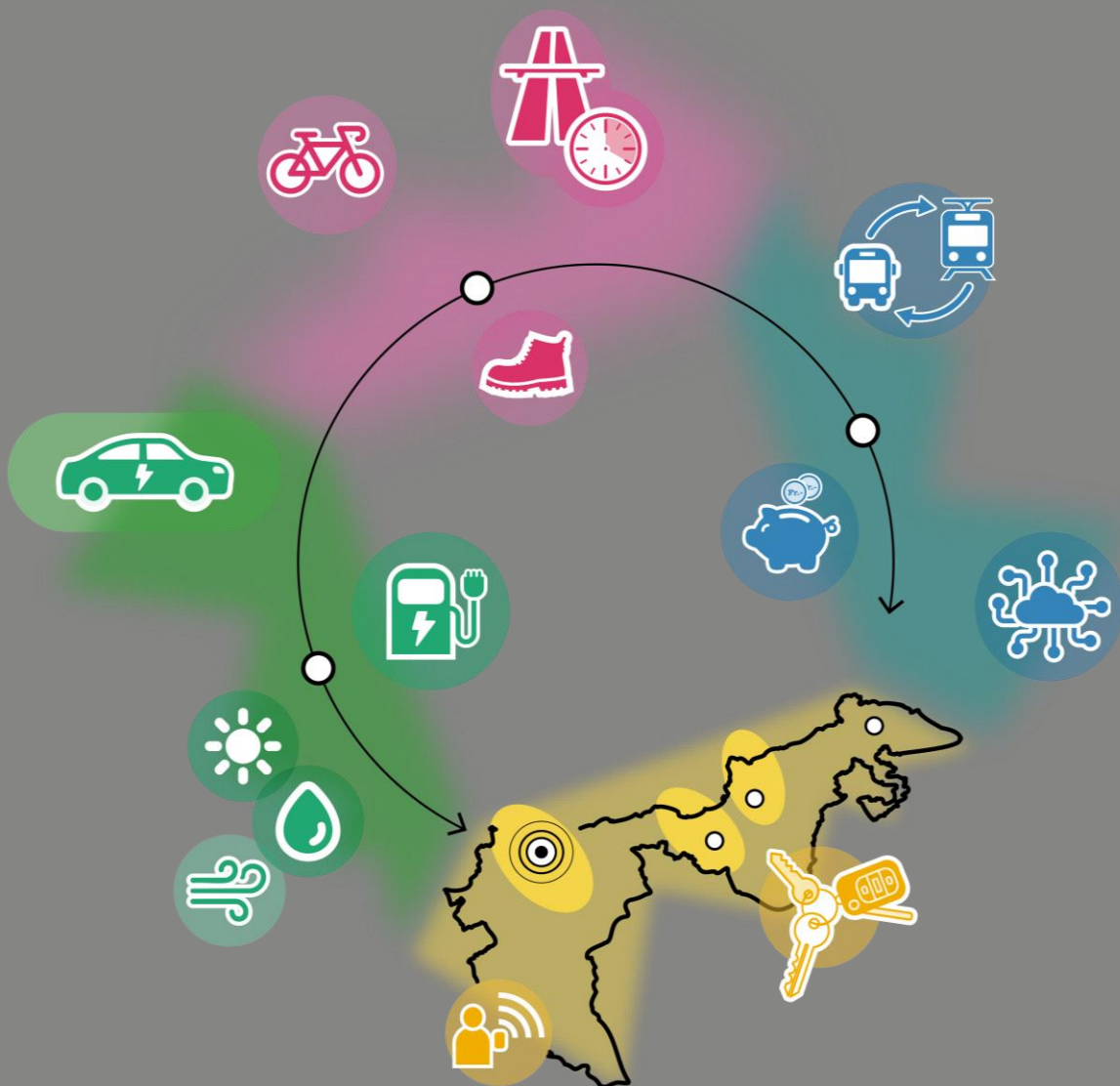


Gesamtverkehrsstrategie 2050 (GVS)

Zielsetzungen, Strategien und Umsetzung





Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	4
2	Einleitung	6
	2.1 Anlass	6
	2.2 Kantonsverfassung als übergeordneter Rahmen	6
	2.3 Stellenwert und Einordnung der Strategie	6
3	Erkenntnisse aus der Situations- und Trendanalyse.....	8
	3.1 Verkehrsverhalten und Verkehrsbeziehungen	8
	3.2 Wesentliche Herausforderungen und Potenziale.....	10
4	Zielsetzungen 2050.....	16
5	Strategien	18
	5.1 Vermeiden.....	19
	5.2 Verlagern	21
	5.3 Verträglich gestalten	26
	5.4 Vernetzen.....	30
6	Umsetzung und Erfolgskontrolle	32
	6.1 Zuständigkeiten, Organisation und Umsetzungsansatz.....	32
	6.2 Mobilitätsverhalten als Schlüssel zur Zielerreichung	32
	6.3 Strategische Schwerpunkte der Umsetzung.....	33
	6.4 Finanzielle Auswirkungen	33
	6.5 Wirkungskontrolle	34
7	Glossar	35



Verwendete Abkürzungen

ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike and Ride
DBV	Departement Bau und Volkswirtschaft
DBK	Departement Bildung und Kultur
DIS	Departement Inneres und Sicherheit
DF	Departement Finanzen
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
FD	Federführendes Departement
FÖV	Fachstelle öffentlicher Verkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
KVAR	Kantonale Verwaltung Appenzell Ausserrhoden
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MODIG	Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
N25	Nationalstrasse N25
ÖIV	Öffentlicher Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
SNBS	Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz
STEP-NS	Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vom ASTRA
SVG	Strassenverkehrsgesetz



1 Zusammenfassung

Mit der Gesamtverkehrsstrategie (GVS) schafft der Kanton Appenzel Ausserrhoden eine Grundlage für die strategische Entwicklung von Mobilität und Verkehr bis zum Jahr 2050. Ziel der Strategie ist es, den Verkehr vorausschauend, koordiniert und nachhaltig zu gestalten und dabei sowohl innerkantonalen als auch kantonsübergreifenden Verkehrsbeziehungen einzubeziehen. Die GVS dient als strategische Grundlage für die verkehrspolitischen Entscheidungen des Regierungsrates. Sie bildet den Orientierungsrahmen für die nachgelagerten Planungen.

