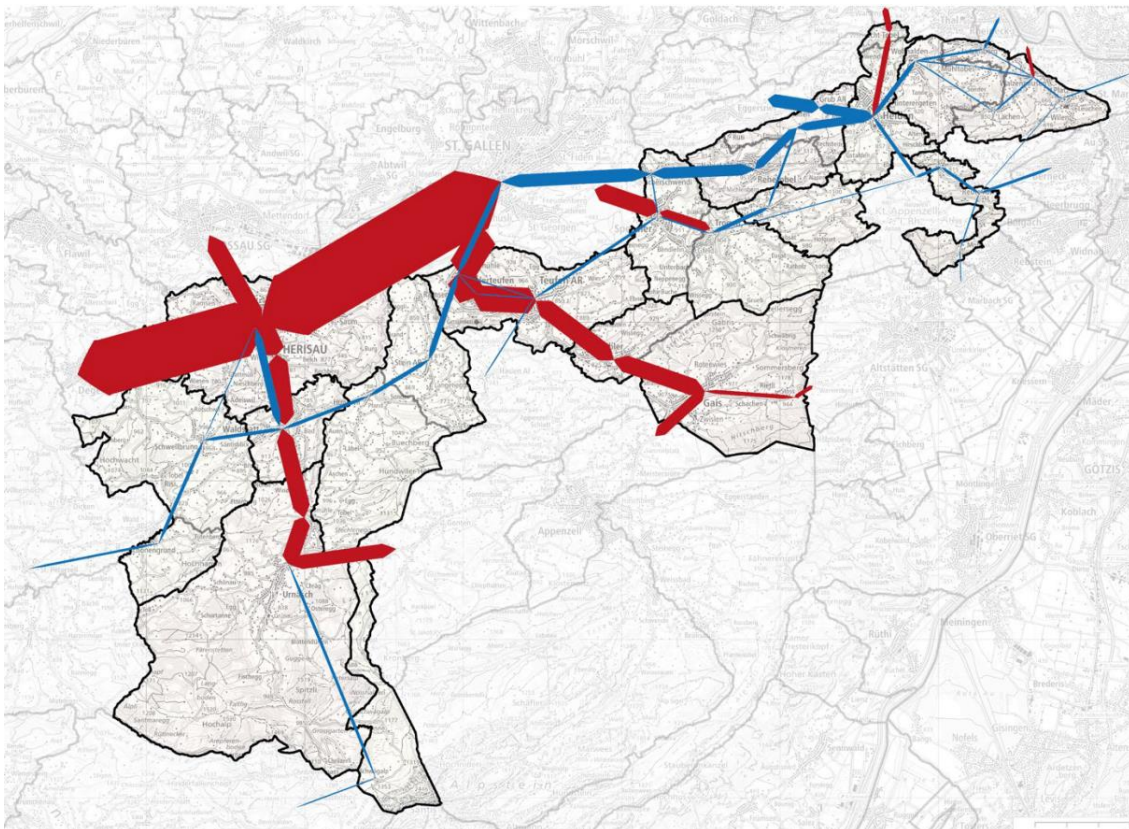


Abbildung 22: ÖV-Nachfrage im Kanton AR (Mo-Fr). [Quelle: ÖV-Konzept 2024-2029]

Die Auswertung zeigt deutlich: Im Bahnverkehr haben vor allem die Portale von Herisau und Teufen nach St. Gallen eine zentrale Bedeutung. Im Busverkehr ist besonders der Korridor St. Gallen–Heiden stark frequentiert. Dagegen sind die Verbindungen ins Rheintal sowie

zwischen den drei Regionen des Kantons (Ost-West-Beziehungen) im ÖV schwach ausgeprägt oder führen mit erheblichen Umwegen und Zeitverlusten über St. Gallen.

Im heutigen Schienennetz bestehen insgesamt keine generellen Überlastungen der Sitzplatzkapazitäten; punktuell zeigen sich jedoch spezifische Herausforderungen, insbesondere auf dem Abschnitt St. Gallen – Teufen, wo zur Hauptverkehrszeit aufgrund des dichten Haltestellenabstands und des starken Pendleraufkommens eine hohe Auslastung besteht. Durch die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts – etwa mit der neuen Verbindung ab Teufen alle 15 Minuten – konnten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, wobei Schnellzüge zwischen Appenzell und St. Gallen nur an den Hauptbahnhöfen halten, was zu einer geringeren Erschliessung kleinerer Haltestellen führt. Trotz objektiv ausreichender Kapazität wird die Auslastung von Fahrgästen tageszeitabhängig subjektiv als höher wahrgenommen. Perspektivisch könnte der Ausbau der Berufsschule in St. Gallen zusätzliche Nachfrage erzeugen, dessen Auswirkungen auf die Appenzeller Bahnen derzeit noch nicht abschätzbar sind. Auf der Gossauerbahn (GAW) sowie den Linien Rorschach-Heiden (RHB), Altstätten-Gais (AG) und Rheineck-Walzenhausen (RhW) zeigt sich die Auslastung stark wetter- und saisonabhängig: bei schönem Wetter und an Wochenenden treten vereinzelt Kapazitätsengpässe auf, denen durch Massnahmen wie flexible Doppeltraktionen oder offenen Erlebniswagen begegnet wird. Auch die Linie Rorschach – Heiden soll saisonal künftig mit zwei Triebfahrzeugen betrieben, was eine flexible Kapazitätssteuerung ermöglicht.

Ein- und Aussteigende pro Bahnhof

Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl der Ein- und Aussteigenden im Jahr 2024 an den Bahnhöfen. Besonders hervorzuheben ist der Bahnhof Herisau, der mit über 7'500 Passagieren (DTV) eine zentrale Rolle spielt – das entspricht rund 13% der gesamten Kantonsbevölkerung von rund 56'000 Personen. Im Vergleich dazu fallen die Fahrgastzahlen an den übrigen Bahnhöfen des Kantons deutlich geringer aus: Die Bahnhöfe Gais, Trogen und Teufen verzeichnen jeweils zwischen 1'000 und 1'500 Passagiere pro Tag. Der Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Herisau wird bis 2028 umfassend umgebaut und aufgewertet und in diesem Kontext an Attraktivität gewinnen. In der Gemeinde Heiden liegt ein Projekt für den Umbau des Bahn- und Bus-hofs vor. Auch in den Gemeinden Gais und Urnäsch laufen Bestrebungen, das Bahnhofareal nezugestalten und aufzuwerten.

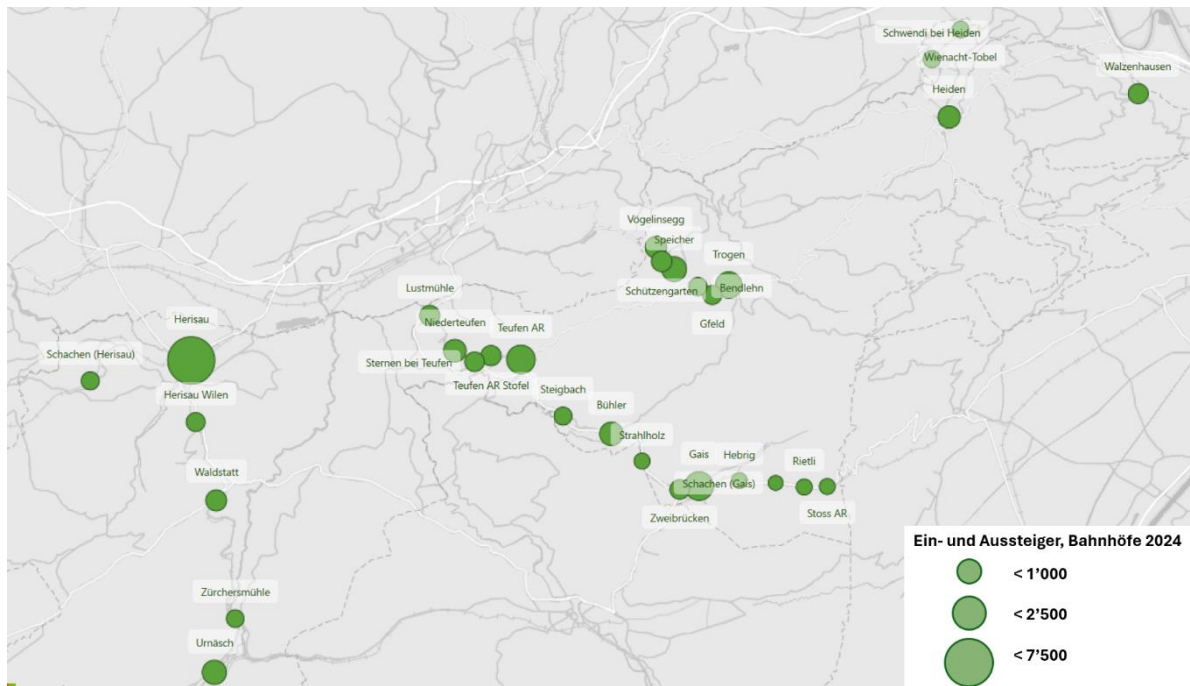


Abbildung 23: Ein- und Aussteigenden (total) im Bahnverkehr pro Haltestelle.

Die nachfolgende Abbildung zeigt deutlich, dass an den meisten Bahnhöfen – mit Ausnahme von Herisau und Schachen (Herisau) – an Wochenenden mindestens ein Drittel der Fahrten stattfinden. Dies hebt die zentrale Bedeutung des Freizeitverkehr im Gegensatz zu den Bahnhöfen Herisau und Schachen (Herisau), die primär für den Pendlerverkehr an Werktagen dienen.

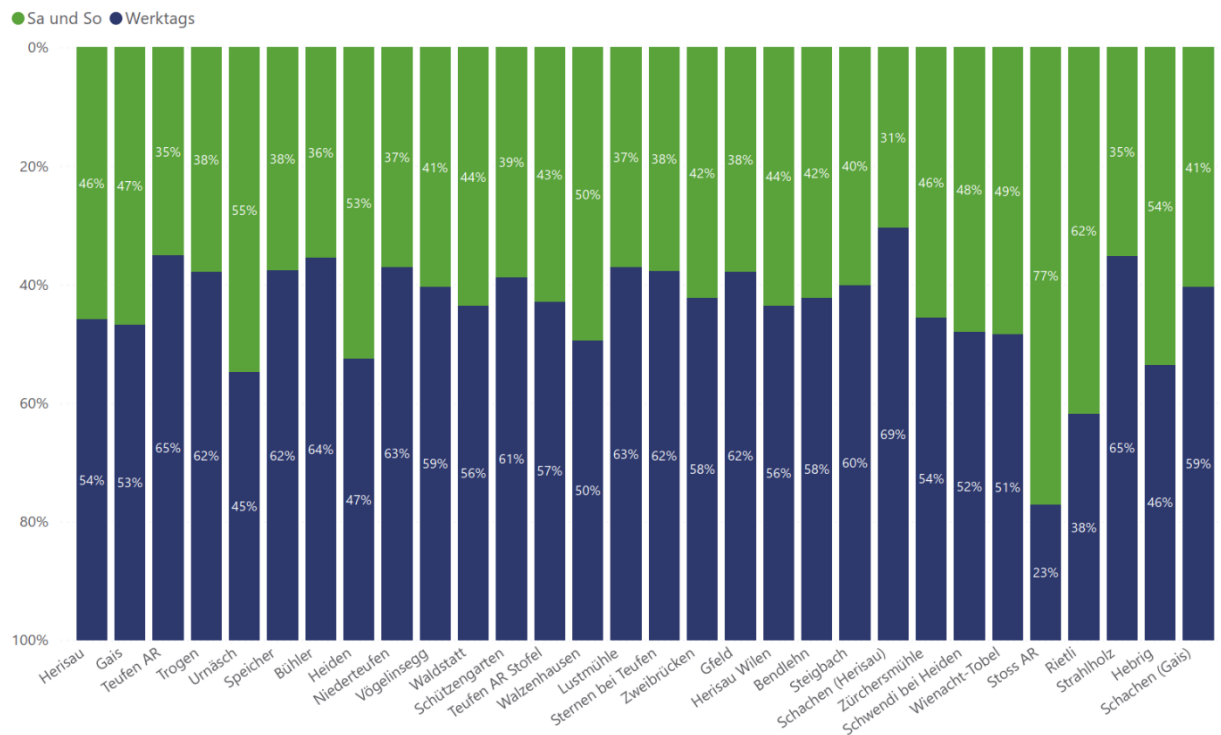


Abbildung 24: Anteil der Ein- und Aussteigenden, differenziert nach Werktagen und Sa-So.

Die meisten Bahnhöfe – etwa in Urnäsch, Heiden, Stoss, Rietli und Hebrig – übernehmen eine wichtige Funktion im Freizeitverkehr, da hier die Zahl der Fahrten am Wochenende jene an

Werktagen sogar übersteigt. Besonders ausgeprägt ist dieses Verhältnis etwa in Stoss, wo rund drei Viertel der Fahrten auf das Wochenende entfallen. Trotz dieser relativen hohen Bedeutung bleiben die absoluten Fahrgastzahlen im kantonalen Vergleich jedoch eher gering. Ebenfalls eine besondere Stellung nimmt die Verbindung Urnäsch–Schwägalp ein, die stark vom touristischen Verkehr geprägt ist. Eine Befragung der Fachhochschule Graubünden aus dem Jahr 2019 bestätigt dies: Bei den von der Appenzeller Bahnen betriebenen Zahnradbahnen sind rund 50–70 % der Fahrgäste touristisch motiviert. Im Gegensatz dazu stehen Strecken wie Waldstatt–Gossau oder Trogen–St. Gallen sowie Bühler/Gais–St. Gallen, auf denen der Alltags- und Pendlerverkehr dominiert. Besonders im Abschnitt Urnäsch–Schwägalp kommt es zudem zu ausgeprägten saisonalen Spitzen, die fast ausschliesslich auf den Tourismus zurückzuführen sind. Wie in Kapitel 2.2.5 beschrieben, erfolgen die Fahrten zu touristischen Hotspots jedoch überwiegend mit dem MIV. Angesichts der hohen MIV-Nutzung besteht ein Handlungsbedarf, die Verlagerungspotenziale hin zum öffentlichen Verkehr gezielt zu prüfen und zu nutzen.

Aktuelle schweizweite Trends zeigen, dass insbesondere beim Freizeitverkehr der ÖV-Anteil zunimmt, was eine Veränderung im Mobilitätsverhalten hin zu ressourcenschonenderen Verkehrsmitteln bei Freizeitzielen unterstützen könnte. Dies weist auch auf ein zunehmendes Bedürfnis der Velo-Transportmöglichkeiten im ÖV hin, die heute gemäss ÖV-Konzept an Spitzentagen an seine Grenzen stösst.

Geplanter Angebotsausbau

Das «ÖV-Konzept 2024–2029» definiert die strategische Weiterentwicklung des ÖV. Im Zentrum steht ein gezielter Ausbau des Angebots, der sowohl auf die Bedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern als auch auf die zunehmende Bedeutung des Freizeitverkehrs und touristischer Mobilität eingeht. Geplant sind unter anderem punktuelle Verdichtungen im Hauptverkehr, wie eine engere Taktung auf der Linie Herisau–Säntispark–Abtwil, die künftig im Viertelstundentakt verkehren soll. Auch soll auf der stark frequentierten Linie Urnäsch–Schwägalp die Taktung während touristischer HVZ erhöht werden. Gleichzeitig soll die Abstimmung zwischen Bergbahn- und Postauto-Fahrplänen verbessert werden, um touristische Hotspot, wie den Säntis, effizienter zu erschliessen.

Derzeit prüft oder planen die Appenzeller Bahnen Angebotsentwicklungen in mehreren Regionen und Korridoren: Auf der Linie Rorschach–Heiden wird eine Angebotsausweitung angestrebt, während auf der Strecke Rheineck–Walzenhausen insbesondere am Abend längere Betriebszeiten vorgesehen sind – unterstützt durch die Einführung von ATO (Automatic Train Operation) auf der RhW. Auf dem zentralen Korridor Trogen–St. Gallen–Appenzell liegt der Fokus langfristig auf der weiteren Taktverdichtung. Ziel ist es, das Angebot gesamthaft attraktiver und durchgängiger zu gestalten.

Ein zentrales Ziel ist zudem die bessere Koordination zwischen Orts- und Regionalverkehr, wodurch bestehende Linien hinsichtlich Effizienz, Nachfrage und möglicher Alternativen überprüft werden. Dabei soll Wert auf umweltfreundliche, technologieneutrale und wirtschaftlich tragfähige Lösungen gelegt werden. Die zukünftige Ausrichtung berücksichtigt auch nationale Entwicklungen, wie den Ausbauschritt «AS 2035», insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung des Vorderlands an den S-Bahn- und Fernverkehr.

Finanzielle Nachhaltigkeit bleibt eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung dieser Pläne. Die wachsenden Betriebskosten – bedingt durch Inflation und steigende Energiepreise – erfordern eine sorgfältige Abwägung zwischen Kosten und Erträgen sowie eine enge Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen und im Rahmen bundesweiter Reformprozesse wie der RPV-

Reform. Herausforderungen zeigen sich auch im Bereich Vertrieb und Ticketing, deren Lösung nur im Verbund mit Partnern, wie dem Tarifverbund OSTWIND, und auf nationaler Ebene realistisch ist. Im Rahmen der GVS müssen die angedachten strategischen und konzeptionellen Überlegungen des «ÖV-Konzept 2024–2029» aus einer Gesamtperspektive nochmals geprüft werden. Insbesondere erscheint es zweckmässig zu sein, die Angebotsentwicklung beim ÖV in der GVS unter Berücksichtigung der effektiven Verlagerungspotenziale zu Gunsten des ÖV strategisch zu priorisieren und als konkrete Handlungsanweisung für die Überarbeitung des «ÖV-Konzept 2024–2029» festzuhalten.