Situations- und Trendanalyse

Ausgangspunkt der Strategie bildet eine Situations- und Trendanalyse zum heutigen Verkehrsverhalten und zur erwarteten Verkehrsentwicklung. Sie zeigt, dass sich die Verkehrsnachfrage stark auf das kantonale Zentrum Herisau sowie weitere Gemeinden mit Zentrumsfunktion (Teufen, Speicher und Heiden) konzentriert. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert mit einem Anteil von rund zwei Dritteln alle Wege. Die Verkehrsmittelwahl wird wesentlich durch die Siedlungsstruktur und die Qualität der Erschliessung beeinflusst. Rund 88 % aller Verkehrsbewegungen weisen eine Quelle und/oder ein Ziel im Kantonsgebiet auf und können damit grundsätzlich durch raumplanerische, verkehrliche und organisatorische Massnahmen beeinflusst werden. Als zentrale Herausforderungen wurde die hohe Abhängigkeit des Kantons von den regionalen Verkehrsachsen in Richtung St. Gallen und Gossau, die Sicherstellung eines attraktiven und gleichzeitig wirtschaftlichen Verkehrsangebots im ländlichen Raum sowie Defizite in der Veloinfrastruktur identifiziert. Zusätzliche Verkehrsbelastungen entstehen durch den Freizeit- und Tourismusverkehr, insbesondere in Richtung Alpstein und Schwägalp.

Entwicklungspotenziale und Zielsetzungen 2050

Gleichzeitig können auch Entwicklungspotenziale identifiziert werden. Eine stärkere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr bietet Potenzial, die Verkehrsmittelwahl zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen zu beeinflussen. Weitere Potenziale bestehen im Ausbau des Veloverkehrs entlang wichtiger Pendlerachsen, in der Weiterentwicklung des ÖV – durch z.B. flexible und bedarfsorientierte Angebote im ländlichen Raum – sowie in einer verbesserten Verknüpfung der Verkehrsträger. Die Analyse zeigt jedoch, dass innerhalb der untersuchten Korridore weniger als 10 % der MIV-Fahrten über ein Verlagerungspotenzial zum klassischen ÖV verfügen. Demgegenüber weisen rund 40 % der MIV-Fahrten eine Weglänge von weniger als 10 km auf, weshalb die Verlagerungspotenziale zum Veloverkehr deutlich höher ausfallen. Die Erkenntnisse verdeutlichen die Notwendigkeit einer Priorisierung der Massnahmen sowie einer stärkeren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Zusätzliche Chancen bieten die Digitalisierung und neue Mobilitätsformen, welche ein effizienteres, flexibleres und stärker nutzerorientiertes Verkehrsangebot ermöglichen.

Aus diesen Erkenntnissen leitet die GVS vier Zielsetzungen für das Jahr 2050 ab:

1. **Der ÖV und der FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert:** Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr werden gestärkt und als attraktive Alternativen zum MIV weiterentwickelt. Angestrebt wird eine Reduktion des MIV gesamthaft um rund 5 % bis 2050 (MIV-Anteil aktuell: ca. 68 %).
2. **Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems wird erhöht:** Infrastruktur, Betrieb und Angebote werden verkehrsträgerübergreifend abgestimmt und optimiert. Investitionen und Massnahmen werden entsprechend ihrer Wirkung priorisiert und bestehende Infrastrukturen und Angebote optimiert und weiterentwickelt, um die vorhandenen Ressourcen effizient einzusetzen und die langfristige Tragbarkeit des Gesamtverkehrssystems zu sichern.
3. **Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert:** Die Verkehrsbeziehungen zu den ausserkantonalen Zentren werden unter Berücksichtigung der massgebenden Verkehrsströme optimiert und weiterentwickelt. Dadurch werden die Erreichbarkeit, die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems und die Wettbewerbsfähigkeit des Kantons gestärkt.
4. **Die Energieeffizienz im Verkehr erhöhen:** Der Verkehr leistet durch Elektrifizierung, effiziente Technologien und einen ressourcenschonenden Betrieb einen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele.



Abbildung 1: Schematische Darstellung der vier Hauptziele der GVS

Zur Umsetzung dieser Ziele stützt sich die GVS auf die bewährten **4-V-Prinzipien**:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglich gestalten
- Verkehr vernetzen

Diesen vier Handlungsansätzen sind insgesamt 24 Strategien zugeordnet. Im Zentrum stehen eine stärkere Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, eine siedlungs- und umweltverträgliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine bessere physische und digitale Vernetzung der Verkehrsträger. Die Strategien werden in den nachgelagerten Planungen konkretisiert.

Strategien und Umsetzung

Die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen von Bund, Kanton und Gemeinden sind begrenzt. Die GVS verfolgt deshalb einen wirkungsorientierten Ansatz. Investitionen und Massnahmen sollen prioritär dort erfolgen, wo die grössten Potenziale zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und zur Erreichung der verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele bestehen. Der Schwerpunkt liegt auf der besseren Nutzung bestehender Infrastrukturen, der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, der gezielten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie auf ergänzenden Handlungsansätzen in den Bereichen Raumentwicklung, Mobilitätsmanagement, Digitalisierung sowie Bildung, Information und Sensibilisierung. Der MIV bleibt in einem ländlich geprägten Raum aber wichtig. Diese Ansätze sollen dazu beitragen, nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver zu machen und ein ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten langfristig zu fördern. Dabei wird der Vermittlung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens bereits im Kindes- und Jugendalter eine besondere Bedeutung beigemessen. Zur Sicherstellung der übergeordneten Erreichbarkeit bleiben darüber hinaus gezielte Investitionen in Verkehrsdrehscheiben und strategisch bedeutende Infrastrukturvorhaben von Bedeutung.

Die Umsetzung der GVS erfolgt über bestehende kantonale Instrumente. Eine zentrale Rolle spielen dabei die kantonale Richtplanung, das ÖV-Konzept, das Strassenbau- und Investitionsprogramm sowie das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee. Die Gemeinden leisten vor allem über ihre Richt- und Nutzungsplanung sowie die Gestaltung ihrer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung. Die GVS setzt dabei einen strategischen Orientierungsrahmen und wahrt die Gemeindeautonomie. Zur Sicherstellung der Zielerreichung sieht die Strategie eine regelmässige Wirkungs- und Erfolgskontrolle vor. Die GVS wird periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.