Ein zentrales Ziel der Raum- und Richtplanung liegt in der zunehmenden Verknüpfung von Raum- und Verkehrsplanung. Mit dem Richtplanziel einer nach innen gerichteten Siedlungsentwicklung soll sich die ÖV-Erschliessung insbesondere in Gemeinden mit Zentrumsfunktion verbessern. Dadurch kann die Attraktivität des ÖV erhöht und gefördert werden. In kleinteilig strukturierten Siedlungsgebieten und während Randzeiten können Angebote des ÖV – etwa Ridepooling oder On-Demand-Dienste – eine sinnvolle Ergänzung zum klassischen ÖV-Angebot sein.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

9. Der gut ausgebaute ÖV im kantonalen Zentrum sowie in grösseren Zentrumsgemeinden bietet eine gute Grundlage, benötigt aber gezielte Ausbauten als Konkurrenz für den MIV, während in ländlichen Räumen beziehungsweise in den mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion flexible, bedarfsgerechte Lösungen notwendig sind.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 9.1 Der gut ausgebaute ÖV in den Zentrumsgemeinden bildet eine solide Basis; gezielte Angebotsverdichtungen oder Kapazitätsausbauten – insbesondere im Pendler- und Freizeitverkehr – sind notwendig, um Verlagerungspotenziale auszuschöpfen. Der Ausbau soll sich jedoch auf konkrete Potenzialachsen beschränken (siehe Kapitel 2.2.6). Auf den Hauptachsen besteht keine Notwendigkeit für grundlegende Änderungen.
- 9.2 Die ÖV-Erschliessung ist in den ländlichen und in Bezug auf die Stadt St. Gallen eher peripheren Gebieten oft nur mittelmässig bis ungenügend. Hier braucht es neue bedarfsgerechte und flexible Lösungen. Steigende Betriebskosten und begrenzte Finanzmittel stellen die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖV (Kosten-Nutzen) insbesondere in diesen Räumen vor Herausforderungen. Der Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung – in Teilen überwiegt er den Werktagsverkehr.
- 9.3 Eine bessere Abstimmung zwischen Orts- und Regionalverkehr sowie zwischen Bahn-, Bus- und Bergbahnfahrplänen ist notwendig, um Umsteigehemmnisse zu senken und die Gesamtsystemeffizienz zu steigern (u.a. erste und letzte Meile). Dies bedingt eine bessere Koordination zwischen Gemeinden und dem Kanton als ÖV-Besteller. Ein grosses Potenzial für Verlagerungseffekte weisen vor allem die grossen Arbeitsplatzgebieten auf.
- 9.4 Die erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖV erfordert eine enge Koordination mit Nachbarkantonen sowie überregionale Lösungen im Ticketing und Vertrieb.
- 9.5 Ziel zur Siedlungsentwicklung nach innen begünstigt eine effizientere ÖV-Erschliessung und stärkt die Anbindung von Wohn- und Arbeitsstandorten.

2.3.6 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Das Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St. Gallen – Bodensee wird, wie im Richtplan vorgesehen, derzeit auf die übrigen, nicht im Programm abgedeckten Gemeinden erweitert. Hierzu sind entsprechende Netzpläne und die Schwachstellenerarbeitung im Gange.

Fussverkehr

In der Einführungsverordnung zum Fuss- und Wanderwegegesetz hat der Kanton die Aufgabe der Planung und Erhaltung der Fuss- und Wanderwege den Gemeinden übertragen. Der Kanton übt die Aufsicht aus und fasst die kommunalen Netze zu einem kantonalen Plan der Wanderwege zusammen.

Das Fuss- und Wanderwegnetz in Appenzell Ausserrhoden ist sehr dicht und attraktiv. Es besteht grundsätzlich kein Handlungsbedarf für die Erweiterung des heutigen Angebots. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Veloverkehrsnachfrage drohen Nutzungskonflikte in Bezug auf den Flächenanspruch. Sämtliche Wanderwege sind grundbuchlich gesichert. Die Streusiedlungen ausserhalb der geschlossenen Siedlungsräume stellen die Erschliessung für den Fussverkehr aber vor Herausforderungen. Die gut begehbaren Strecken zu den Hauptverkehrsstrassen beziehungsweise ÖV-Haltestellen führen oft entlang der Erschliessungsstrassen und sind deshalb indirekt. Pfade über das offene Feld bestehen zwar als Alternative, sind aber in Bezug auf deren Komfort eingeschränkt, was auch topografisch bedingt ist. Der Anteil befestigter Wanderwege ist aufgrund der Streusiedlung in Appenzell Ausserrhoden eher hoch.

Entlang der Kantonsstrassen ausserorts wurde das Fusswegnetz überprüft (Schwachstellenanalyse Fussverkehr auf Kantonsstrassen ausserorts, 9. April 2025). Die Schwachstellenanalyse zeigt, dass das Fussverkehrsnetz auf ausserörtlichen Kantonsstrassen gewisse Mängel aufweist, insbesondere in Form von Netzlücken und Defiziten bei den Querungsstellen. Der Handlungsbedarf ist jedoch überwiegend gering; nur sehr wenige Schwachstellen (Anzahl 7) bei den Querungsstellen erfordern dringende Massnahmen in erster Priorität. Rund 70 % der Schwachstellen weisen ein leichtes Defizit aus. Dabei handelt es sich um nicht dringende Mängel mit tiefem Handlungsdruck, deren Behebung im Rahmen der langfristigen Planung oder bei Gelegenheit angestrebt werden soll. Mit der Schwachstellenanalyse liegt eine solide Planungsgrundlage für zukünftige Verbesserungen im Fussverkehr vor. Die Ergebnisse können gezielt in die Projektierung und Priorisierung von Bauvorhaben einfließen

Veloverkehr

Die Velogesetzgebung verpflichtet die Kantone konkrete Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit zu planen und umzusetzen. Sie haben dafür zu sorgen, dass die Netze sicher, durchgehend und attraktiv sind. Die rechtliche Umsetzung des Veloweggesetzes in die kantonale Gesetzgebung ist in Bearbeitung (Teilrevision Strassengesetz). Der Kanton erarbeitet aktuell die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit. Die bestehenden Inhalte zum Veloverkehr im kantonalen Richtplan sind demnach nicht mehr aktuell und werden deshalb nicht mehr abgebildet.

Die Potentialanalyse zeigt (vgl. Abbildung 25), dass sich das grösste Potential für den Veloverkehr zwischen St. Gallen und den Siedlungen der angrenzenden Ausserrhoder Gemeinden bewegt (Achsen Waldstatt–Herisau–Gossau/St.Gallen, Teufen–St. Gallen und Trogen–Speicher St. Gallen). Weiteres Potential besteht insbesondere zwischen den Zentrumsgemeinden in der Ost-West-Verbindung sowie in Richtung Appenzell Innerrhoden. Der Strukturplan deckt sich mit den Erkenntnissen der Korridoranalyse (siehe Kapitel 2.2.6).

Strukturbild Velopotenzial Appenzell Ausserrhoden

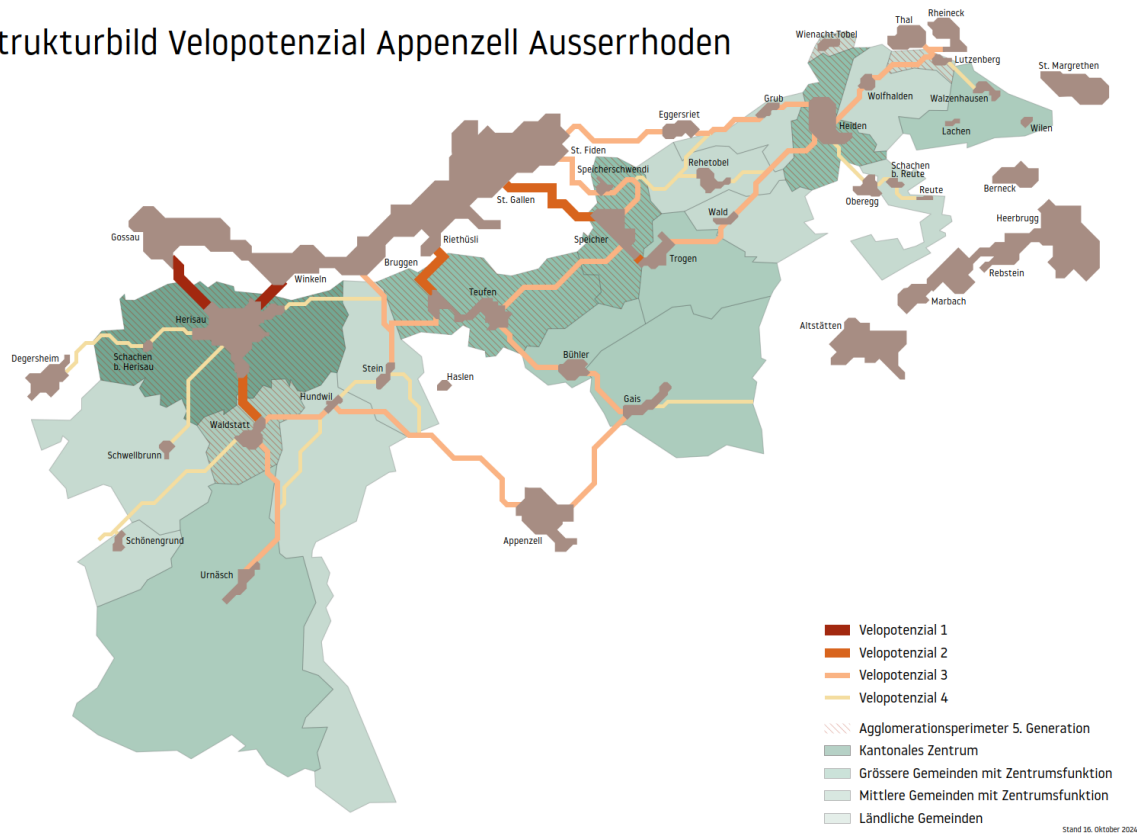


Abbildung 25: Strukturbild Velopotenzial Appenzell Ausserrhoden. Entwurf, Stand: Oktober 2024 [Quelle: Metron]

Mit der Etablierung von E-Bikes stellt die Überwindung der von sportlichen Velofahrenden gesuchten aber vom Alltagsverkehr gemiedenen topographischen Landschaft eine kleinere Herausforderung dar. Die dynamische Zunahme von schnellen E-Bikes (bis 45 km/h) in Appenzell Ausserrhoden verdeutlicht das vorhandene Potenzial. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung des Fahrzeugbestands und unterstreicht das wachsende Interesse:

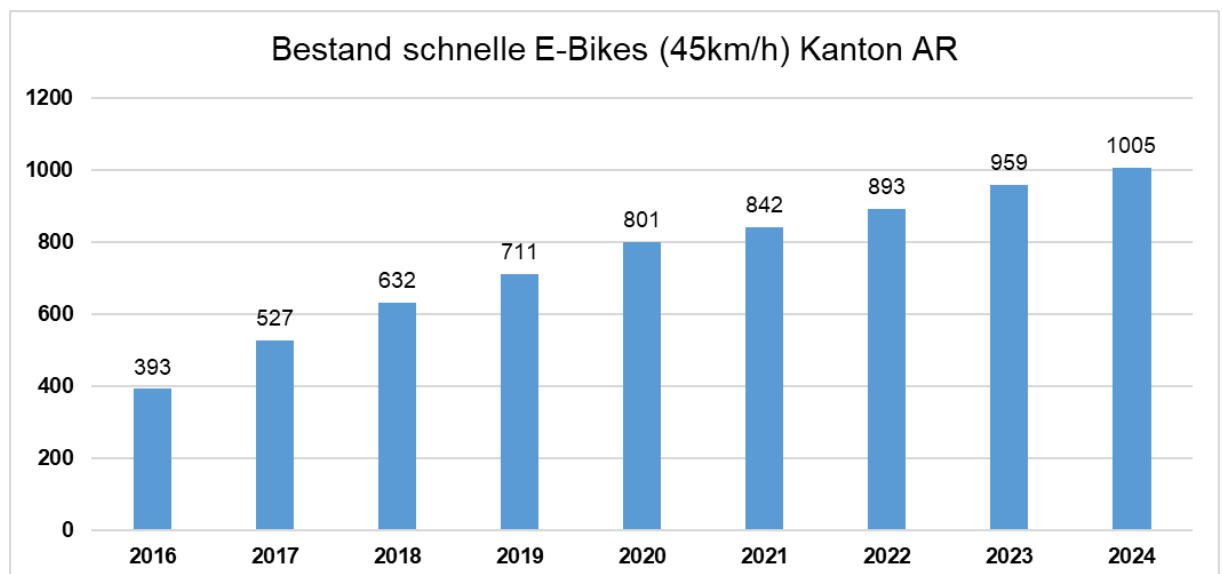


Abbildung 26: Entwicklung Fahrzeugbestand schneller E-Bikes (45 km/h) [Quelle: Strassenverkehrsamt Kanton AR]

Appenzell Ausserrhoden steht damit vor der Chance, dem Velo eine grössere Rolle im Alltagsverkehr zukommen zu lassen. Sei dies für kürzere Wege von unter 10 km oder in Kombination

mit dem ÖV-Angebot als Zubringerverkehrsmittel zu den Umsteigepunkten. Eine zusätzliche Herausforderung liegt jedoch auch in der bislang fehlenden Velokultur und -tradition der Region, die sich unter anderem durch die stark hügelige Landschaft erklären lässt und historisch nicht gewachsen ist. Voraussetzung für eine erfolgreiche Förderung des Veloverkehrs sind deshalb entsprechende durchgängige, attraktive Veloinfrastrukturen, geeignete Abstellanlagen sowie Mitnahmemöglichkeiten im ÖV.

Im vorliegenden Netzentwürfe (Stand Vernehmlassung) für den Alltags- und Freizeitverkehr zeigt das angestrebte Angebot. Entlang der Kantonsstrassenachsen wird das bestehende Netz vervollständigt. Innerhalb der grösseren Siedlungen Herisau und Heiden wird das Netz entsprechend der Siedlung ausdifferenziert. Kantonale Freizeitrouten ergänzen die Velorouten von Schweiz Mobil. Zusammen bilden sie das Freizeitnetz für den Veloverkehr. Sie verlaufen teilweise entlang der Routen des Alltagsnetz aber bieten insbesondere Verbindungen zum Rheintal und zusätzliche Verbindungen zwischen den Siedlungen und erschliessen die Schwägalp. Grundsätzlich erfüllen die bestehenden Infrastrukturen die Bedürfnisse des Veloverkehrs in einem hohen Mass nicht mehr. Es besteht ein grosser Handlungsbedarf für die Aufwertung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Wichtige Ausbaumassnahmen im Veloverkehr sind bereits in das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee eingeflossen. Von A-Horizont des Agglomerationsprogramms der 4.Generation der Ausbau einer Veloschnellroute in Teufen, zwischen Lustmühle und der Kantonsstrasse St.Gallen. Diese wird Teil der regionalen Veloschnellverbindungen zwischen Teufen und der Stadt St. Gallen sein und soll schnelle, direkte Verbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration für den Veloverkehr ermöglichen. Die geplanten Ausbaumassnahmen sind auf das Velopotenzial abgestimmt.

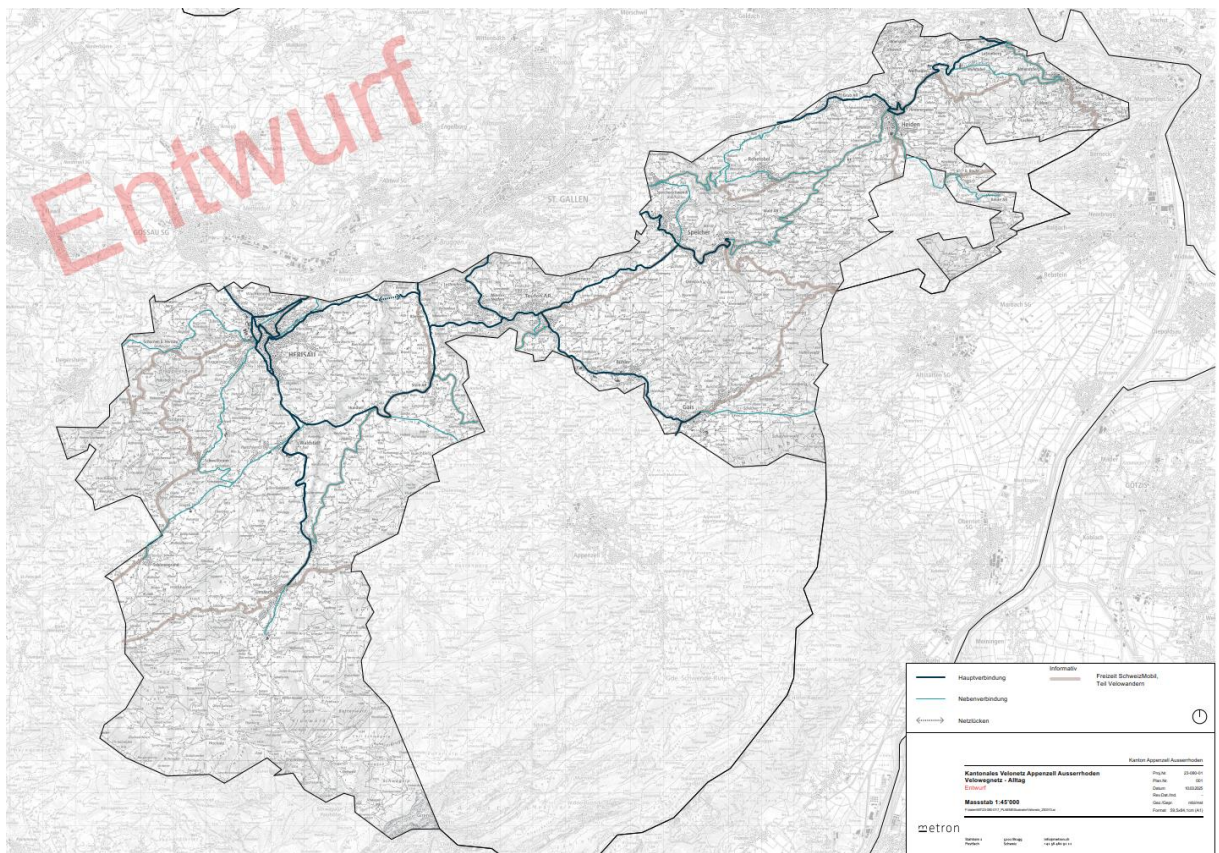


Abbildung 27: Velonetzplanung für den Alltagsverkehr (Stand Vernehmlassung) [Quelle: Kanton AR, Tiefbauamt]