2 Einleitung

2.1 Anlass

Mit der Gesamtverkehrsstrategie (GVS) schafft der Kanton Appenzell Ausserrhoden eine Grundlage für die strategische Entwicklung von Mobilität und Verkehr bis zum Jahr 2050. Ziel der Strategie ist es, den Verkehr im Kanton vorausschauend, koordiniert und nachhaltig weiterzuentwickeln und dabei sowohl innerkantonale als auch kantonsübergreifende Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen.

Die GVS basiert auf einer umfassenden Analyse der heutigen Situation und der zu erwartenden Entwicklung (Situations- und Trendanalyse, EBP Schweiz AG, 4. Oktober 2025). Sie zeigt die wesentlichen verkehrlichen Zusammenhänge auf und definiert die langfristigen strategischen Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrssystems.

2.2 Kantonsverfassung als übergeordneter Rahmen

Die Verfassung des Kantons Appenzell Ausserrhoden bildet den übergeordneten Rahmen für die Zielsetzungen der Gesamtverkehrsstrategie. Die neue Verfassung tritt (voraussichtlich) per 01.01.2027 in Kraft. Folgender Artikel behandelt die zukünftige Verkehrsentwicklung:

Art. 42 Verkehr

- 1 Kanton und Gemeinden sorgen für eine umweltfreundliche, sichere und ausreichende Verkehrsordnung und ihre Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmer.
- 2 Sie fördern die Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie alternative Mobilitätskonzepte.
- 3 Sie richten ihre Massnahmen darauf aus, die Effizienz der Energienutzung im Verkehr zu verbessern.

2.3 Stellenwert und Einordnung der Strategie

Die GVS ist das strategische Instrument des Regierungsrates für die langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr. Sie dient als Grundlage für die verkehrspolitischen Entscheidungen des Regierungsrates, wird durch den Kantonsrat genehmigt und bildet den Orientierungsrahmen für die nachgelagerten Planungen und Programme. Basierend auf den übergeordneten Vorgaben (siehe Abbildung 2) zeigt sie auf, wie sich Mobilität und Verkehr in Appenzell Ausserrhoden entwickeln sollen und wie bestehende sowie zukünftige Herausforderungen im funktionalen und kantonsübergreifenden Raum bewältigt werden können.

Die GVS legt die verkehrspolitischen Ziele und Strategien fest und schafft eine gemeinsame Grundlage für die Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsträger. Eine zentrale Rolle kommt dabei der kantonalen Richtplanung zu, in welche die raumwirksamen Inhalte der GVS integriert werden. Die Richtplanung bildet damit das wichtigste Instrument zur behördenverbindlichen Umsetzung der Strategie im Bereich Siedlung und Verkehr. Die Konkretisierung der weiteren Strategien und Massnahmen erfolgt über das Strassenbau- und Investitionsprogramm, das ÖV-Konzept 2024–2029 sowie weitere Fachplanungen, in denen die Massnahmen definiert, priorisiert und umgesetzt werden. Die erste Umsetzung dieser strategischen Einordnung erfolgt mit den Folgeprodukten.

Daneben bestehen enge inhaltliche Verknüpfungen zum kantonalen Energiekonzept und zur Klimastrategie, in denen verkehrsrelevante energie- und klimapolitische Aspekte vertieft und konkretisiert werden. Während das Energiekonzept die energiebezogenen Zielsetzungen und Massnahmen definiert, erfolgt die Konkretisierung und Umsetzung der verkehrlichen Strategien der GVS über die Richtplanung sowie die nachgelagerten Programme und Projekte. Die GVS wird periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.

In der nachfolgenden Abbildung ist die strukturelle Einbettung der GVS grafisch dargestellt.

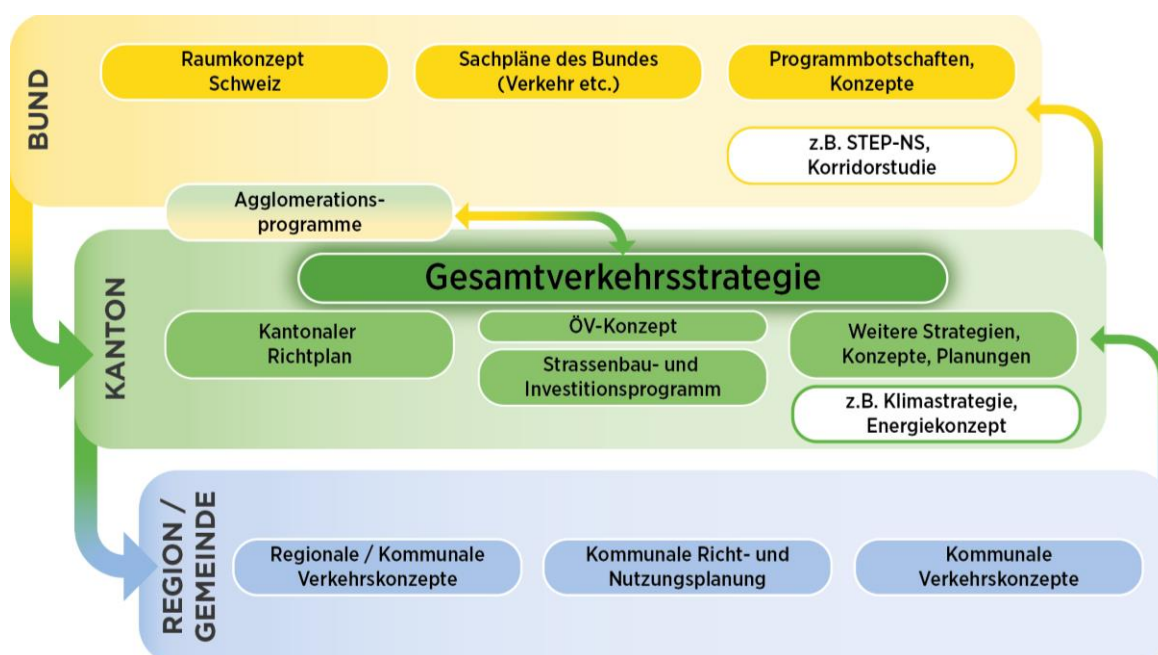


Abbildung 2: Einbettung der Gesamtverkehrsstrategie

Der Betrachtungsraum der GVS umfasst den Kanton Appenzell Ausserrhoden sowie die verkehrlich relevanten Beziehungen zu den angrenzenden Regionen. Besondere Bedeutung kommt dabei den funktionalen Verflechtungen mit dem Kanton St. Gallen, insbesondere in den Räumen Gossau, St. Gallen und dem Rheintal, zu.

Die strategische Ausrichtung der GVS erfolgt im Einklang mit den übergeordneten Bundesstrategien und Planungsinstrumenten, dem Raumkonzept Schweiz, dem Sachplan Verkehr, dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS) sowie dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee. Diese übergeordneten Vorgaben bilden den Rahmen für die kantonale Verkehrsplanung und definieren die Schnittstellen zwischen kantonalen und nationalen Aufgaben. Von besonderer Bedeutung ist zudem die Korridorstudie N25, welche gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), den Nachbarkantonen und den betroffenen Gemeinden erarbeitet wurde.

Die GVS berücksichtigt neben kantonalen Handlungsmöglichkeiten auch Strategien, deren Umsetzung eine Zusammenarbeit mit Gemeinden, Nachbarkantonen, Bundesstellen oder weiteren Akteuren erfordert. Soweit erforderlich zeigt sie Handlungsfelder auf, die Anpassungen rechtlicher Grundlagen, neue Formen der Zusammenarbeit oder eine weitergehende Unterstützung durch den Kanton voraussetzen. Die Umsetzung der GVS erfolgt durch den Kanton, die Gemeinden und weitere Akteure im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten. Die jeweiligen Verantwortlichkeiten der verschiedenen Akteure ergeben sich aus den einzelnen strategischen Stossrichtungen.

Die GVS fokussiert auf die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Ergänzend werden die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung berücksichtigt, da diese wesentlich für die langfristige Mobilitätsentwicklung sind. Der Güterverkehr wird im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung mitberücksichtigt, jedoch nicht vertieft behandelt. Dem Luftverkehr kommt für die Mobilitätsentwicklung des Kantons keine Bedeutung zu und er wird deshalb nicht behandelt.

Die GVS gliedert sich in die Analyse der Ausgangslage, die Zielsetzungen, die strategischen Stossrichtungen sowie die Umsetzung und Wirkungskontrolle. Sie bildet damit den strategischen Rahmen für die langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden.



3 Erkenntnisse aus der Situations- und Trendanalyse

Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr bis zum Jahr 2050 stellt den Kanton Appenzell Ausserrhoden vor verschiedene Herausforderungen, eröffnet gleichzeitig aber auch Potenziale für eine nachhaltige und effiziente Verkehrsentwicklung. Eine vorausschauende, koordinierte und ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsplanung bildet die Voraussetzung, um diese Herausforderungen zu bewältigen und die vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten zu nutzen.

Die Situations- und Trendanalyse wurde umfassend in einem separaten Bericht dokumentiert (EBP Schweiz AG, 4. Oktober 2025). Kapitel 3.1 fasst die wesentlichen Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten sowie zu den massgebenden Kennzahlen zusammen. Die wichtigsten Herausforderungen und Potenziale werden in Kapitel 3.2 beschrieben und räumlich verortet.

3.1 Verkehrsverhalten und Verkehrsbeziehungen

Zur Analyse des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsbeziehungen in Appenzell Ausserrhoden wurden Verkehrsauswertungen anhand von anonymisierten Mobilfunkdaten für das Jahr 2023 auf Basis der Anzahl Wege pro Werktag gemacht.¹ Dabei wurde bewusst der Werktagsverkehr verwendet, da dieser das werktägliche Verkehrsverhalten adäquat abbildet und Einflüsse des Freizeitverkehrs am Wochenende ausklammert. Im Folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse zur Verkehrsnachfrage, den Verkehrsströmen und der Verkehrsmittelwahl zusammengefasst:

Die Analyse der **Verkehrsnachfrage** zeigt, dass das kantonale Zentrum Herisau sowie die Zentrumsgemeinden (Teufen, Speicher und Heiden) für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung von besonderer Bedeutung sind. Die Verkehrsnachfrage korreliert dabei stark mit dem Raumtyp, der Funktion einer Gemeinde sowie ihrer Erreichbarkeit zu wichtigen Quell- und Zielorten, v.a. zum Agglomerationszentrum St. Gallen. Zentrumsgemeinden mit mehr als 4'000 Einwohnerinnen und Einwohnern weisen ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen auf als ländlich geprägte Gemeinden. In Herisau sowie in den grösseren Zentrumsgemeinden werden an Werktagen rund 65'000 Wege und damit rund 70 % der gesamten Verkehrsnachfrage generiert. Allein auf Herisau entfallen dabei rund 60 % dieser Wege. Die mittleren Zentrumsgemeinden verzeichnen rund 17'500 Wege pro Werktag, während in den ländlichen Gemeinden gesamthaft rund 12'500 Wege pro Werktag generiert werden. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und zur Steuerung der Verkehrsnachfrage in den Zentren und gut erschlossenen Gemeinden die grösste Wirkung entfalten können.

Der Modal Split zeigt die Verteilung der Verkehrsmittelwahl und gibt Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Im Kanton Appenzell Ausserrhoden werden 68 % der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), 18 % mit dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) und 14 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt. Die Wahl des Verkehrsmittels wird wesentlich durch die Siedlungsstruktur, die Bevölkerungsdichte sowie die Erschliessungsqualität beeinflusst. Gemeinden mit Zentrumsfunktion und einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr weisen tendenziell tiefere MIV-Anteile auf. Kurze Wege, eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen und Dienstleistungen sowie ein attraktives ÖV-Angebot begünstigen die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel. Dies zeigt sich u.a. in Herisau sowie in den Zentrumsgemeinden mit direkter Bahnanbindung wie Teufen, Speicher oder Trogen, welche überdurchschnittliche ÖV-Anteile aufweisen. In den ländlich geprägten Gemeinden dominiert hingegen der motorisierte Individualverkehr deutlich. Gründe dafür sind die dispersen Siedlungsstrukturen, längere Distanzen zu wichtigen Zielorten sowie die im Vergleich zum Individualverkehr geringere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Diese ergibt

¹ Die Auswertung der Daten erarbeitete die Firma "42hacks". 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 ermittelte Verkehrsnachfrage weist 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.

sich primär aus längeren Reisezeiten, Umsteigezwängen und einer geringeren Angebotsdichte. Die Analyse verdeutlicht, dass die Verkehrsmittelwahl eng mit den räumlichen Strukturen und der Erschliessungsqualität verknüpft ist und dass die Potenziale zur Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel regional unterschiedlich ausfallen.