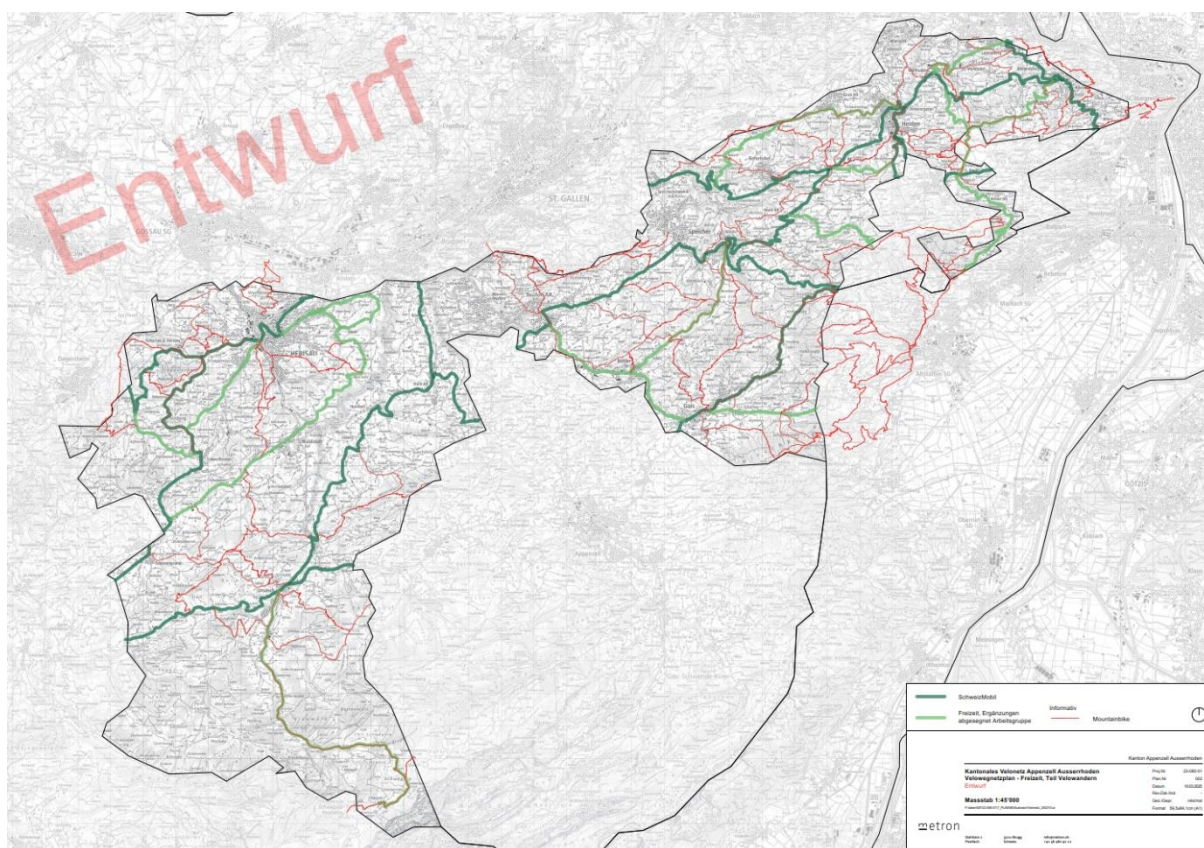
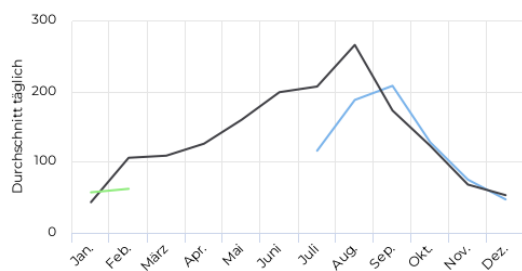
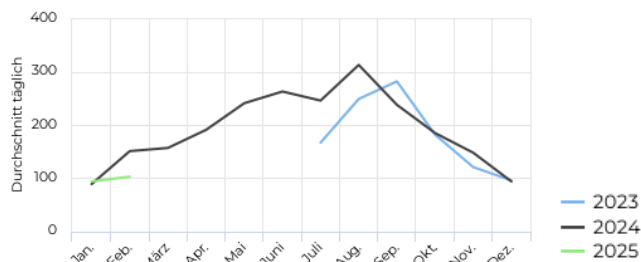


Abbildung 28: Velonetzplanung für den Freizeitverkehr (Stand Vernehmlassung) [Quelle: Kanton AR, Tiefbauamt]

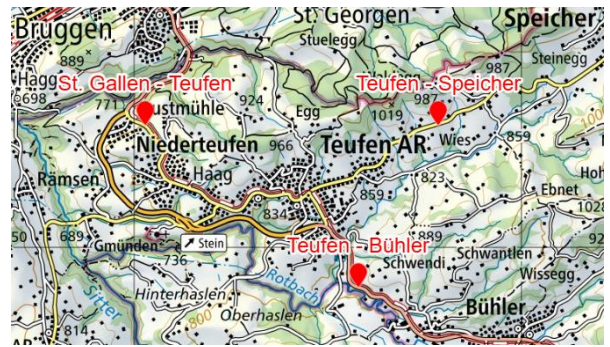
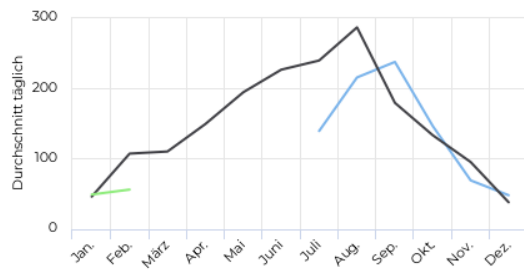
Der Kanton betreibt drei Velozählstellen rund um die Teufen, welche erst seit Mitte 2023 in Betrieb sind. Daher lassen sich noch keine über ein Jahr hinausgehenden Tendenzen erkennen. In der Jahresganglinie schlägt sich die Witterung nieder. In den Sommermonaten wird derzeit deutlich mehr Velo gefahren als in den Wintermonaten. Die Tagesganglinien weisen während der Woche die typischen Morgen- und Abendspitze des Alltagsverkehrs und am Wochenende eine flache Spitze am Nachmittag auf.



St. Gallen – Teufen



Teufen – Speicher



Teufen – Bühler

Abbildung 29 Velozählstellen Teufen, Jahre 2023 – 2025. [Quelle: Ecocounter (2025)]

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

10. Die bestehende Veloinfrastruktur reicht für die steigende Nachfrage nicht aus. Ein systematischer Ausbau sicherer und zusammenhängender Velowege, besonders entlang der Hauptverkehrskorridore, ist entscheidend, um bestehende Verlagerungspotenziale zu nutzen (siehe auch Kapitel 2.2.6).

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 10.1 Die bestehenden Infrastrukturen genügen den heutigen Anforderungen an den Verkehr vielfach nicht mehr – ein systematischer Ausbau sicherer, durchgängiger und attraktiver Velowege und insbesondere auch Abstellanlagen ist notwendig. Der Ausbau soll prioritär auf den Korridoren erfolgen, wo sich massgebende Verlagerungspotenziale vom Individualverkehr auf den Veloverkehr zeigen (siehe Kapitel 2.2.6).
- 10.2 Die Topografie verliert durch E-Bikes an Bedeutung als Hemmnis – das stärkt das Verlagerungspotenzial des Velos im Alltagsverkehr auf Distanzen unter 10 km und als Zubringer zum ÖV in eher peripheren Gebieten.
- 10.3 Das Fusswegnetz ist insgesamt gut ausgebaut; entlang der Kantonsstrassen ausserorts weisen nur wenige Querungsstellen dringenden Handlungsbedarf auf. Im Streusiedlungsgebiet ist die Erreichbarkeit zu ÖV-Haltestellen oft lang.

2.3.7 Motorisierungsgrad, Dekarbonisierung und Elektrifizierung

In den Jahren 2020 bis 2023 lag die Gesamtzahl der Neuzulassungen von Motorfahrzeugen jeweils zwischen 1'100 und 1'500 Fahrzeugen pro Jahr (Total rund 4'800). Dies entspricht einem Zuwachs des Fahrzeugbestandes von rund 15 %. Der Motorisierungsgrad beträgt gesamthaft 576 Personenwagen pro 1'000 Einwohner (Schweiz: 531 Personenwagen pro 1'000 Einwohner, Stand 2024). Die Kennzahl war in den vergangenen Jahren konstant. Im Vergleich zu anderen Kantonen positioniert sich Appenzell Ausserrhoden im oberen Mittelfeld. Die hohe Motorisierung in Appenzell Ausserrhoden lässt sich durch die ländliche Struktur und die teilweise eingeschränkte Verfügbarkeit bzw. Qualität des ÖV erklären.