Ein grosser Teil der **Verkehrswege** beginnt oder endet in Appenzell Ausserrhoden; der reine Durchgangsverkehr ist vergleichsweise gering. Rund 65 % aller Wege entfallen auf den Quell- und Zielverkehr und weitere 23 % auf den Binnenverkehr. Lediglich 12 % des Verkehrsaufkommens werden durch den Durchgangsverkehr verursacht. Damit weisen rund 88 % aller Verkehrsbewegungen einen direkten räumlichen Bezug zum Kanton auf und können zumindest teilweise durch kantonale Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Mobilität beeinflusst werden. Die bedeutendste ausserkantonale Verkehrsbeziehung besteht mit dem Grossraum St. Gallen, auf den im Quell- und Zielverkehr rund 39'000 Wege pro Werktag entfallen. Die Stadt St. Gallen stellt dabei mit einem Anteil von rund 12 % an allen Quell- und Zielwegen den wichtigsten ausserkantonalen Bezugsort der Verkehrsbeziehungen dar. Beim Binnenverkehr konzentrieren sich die Verkehrsbeziehungen vorwiegend auf die jeweiligen Teilregionen Hinterland, Mittelland und Vorderland. Die Verflechtungen zwischen den Teilregionen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Besonders gering sind die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Vorderland und dem Hinterland, was auf die räumliche Distanz sowie die starke Ausrichtung der Verkehrsströme auf die regionalen Zentren und den Raum St. Gallen hinweist.

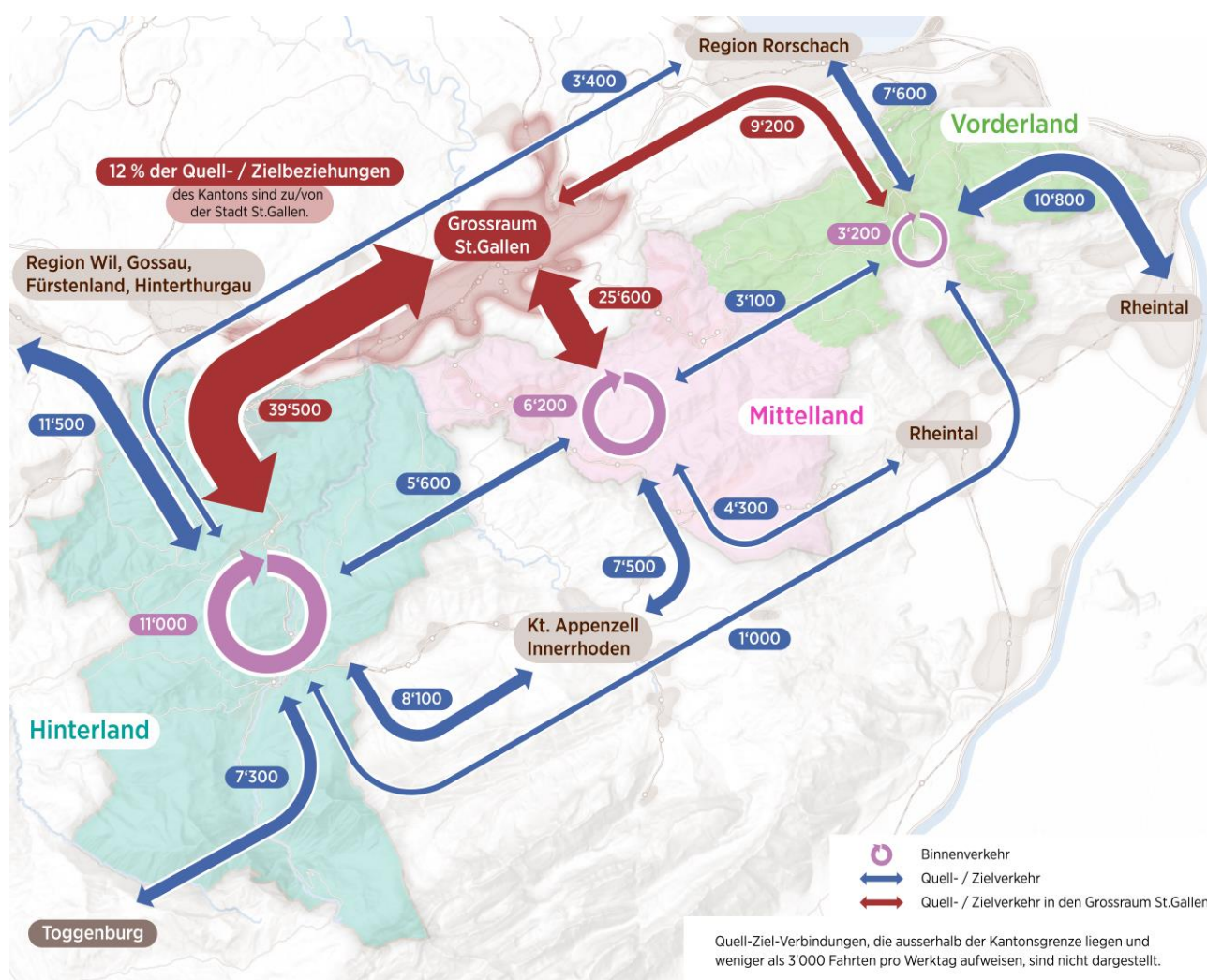


Abbildung 3: Verkehrsströme im Kanton. Personenfahrten an einem durchschnittlichen Werktag [DWV], Quell-Ziel-Verbindungen, die ausserhalb der Kantonsgrenze liegen und weniger als 3'000 Fahrten pro Werktag aufweisen, sind nicht dargestellt [Datenquelle: Swisscom/42hacks, Darstellung: EBP]

Hinsichtlich der **Verkehrsmittelwahl** zeigt sich beim ausserkantonalen Quell- und Zielverkehr eine starke Dominanz des MIV. Besonders ausgeprägt zeigt sich dieses Bild in die Regionen Rorschach (MIV-Anteil 89 %), Wil/Hinterthurgau (85 %) und Rheintal (81 %). Auch die Beziehungen zum Kerngebiet von Appenzell Innerrhoden sind stark MIV-geprägt (83 %). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Reisezeiten mit dem Auto häufig deutlich kürzer sind als mit dem ÖV. Demgegenüber weisen die Verbindungen zum Grossraum St. Gallen ein ausgewogeneres Mobilitätsverhalten auf. Der MIV-Anteil liegt hier mit 69 % am tiefsten, während die Anteile des ÖV (20 %) und des FVV mit 11 % vergleichsweise hoch sind. Dies unterstreicht die Bedeutung der Stadt St. Gallen als gut erreichbaren ausserkantonalen Bezugsort mit einer hohen ÖV-Erreichbarkeit.

Im kantonalen Binnenverkehr der Regionen Vorderland, Mittelland und Hinterland spielt der ÖV mit einem Anteil von weniger als 5 % eine untergeordnete Rolle. Die Binnenwege werden überwiegend zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto zurückgelegt. Während im Vorderland (51 %) und im Mittelland (76 %) die MIV-Anteile dominieren, liegt im Hinterland der Schwerpunkt beim Fuss- und Veloverkehr (63 %). Der hohe FVV-Anteil ist dabei vor allem auf die zahlreichen Binnenwege innerhalb der Gemeinde Herisau zurückzuführen.

Ergänzend zur heutigen Verkehrsmittelwahl zeigen die Analysen zu den Verlagerungspotenzialen, dass unter dem bestehenden Verkehrsangebot nur ein begrenztes Potenzial zur Verlagerung vom MIV auf den klassischen ÖV besteht. Innerhalb der untersuchten Korridore verfügen weniger als 10 % der heutigen MIV-Wege über ein realistisches Verlagerungspotenzial zum ÖV. Die Potenziale konzentrieren sich dabei auf wenige Hauptachsen in Richtung St. Gallen, insbesondere über Herisau sowie Gais/Teufen, wo konkurrenzfähige Reisezeiten und eine hohe Angebotsqualität bestehen. In ländlich geprägten Räumen und in mittleren Zentrums Gemeinden bleibt das Potenzial aufgrund längerer Reisezeiten, geringerer Angebotsdichten sowie Defiziten bei der ersten und letzten Meile stark eingeschränkt. Demgegenüber zeigt sich beim Veloverkehr ein deutlich höheres Verlagerungspotenzial. Rund 40 % der heutigen MIV-Wege weisen eine Weglänge von weniger als 10 km auf und sind damit grundsätzlich für den Velo- oder E-Bike-Verkehr geeignet. Besonders entlang der Hauptachsen in Richtung St. Gallen bestehen substantielle Potenziale für eine Verlagerung auf den Veloverkehr. Die Analyse zeigt damit, dass die grössten Potenziale zur Reduktion des MIV nicht allein im Ausbau des klassischen ÖV liegen, sondern in einer gezielten Förderung des Veloverkehrs sowie in einer verstärkten Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr.

3.2 Wesentliche Herausforderungen und Potenziale

Folgende **wesentliche Herausforderungen** prägen die künftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Appenzell Ausserrhoden:



Engpässe und Reisezeiten im MIV: Die Kapazität der kantonalen Strasseninfrastruktur ist insgesamt ausreichend. Die grössten Herausforderungen bestehen nicht im kantonalen Strassennetz selbst, sondern in der engen funktionalen Verflechtung mit dem Grossraum St. Gallen und den Anschlüssen an die Autobahn A1. Insbesondere entlang der Hauptachsen Waldstatt–Herisau–Gossau/St. Gallen sowie Gais–Bühler–Teufen–St. Gallen treten während der Verkehrsspitzen regelmässig Engpässe und verlängerte Reisezeiten auf. Diese Portalräume sind von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeit der ausserkantonalen Zentren sowie der übergeordneten Verkehrsnetze. Da die Ursachen und Wirkungen über die Kantonsgrenzen hinausreichen, kann die Problematik nur gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton St. Gallen sowie den betroffenen Gemeinden angegangen werden. Ohne gezielte Massnahmen ist aufgrund der steigenden Mobilitätsnachfrage mit einer weiteren Verschärfung der Situation zu rechnen. Innerhalb des Kantons zeigt sich ein relevanter Problemdruck auf der Alpsteinstrasse (N25) in der Gemeinde Herisau. Die dortigen Belastungen beeinträchtigen teilweise die Lebensqualität der Anwohner, erschweren die angestrebte Siedlungsentwicklung und wirken sich während der Spitzenzeiten auch auf die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV aus. Im Rahmen der Korridorstudie des ASTRA wurden

verschiedene Lösungsansätze für die Verbesserung der Anbindung des Appenzellerlandes an die A1 untersucht. Die Studie kommt zum Schluss, dass eine nachhaltige Entschärfung der Engpässe auf der N25 nur mit einer Kapazitätserweiterung im Bereich Alpsteinstrasse in der Gemeinde Herisau (u.a. Gebiete Wilen,/Säge) möglich ist. Eine entsprechende Massnahme wurde deshalb auch in der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 des Bundes aufgenommen.

Im kantonalen Richtplan sind für die Gemeinden Urnäsch, Hundwil, Waldstatt, Bühler und Gais Ortsumfahrungen festgelegt. Die fachlichen Analysen zeigen jedoch, dass auf den kantonalen Strassen – mit Ausnahme der N25 im Raum Herisau – kein relevanter Kapazitätsengpass besteht. Gleichzeitig weisen die festgelegten Linienführungen teilweise ein hohes Alter auf und sind unter heutigen Rahmenbedingungen, hinsichtlich Gewässer-, Natur- und Landschaftsschutz, nicht mehr realisierbar. Es besteht deshalb weder kurz- noch langfristig ein hinreichender verkehrlicher Handlungsbedarf, der die Realisierung von Umfahrungen rechtfertigen würde.