In der Bevölkerung wächst das Bewusstsein für Klima- und Energiefragen, wodurch auch alternative Antriebstechnologien, wie Elektroantriebe, an Bedeutung gewinnen. So hat sich im Zeitraum von 2010 bis 2024 die Zusammensetzung der Antriebsarten bei den Fahrzeugneuzulassungen im Kanton verändert: Während 2010 noch über 98 % der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor ausgestattet waren, ist dieser Anteil bis 2024 deutlich gesunken (vgl. Abbildung 30). Benzinbetriebene Fahrzeuge sind von rund 82% (Total 22'488) im Jahr 2010 auf rund 60% (Total 19'387) im Jahr 2024 gesunken. Dieselfahrzeuge hingegen haben sowohl absolut als auch relativ zugenommen: von 4'948 (18%) auf 9'526 (29%) Fahrzeuge. Alternative Antriebssysteme haben ein starkes Wachstum: Die Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen stieg im selben Zeitraum von lediglich 2 (nahezu 0 %) auf 1'166 (4 %). Im selben Zeitraum konnte auch ein Anstieg von hybridbetriebenen Fahrzeugen um 7 % verzeichnet werden. Weitere alternative Antriebstechnologien wie Wasserstoff oder Gas spielen bislang nur eine marginale Rolle bei den Neuzulassungen.

Neuzugelassene Personenwagen im Kanton AR nach Antriebsart 2010-2024

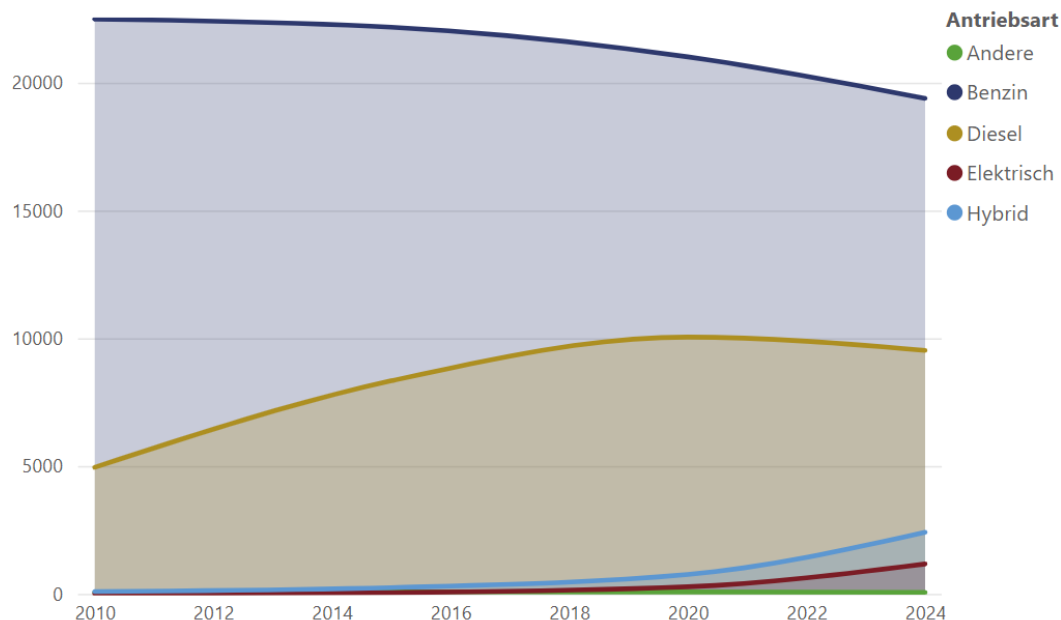


Abbildung 30 Neuzugelassene Personenwagen im Kanton AR nach Antriebsart 2010 – 2024 [Quelle: Motorfahrzeugstatistik Kanton AR, 2010-2024]

Die Entwicklung zeigt einen Trend hin zu umweltfreundlicheren Technologien, auch wenn Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nach wie vor den Grossteil der Neuzulassungen ausmachen. Auch Prognosen von Bundesamt für Energie (BFE)⁶ gehen davon aus, dass ab 2035 bereits

6 Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050. Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

die Hälfte aller Personenwagen in der Schweiz elektrisch betrieben sein dürften. Der Bedarf an öffentlichen Ladestationen wird in den kommenden Jahren deshalb stark zunehmen. Stand heute hinkt der Kanton Appenzell Ausserrhoden diesen Entwicklungen hinterher. Pro E-Fahrzeug stehen aktuell 0.023 öffentliche Ladepunkte zur Verfügung. Um für die prognostizierte Verzehnfachung des E-Fahrzeugbestands in Kanton bereit zu sein, muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur stark vorangetrieben werden. Werden der Gemeindetyp und die bereits vorhandenen Ladestationen berücksichtigt, ergibt dies für Appenzell Ausserrhoden einen Bedarf an Langzeit-Ladestationen bis ins Jahr 2035 von rund 529 Stück (Kantonale Planungsgrundlage für die Ladeinfrastruktur E-Mobilität, Tiefbauamt, März 2023). Zudem wird ein Bedarf von rund 65 Kurz- und Schnellladestationen ausgewiesen.

Im ÖV fördert der Bund ab 2025 die Umstellung auf alternative Antriebssysteme finanziell, wobei die Elektrifizierung der Busflotten im Fokus stehen. Auf kantonaler Ebene hat der Kanton St. Gallen eine E-Bus-Strategie erarbeitet und diese gemeinsam mit Ostschweizer Kantonen abgestimmt. Aufgrund der vielen kantonsübergreifende Linien im Busverkehr erscheint eine koordinierte Umsetzungsstrategie mit dem Kanton St. Gallen sinnvoll. Der Kanton fördert die Elektromobilität im Rahmen seines kantonalen Förderprogramms «Energie 2021 Plus» mit finanziellen Beiträgen für die Umsetzung von Ladestationen bei Mehrfamilienhäusern. Zudem wird die Besteuerung der Motorfahrzeuge (Verordnung zum Einführungsgesetz vom 24. April 1983 zum Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr; bGS 761.111) aktuell überarbeitet. Die Gesetzesanpassung befindet sich im politischen Prozess.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

11. Der wachsende Anteil an E-Fahrzeugen erfordert den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Elektrifizierung des Busverkehrs bietet ökologische Chancen.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 11.1 Mit 576 Personenwagen pro 1'000 Einwohner liegt Appenzell Ausserrhoden über dem Schweizer Durchschnitt – vor allem wegen der ländlichen Struktur. In der Kombination vieler Massnahmen (z.B. Attraktivität ÖV und FVV, Multimodalität und Mobilitätsmanagement, Raumplanung und Anreizsysteme) besteht ein gewisses Potenzial, den Motorisierungsgrad zu senken.
- 11.2 Der Anteil von E-Fahrzeugen steigt, doch die vorhandenen öffentlichen Ladepunkte reichen künftig nicht aus. Bis 2035 besteht ein Bedarf von über 500 Langzeit- und rund 65 Schnellladestationen im öffentlichen Raum.
- 11.3 Die Elektrifizierung von Busflotten bietet Appenzell Ausserrhoden die Chance, durch abgestimmte Umsetzung mit Ostschweizer Partnern ökologische und betriebliche Vorteile zu realisieren.

2.3.8 Verkehrssicherheit

Die objektive Verkehrssicherheit kann anhand der Unfallstatistik 2014–2024 beurteilt werden. Die Anzahl Verkehrsunfälle ist mehrheitlich konstant. Eine direkte Korrelation im dem Verkehrswachstum ist nicht ersichtlich. Für das Jahr 2024 verzeichnet sie einen markanten Anstieg der Verkehrsunfälle von 353 auf 441 sowie der verletzten Personen von 111 auf 145 im Vergleich zum Vorjahr (vgl. Abbildung 31). Auffällig ist der Anstieg von Wildunfällen sowie Motorradunfällen (vor allem in der Altersgruppe der 16- bis 17-jährigen), deren Unfälle sich von 5 auf 12 verdoppelten. Ein ähnlicher Trend zeigt sich auch in den nationalen Zahlen des Bundesamts

für Strassen (ASTRA). Wie bereits in den Vorjahren zählen nichtangepasste Geschwindigkeit, Fehlverhalten bei Fahrmanövern und Vortrittsmissachtung zu den Hauptursachen.

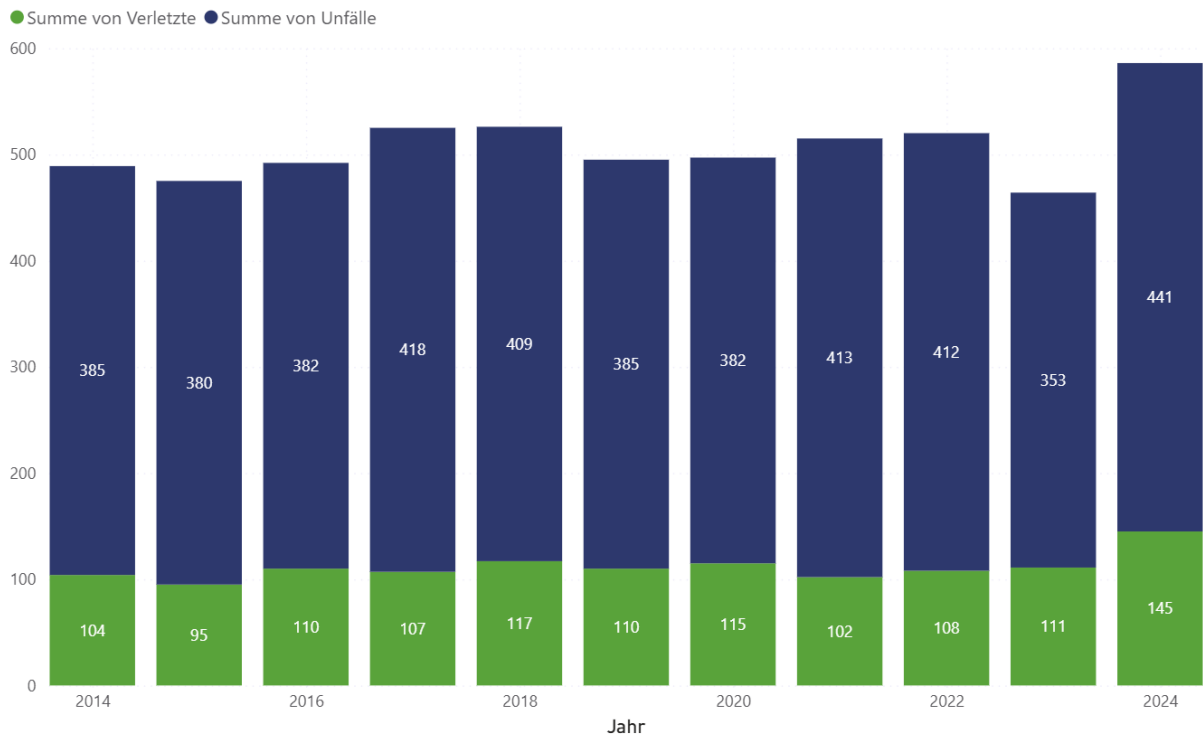


Abbildung 31: Unfallstatistik 2014 - 2024. [Quelle: Kantonspolizei AR]