Raumspezifische Unterschiede im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl: Das Verkehrsaufkommen stellt in Herisau sowie in den grösseren Zentrumsgemeinden Teufen, Speicher und Heiden eine Herausforderung dar. Diese Räume weisen im kantonalen Vergleich eine deutlich höhere Verkehrsnachfrage auf. Vor diesem Hintergrund gewinnen die Vermeidung von Verkehr, die gezielte Steuerung der Verkehrsnachfrage sowie die Förderung effizienter Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung.

Auch die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich deutlich nach Raumtyp. In dicht besiedelten Gemeinden mit Zentrumsfunktion und guter ÖV-Erschliessung ist der MIV-Anteil vergleichsweise tief, während in ländlich geprägten Räumen der motorisierte Individualverkehr dominiert. Besonders hohe ÖV-Anteile weisen Gemeinden mit direkter Bahnanbindung an die Stadt St. Gallen auf. Daraus ergibt sich die Herausforderung, die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärker aufeinander abzustimmen und für die unterschiedlichen Raumtypen angepasste Mobilitätslösungen zu entwickeln. Während in den Zentren und entlang der Hauptachsen die grössten Potenziale für eine stärkere Nutzung des ÖV bestehen, bleibt das Verlagerungspotenzial insgesamt begrenzt. Gleichzeitig bestehen im Fuss- und Veloverkehr zusätzliche Potenziale zur Reduktion des MIV. Dabei sind die unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen wie Distanzen, Topografie, Siedlungsstruktur und Nachfrage zu berücksichtigen.



Erschliessung ländlicher und peripherer Räume: Der geringe ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen in den ländlichen und peripheren Räumen bleibt eine wesentliche Herausforderung (teilweise unter 5 %). Ursache dafür sind die dispersen Siedlungsstrukturen, die geringe Nachfrage sowie die eingeschränkte Erschliessungsqualität. Stündliche Takte, fehlende Direktverbindungen, Umsteigezwänge sowie teilweise erhebliche Reisezeitunterschiede gegenüber dem MIV beeinträchtigen die Attraktivität des ÖV zusätzlich. Besonders betroffen sind peripher gelegene Siedlungsgebiete und Weiler mit grossen Distanzen zu den Haltestellen. Gleichzeitig führen steigende Betriebs- und Unterhaltskosten sowie begrenzte finanzielle Mittel dazu, dass ein weiterer Ausbau des klassischen liniengebundenen ÖV – insbesondere in ländlichen Räumen – nur eingeschränkt begründbar ist. Die Herausforderung besteht deshalb darin, die Erreichbarkeit dieser Räume langfristig sicherzustellen und gleichzeitig den Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems gerecht zu werden. Dies erfordert neue Ansätze bei Angebot, Betrieb (z.B. mittels fahrerloser Verkehrsmittel, On-Demand-Angebote) und Erschliessung sowie eine verstärkte Abstimmung von Mobilität und Siedlungsentwicklung. Flexible und bedarfsorientierte Angebotsformen können dabei einen Beitrag leisten, die Erreichbarkeit auch ausserhalb der Hauptachsen effizient sicherzustellen.



Defizite in der Veloinfrastruktur: Die bestehende Veloinfrastruktur erfüllt die steigenden Anforderungen nur teilweise. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes besteht ein erhebliches Potenzial für den Veloverkehr, das heute noch nicht ausgeschöpft werden kann. Auf vielen übergeordneten Pendlerachsen zwischen dem Agglomerationszentrum St. Gallen und den kantonalen Zentren fehlen sichere, direkte und durchgängige Verbindungen. Defizite bestehen zudem bei der Qualität und Verfügbarkeit von Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten und ÖV-Haltestellen. Besonders auf Distanzen, die gegenüber dem MIV oder dem ÖV konkurrenzfähig sind, besteht Handlungsbedarf. Zusätzliche Herausforderungen ergeben sich aus Nutzungskonflikten mit dem Fussverkehr sowie einer teilweise unzureichenden Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV. Die Herausforderung besteht darin, ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Velonetz zu schaffen und die intermodale Vernetzung mit dem ÖV gezielt zu stärken.



Defizite in Infrastruktur für E-Mobilität: Die Mobilität verursacht rund 38 % des Schweizer Endenergieverbrauchs. Gleichzeitig ist der Strassenverkehr heute noch weitgehend von fossilen Energieträgern abhängig und trägt wesentlich zu den CO₂-Emissionen bei. Vor diesem Hintergrund stellt die Dekarbonisierung des Verkehrs eine zentrale Herausforderung dar. Das kantonale Energiekonzept 2026–2035 definiert den Verkehrsbereich als wichtiges Handlungsfeld und verfolgt das Ziel, den Energieverbrauch zu senken. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der Elektromobilität zu. Damit die erwartete Zunahme elektrisch betriebener Fahrzeuge bewältigt werden kann, ist die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Gemäss kantonalen Prognosen werden bis 2035 über 500 Langzeitladepunkte sowie rund 65 Kurz- und Schnellladepunkte benötigt. Der Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten dürfte aufgrund der zunehmenden Reichweiten der Fahrzeuge und des technologischen Fortschritts jedoch tendenziell geringer ausfallen als bisher angenommen. An Bedeutung gewinnt demgegenüber die Lademöglichkeit am Wohnort und, soweit zweckmässig, am Arbeitsort. Diese dezentrale Ladeinfrastruktur ist auch mit Blick auf die erwartete Verbreitung des bidirektionalen Ladens von besonderer Bedeutung.



Touristische Zielorte mit hohem MIV-Anteil: Der hohe und zeitlich stark konzentrierte Verkehr zu touristischen Zielgebieten wie der Schwägalp (Säntis), Wasserauen, Jakobsbad (Kronberg) oder Appenzell stellt eine besondere Herausforderung dar. Insbesondere an Wochenenden, Feiertagen und in den Sommermonaten stösst die bestehende Verkehrs- und Parkierungsinfrastruktur teilweise an ihre Grenzen. Dies führt zu Belastungen für die betroffenen Ortsdurchfahrten, die Siedlungsgebiete und die Aufenthaltsqualität entlang der Zufahrtsachsen. Vor dem Hintergrund des hohen Anteils des MIV besteht die Herausforderung darin, die Verkehrsspitzen besser zu bewältigen und die vorhandenen Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Dazu gehören die gezielte Förderung der Anreise mit dem ÖV, die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie ein abgestimmtes Verkehrs- und Besuchermanagement.