Bei Betrachtung der Unfallarten nach Raumtyp zeigen sich insgesamt nur geringe Unterschiede. Schleuder- und Selbstunfälle treten über alle Gemeindetypen hinweg am häufigsten auf. Ein Unterschied zeigt sich bei den Einbiegeunfällen, die im kantonalen Zentrum und grösseren Gemeinden deutlich häufiger auftreten. Dies lässt auf ein dichteres Verkehrsnetz mit vielen Knotenpunkten schliessen. Auch bei den Fussgängerunfällen zeigt sich ein räumliches Muster: Sie kommen fast ausschliesslich im kantonalen Zentrum und in grösseren Gemeinden mit Zentrumsfunktion vor. In ländlichen Gemeinden fehlen sie nahezu vollständig. Das spricht für ein geringeres Fussgängeraufkommen oder klarere Trennung der Verkehrsflüsse in diesen Gebieten.

Auf den Strassen von Appenzell Ausserrhoden bestehen einzelne Unfallschwerpunkte bzw. Orte mit einer Unfallhäufung gemäss VSS-Norm. Die Analyse erfolgt jeweils über einen dreijährigen Betrachtungsraum. Bei nachfolgenden Knoten zeigt sich Handlungsbedarf:

- Schwändli-Kreisel, Gemeinde Herisau
- Knoten Mooshalde, Gemeinde Waldstatt

Die Sanierung des Schwändli-Kreisels in der Gemeinde Herisau ist als Massnahme im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee, 4. Generation, berücksichtigt. Der Knoten Mooshalde in der Gemeinde Waldstatt ist Bestandteil der Nationalstrasse N25 und somit im Zuständigkeitsbereich des ASTRA. Die Entwicklung der Unfälle und der Handlungsbedarf in Bezug Verkehrssicherheit wird in der Arbeitsgruppe Infrastruktur-Sicherheit (Kantonspolizei und Tiefbauamt) jährlich überprüft. Gemäss der Arbeitsgruppe besteht hinsichtlich Verkehrssicherheit kein Handlungsbedarf nach zusätzlichen Strassenausbauten, die nicht bereits in der ordentlichen Planung des kantonalen Tiefbauamtes enthalten sind.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

12. Die Verkehrssicherheit ist stabil, einzelne Knotenpunkte wie der Schwändli-Kreisel benötigen gezielte Verbesserungen. Da eine systematische Sicherheitsprüfung etabliert ist, gibt es kein weiterer Handlungsbedarf für die GVS.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

12.1 Die Verkehrssicherheit ist grundsätzlich stabil. Die Zunahme der Verkehrsunfälle im Jahr 2024 ist zu beobachten. An einzelnen bekannten Knoten (z. B. Schwändli-Kreisel Herisau, Mooshalde Waldstatt) besteht Handlungsbedarf; Massnahmen sind in Planung.

12.2 Innerhalb des Kantons ist eine systematische Prüfung der Verkehrssicherheit organisatorisch zwischen der Kantonspolizei und dem Tiefbauamt etabliert. Aus Sicht der kantonalen Arbeitsgruppe Infrastruktur-Sicherheit besteht aktuell kein Bedarf an weitergehenden Ausbauten über die bestehende Planung hinaus.

2.3.9 Inter- und Multimodalität

Trotz vergangener Ausbauschritte im ÖV konnte keine grosse Veränderung des Modal-Splits in Appenzell Ausserrhoden erreicht werden⁷. Ein wirksamer Ansatz könnte daher in einem umfassenden Massnahmenmix liegen, der gezielt die Verknüpfung des ÖV mit weiteren nachhaltigen Mobilitätsformen wie dem FVV fördert. Im Zentrum stehen dabei Multi- und Intermodalität. Dazu zählen ein attraktives und verständliches Tarifsystem, eine gezielte Parkplatzbewirtschaftung an ÖV-Haltestellen, ergänzende Mobilitätsangebote sowie ausreichend geschützte Veloabstellplätze.

Gerade Letztere sind aktuell an vielen Bahnhöfen und Bushaltestellen unzureichend vorhanden. Zudem stellt die erste und letzte Meile zum ÖV nach wie vor eine zentrale Herausforderung dar – insbesondere wegen der oftmals zu grossen Distanzen für den Fussverkehr. Umso wichtiger ist es daher, dem Veloverkehr verstärkt Beachtung zu schenken. Die Potenziale in diesem Bereich sind erheblich – sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr – und können einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs leisten. Voraussetzung dafür ist ein gut abgestimmtes Zusammenspiel aller Akteure im Bahnhofsumfeld. Zuständigkeiten und Flächenaufteilungen – etwa zwischen Bahn- und Busbetreibern, Städten und privaten Anbietern – müssen klar definiert sein, damit eine kohärente und nutzerfreundliche Infrastruktur entstehen kann. In diesem Bereich besteht noch Handlungsbedarf.

Zudem zeigt sich gerade im Freizeitverkehr ein wachsender Bedarf an Velo-Selbstverlad in Zügen und touristischen Buslinien – insbesondere auf der Schwägalp-Achse. Aufgrund der aktuellen Fahrzeuginfrastruktur kann dieses Bedürfnis bislang nur eingeschränkt abgedeckt werden.

Ein zusätzlicher Hebel liegt allenfalls auch an einer übergeordneten Park-and-Ride-Strategie (P+R) und Bike-and-Ride-Strategie (B+R) für verkehrlich gut erreichbare Standorte innerhalb des Kantons. Diese sollen Autofahrenden einen einfachen Umstieg auf den ÖV ermöglichen – insbesondere in der Nähe von Bahnhöfen oder stark frequentierten Buslinien. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee wurde das Potenzial für P+R aus einer gesamtheitlichen Optik untersucht (Potenzialstudie Park & Ride, Agglomeration St. Gallen-Bodensee, März 2016). Appenzell Ausserrhoden bietet mehrere Standorte für P+R. Insbesondere die Anlage beim Bahnhof Herisau weist eine hohe Auslastung von rund 75 % auf. Die

7 ÖV-Konzept

Auslastung bei den Anlagen in Teufen, Waldstatt und Speicher ist deutlich geringer (rund 10-15 %). Die Anlage in Teufen weist jedoch mit entsprechenden Begleitmassnahmen (u.a. Tarifsysteem) ein weiteres Potenzial auf.

Die bestehende Tarifstruktur bedarf generell einer gesamtheitlichen Überprüfung, um allfällige verkehrliche Wirkungen erzielen zu können. In den Gemeinden Trogen, Heiden und Bühler wurden Potenziale für neue Anlagen identifiziert. Im Kantonalen Richtplan werden bezüglich P+R-Anlagen richtungsweisende Festlegungen definiert (Kapitel V3.3, Öffentlicher Verkehr). Diese wurden bislang aber grösstenteils noch nicht umgesetzt. Diese Festlegungen sind anhand der Erkenntnisse der GVS aus einer gesamtheitlichen Optik zu konkretisieren und raumspezifisch zu definieren. Potenziale sind insbesondere in peripheren sowie auch ländlichen Räumen vorhanden, wo eine gute ÖV-Erschliessung in die wichtigsten Nachbarregionen besteht. Allerdings gilt es zu beachten, dass mehrere Umstiege den ÖV-Weg tendenziell weniger attraktiv machen gegenüber dem Auto – denn Umsteigen wird häufig als unbequem empfunden. Damit diese zusätzliche Hürde überwunden wird, muss der wahrgenommene Nutzen des Umstiegs entsprechend gross sein. Eine gute Abstimmung der Angebote sowie kurze und komfortable Umsteigewege sind daher essenziell, um die Potenziale von P+R-Anlagen wirkungsvoll ausschöpfen zu können.

Darüber hinaus können auch gezielte Anreize wie ein attraktives Firmenabonnement dazu beitragen, Berufspendlerinnen und -pendler verstärkt zum Umstieg auf den ÖV zu bewegen. Im Rahmen der «Mobilitätsallianz Ostschweiz» arbeitet der Kanton gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau sowie dem Tarifverbund OSTWIND aktiv an einer zukunftsorientierten betrieblichen Mobilitätsstrategie. Ziel ist es, die Verkehrsmittelwahl zu Lasten des MIV zu verbessern, indem die Feinverteilung des ÖV zu wichtigen Arbeitgeberstandorten weiter verbessert und so das kombinierte Angebot aus ÖV und FVV gestärkt wird.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

13. Um Inter- und Multimodalität zu steigern, braucht es eine bessere physische und digitale Verknüpfung von ÖV und FVV sowie den gezielten Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen. Besonders in grossen Arbeitsplatzgebieten lässt sich der MIV-Anteil durch kombinierte und preislich attraktive Angebote wirksam reduzieren.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 13.1 Der Modal-Split bleibt trotz Ausbaumassnahmen beim ÖV stabil. Zur Stärkung nachhaltiger Mobilität ist ein integrierter Massnahmenmix erforderlich, der ÖV und FVV systematisch verknüpft.
- 13.2 P+R ist in Kombination mit einem adäquaten ÖV im ländlichen Raum von Bedeutung. Bestehende Anlagen wie Herisau sind gut ausgelastet; andere Standorte wie z.B. Teufen bieten durch tarifliche und infrastrukturelle Optimierung weiteres Potenzial, Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) gezielt ausbauen und steuern. Der Ausbau und die Weiterentwicklung müssen jedoch aus einer gesamtheitlichen Optik und auf der Grundlage für klaren Zuständigkeiten (z.B. bei den Veloabstellanlagen) erfolgen.
- 13.3 Innerhalb des Kantons gibt es grosse Arbeitsplatzgebiete mit namhaften Betrieben. Der Pendlerverkehr zu den Betrieben hat ein grosses Potenzial, um Verlagerungseffekte zu Lasten des Individualverkehrs erwirken zu können. Attraktive Tarifsysteme und Zusatzangebote sind Schlüssel zur Verhaltensänderung.

2.3.10 Geteilte Mobilität

Geteilte Mobilität steckt in Appenzell Ausserrhoden noch in den Anfängen, d.h. dass für Integration weiterer, ergänzender Mobilitätsformen, wie der geteilten und individuellen Mikromobilität für die sogenannte «letzte Meile», noch Potenzial besteht. Besonders vielversprechend erscheint der Einsatz geteilter Mobilitätsangebote (z.B. On-Demand-Angebote) an ÖV-Haltestellen mit geringer Taktfrequenz, in peripheren Ortsteilen ohne Anschluss an den ÖV sowie für Freizeitziele mit witterungs- oder saisonabhängiger Nachfrage – etwa Ausflugsziele, Veranstaltungen oder Zeiten ausserhalb des regulären ÖV-Angebots.

Aufgrund der ländlich geprägten Strukturen und der dezentralen Siedlungsweise bestehen jedoch spezifische Herausforderungen bei der flächendeckenden Einführung solcher Angebote. Die Nachfrage ist punktuell vorhanden. Bestehende Angebote konzentriert sich derzeit primär auf Car-Sharing-Angebote in grösseren Gemeinden, wie Herisau, Teufen, Gais und Speicher.

Die Chancen durch geteilte Mobilitätsangebote sind vielfältig: Sie können die Erreichbarkeit in Randlagen verbessern sowie Lücken im ÖV-Angebot schliessen. Um ihr Potenzial zu heben, braucht es jedoch gezielte Kooperationen mit Anbietern, flexible Betriebsmodelle sowie eine bessere Integration in den ÖV-Tarifverbund.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

14. Geteilte Mobilität hat auf der ersten/letzten Meile grosses Potenzial als Zubringer zum klassischen ÖV; flexible, bedarfsgerechte Lösungen sind für ländliche und periphere Gebiete gefragt.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

14.1 Geteilte Mobilität bietet insbesondere in verdichteten Räumen und als Ergänzung zum ÖV ein grosses Potenzial. Bislang sind Angebote jedoch nur punktuell vorhanden. Geteilte Mobilität muss stärker mit dem ÖV (inkl. Tarifverbund) verknüpft werden, um Lücken im Gesamtsystem effizient zu schliessen. Der Kanton hat eine wichtige koordinierende Funktion und könnte entsprechende Angebote mit relevantem Potenzial auch fördern.

14.2 Aufgrund der ländlichen Prägung sind starre Systeme ungeeignet – gefragt sind bedarfsgerechte, adaptive Lösungen periphere Lagen und die «letzte Meile»

2.3.11 Neue Mobilität und Digitalisierung

Die Mobilitätswelt befindet sich im Umbruch: Auch wenn sich die heutige Verkehrsinfrastruktur - bestehend aus Strasse und Schienen - in naher Zukunft kaum verändern dürfte, werden sich die Mobilitätsangebote wesentlich weiterentwickeln. Künftig werden sie vielseitiger und vernetzter sein, da der Zugang zu den verschiedenen (auch kombinierbaren) Verkehrsmitteln effizienter und einfacher ausgestaltet sein wird – insbesondere durch die rasch fortschreitende Digitalisierung.

Bereits heute trägt die Digitalisierung dazu bei, Verkehr effizienter zu gestalten. Intelligente Systeme wie städtische Parkleitsysteme managen in «real time» die Verkehrsströme, reduzieren den Suchverkehr, Online-Reservierungen erhöhen den Komfort, und bedarfsorientierte On-Demand-Angebote verbessern die Erschliessung ländlicher Räume.

Ein zentrales Zukunftselement ist der weitere Ausbau integrierter digitaler Plattformen im Sinne von «Mobility as a Service» (MaaS). Damit ist gemeint, dass Nutzende über eine einzige App

verschiedene Mobilitätsformen – etwa ÖV, Car- oder Bike-Sharing sowie Rufbusse – nahtlos buchen, kombinieren und bezahlen können. Auch die Preisgestaltung und das Ticketing werden vereinheitlicht, wodurch multimodale Reisen einfacher planbar und attraktiver werden. Besonders an Verkehrsknotenpunkten entstehen so multimodale Mobilitätsdrehscheiben, an denen private, geteilte und öffentliche Verkehrsmittel intelligent gebündelt werden.

Die Kombination neuer Antriebsformen (z. B. elektrisch), automatisierter Fahrzeuge und digitaler Buchungssysteme macht diese Angebote zunehmend wirtschaftlich tragfähig. Gleichzeitig tragen sie dazu bei, die Notwendigkeit eines privaten Zweitwagens – insbesondere in Haushalten ausserhalb der Zentren – zu verringern. Perspektivisch könnte dies zu einer Verschmelzung von MIV und ÖV führen, bei der individuelle Mobilitätsbedürfnisse innerhalb eines gemeinschaftlich genutzten, digital organisierten Systems abgedeckt werden.

Für ländlich geprägte Regionen wie Appenzell Ausserrhoden eröffnen sich daraus neue Perspektiven. Statt den klassischen ÖV auszubauen, etwa mit grossen Linienbussen, die oft schlecht ausgelastet sind, gilt es, neue Angebotsformen zu denken. Ein vielversprechender Ansatz ist dabei der ÖIV – also flexible, bedarfsorientierte Verkehrsangebote, die individuell buchbar, aber öffentlich zugänglich sind. Beispiele sind Rufbusse, Ridepooling-Services oder künftig auch autonome Kleinbusse oder Taxis. Besonders zu Randzeiten und in schlecht erschlossenen Ortsteilen kann der ÖIV eine kosteneffiziente und ressourcenschonende Alternative darstellen – etwa als Ersatz für personalintensive Systeme wie das PubliCar.

Trotzdem steht diese Entwicklung im Spannungsfeld gesellschaftlicher Trends: Der Wunsch nach individueller Flexibilität nimmt weiter zu, während kollektive Lösungen oft als zu unflexibel wahrgenommen werden. Umso wichtiger ist es, diese neuen Formen der Mobilität nicht isoliert zu denken, sondern als Teil eines integralen Angebots, das den Menschen Zugang zu Mobilität ermöglicht – ohne auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen zu sein.

Schlussfolgerungen und Thesen

(Erkenntnisse, Chancen, Herausforderungen, Trends)

15. Intelligente digitale Systeme und On-Demand-Dienste verbessern Effizienz und Komfort und bieten eine Alternative zum MIV in ländlichen Gebieten.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die folgenden Erkenntnisse:

- 15.1 Intelligente Systeme (z. B. Parkleitsysteme, Online-Reservierungen) steigern die Effizienz, reduzieren Verkehr und verbessern den Nutzungskomfort – besonders in Echtzeitanwendungen. Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln über digitale Plattformen (inkl. Ticketing und Tarife) ermöglicht einfache, multimodale Wegeketten und verbessert die Zugänglichkeit zu nachhaltigen Mobilitätsformen.
- 15.2 On-Demand-Dienste und künftig auch automatisierte Fahrzeuge können insbesondere in dünn besiedelten Gebieten eine wirtschaftlich tragbare Ergänzung im ÖV sein.
- 15.3 Um die Mobilität der Zukunft (insbesondere auch im ländlichen Raum) erfolgreich zu gestalten, braucht es ein Umdenken weg vom klassischen Linienverkehr hin zu vernetzten, digital gesteuerten Angeboten wie dem ÖIV) die den privaten und öffentlichen Verkehr intelligent miteinander verschmelzen.