Trotz der genannten Herausforderungen bestehen langfristig auch verschiedene Ansatzpunkte zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Mobilität im Kanton. Zusammengefasst gibt es folgende **wesentliche Potenziale**:



Konsequenter Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Die Weiterführung einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr bietet bedeutende Potenziale. Wenn kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt und wohnortnahe Angebote für Arbeit, Versorgung und Freizeit geschaffen werden, lassen sich Verkehr vermeiden und die Lebensqualität für die Anwohnenden erhöhen. Voraussetzung dafür sind eine gewisse Zentralität beziehungsweise eine ausreichende Siedlungsdichte. Entscheidend ist die gezielte Förderung der Siedlungsentwicklung an bereits heute gut erschlossenen Standorten, insbesondere dort, wo der ÖV sowie der FVV attraktive Alternativen zum MIV bieten. Dabei sind neben der ÖV-Erschliessung auch weitere Faktoren wie die Siedlungsstruktur, die Verkehrsmittelwahl und die Erreichbarkeit zu berücksichtigen.

Im Fokus stehen das kantonale Zentrum Herisau sowie die Zentrumsgemeinden, für welche der kantonale Richtplan bereits höhere Zielwerte für das Bevölkerungswachstum definiert. Da sich das Verkehrsaufkommen bereits heute auf diese Räume konzentriert, können hier die grössten Wirkungen einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erzielt werden. Darüber hinaus bestehen Potenziale in Gemeinden mit direkter Bahnanbindung an die Stadt St. Gallen, auch wenn diese nicht als Zentrumsgemeinden eingestuft sind. Aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit und der bereits heute höheren Anteile des ÖV bieten auch diese Standorte günstige Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Aufbauend auf den Festlegungen des kantonalen Richtplans eröffnet eine gezieltere räumliche Steuerung und eine noch engere Abstimmung mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zusätzliche Potenziale, um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern und den induzierten Verkehr effizienter abzuwickeln.

Während auf den meisten kantonalen Strassen kein wesentlicher Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrskapazität besteht, eröffnet die vorgesehene Umfahrung Herisau ein besonderes Potenzial für die Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung. Die Entlastung der Alpsteinstrasse verbessert nicht nur die Verkehrssituation, sondern schafft entlang der heutigen Entwicklungsachse neue Spielräume für die Aufwertung öffentlicher Räume, eine qualitätsvolle Innenentwicklung sowie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Potenziale gilt es im Rahmen einer gesamtheitlichen Planung von Verkehr, Siedlung und Freiraum zu nutzen.



Förderung des Veloverkehrs entlang priorisierter Achsen: Beim Veloverkehr bestehen die grössten Verlagerungspotenziale vom MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel innerhalb des Kantons. Insbesondere entlang der Pendlerachsen mit hoher Nachfrage und konkurrenzfähigen Wegdistanzen können sichere, direkte und durchgängige Veloverbindungen einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten. Der zunehmende Einsatz von E-Bikes erweitert dabei den potenziellen Einzugsbereich des Veloverkehrs zusätzlich. Ein gezielter Ausbau der Veloinfrastruktur ermöglicht es, einen Teil der heutigen MIV-Wege auf den Veloverkehr zu verlagern und dadurch das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten.



Ausbau und Neuausrichtung des öffentlichen Verkehrs: Eine Weiterentwicklung des ÖV bietet bedeutende Potenziale zur Verkehrsverlagerung. Angebotsausbauten sind primär auf den Nord-Süd-Korridoren (Herisau-St. Gallen, Herisau-Gossau, Teufen-St. Gallen, Trogen-St. Gallen, Heiden-Rorschach) zu realisieren, Querverbindungen innerhalb des Kantons haben unter Berücksichtigung der Nachfrage nur eine untergeordnete Wirkung.

Auf den anderen Beziehungen ist eine grundlegende Neuausrichtung des ÖV-Angebots erforderlich, insbesondere im ländlichen Raum. Hier bieten flexible, bedarfsorientierte Angebotsformen des ÖV Chancen, die Erschliessungsqualität zu verbessern und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.



P+R und B+R Anlagen an geeigneten Lagen ausbauen: Ergänzend zum Ausbau der Veloinfrastruktur und des ÖV sollten Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Anlagen an geeigneten Standorten ausgebaut und besser bewirtschaftet (z.B. hinsichtlich Nutzungsgruppen, Preisgestaltung) werden, um eine intermodale Mobilität zu fördern. Der Ausbau und die Weiterentwicklung müssen aus einer gesamtheitlichen Optik und auf der Grundlage von klaren Zuständigkeiten für Bau, Betrieb und Unterhalt erfolgen. Während zentrale Standorte wie Herisau gut ausgelastet sind, bestehen gemäss einer Studie der Agglomeration St. Gallen-Bodensee bei anderen Anlagen – v.a. in den Gemeinden Teufen, Waldstatt und Speicher – deutliche ungenutzte Kapazitäten, die durch gezielte tarifliche und betriebliche Anpassungen besser ausgeschöpft werden können. Gleichzeitig wurden in den Gemeinden Trogen, Heiden und Bühler Potenziale für zusätzliche Standorte identifiziert.



Steuerung der Verkehrsmittelwahl und Verlagerungspotenziale: Ein zentraler Hebel zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens liegt in der gezielten Steuerung der Verkehrsmittelwahl – vor allem in gut erschlossenen Zentrumsgemeinden wie Herisau, an touristischen Orten, wie der Schwägalp, oder in grossen Arbeitsplatzegebieten. Diese verursachen ein hohes Verkehrsaufkommen und bieten daher grosse Potenziale für Verlagerungseffekte zugunsten des ÖV und des FVV. Hier sind mit abgestimmten Massnahmenkonzepten im Mobilitäts- und Parkraummanagement (z. B. Reduktion beziehungsweise Begrenzung von Parkplätzen, tarifliche Steuerung) langfristige Verlagerungseffekte zur Reduktion des MIV zu erzeugen. Ergänzend sind gleichzeitig auch positive Anreize im ÖV (z. B. Tarifmodelle, Komfortsteigerung) sowie im FVV wirksam.

Die identifizierten wesentlichen **Herausforderungen** und **Potenziale** in Appenzell Ausserrhoden sind in der folgenden Abbildung verortet:

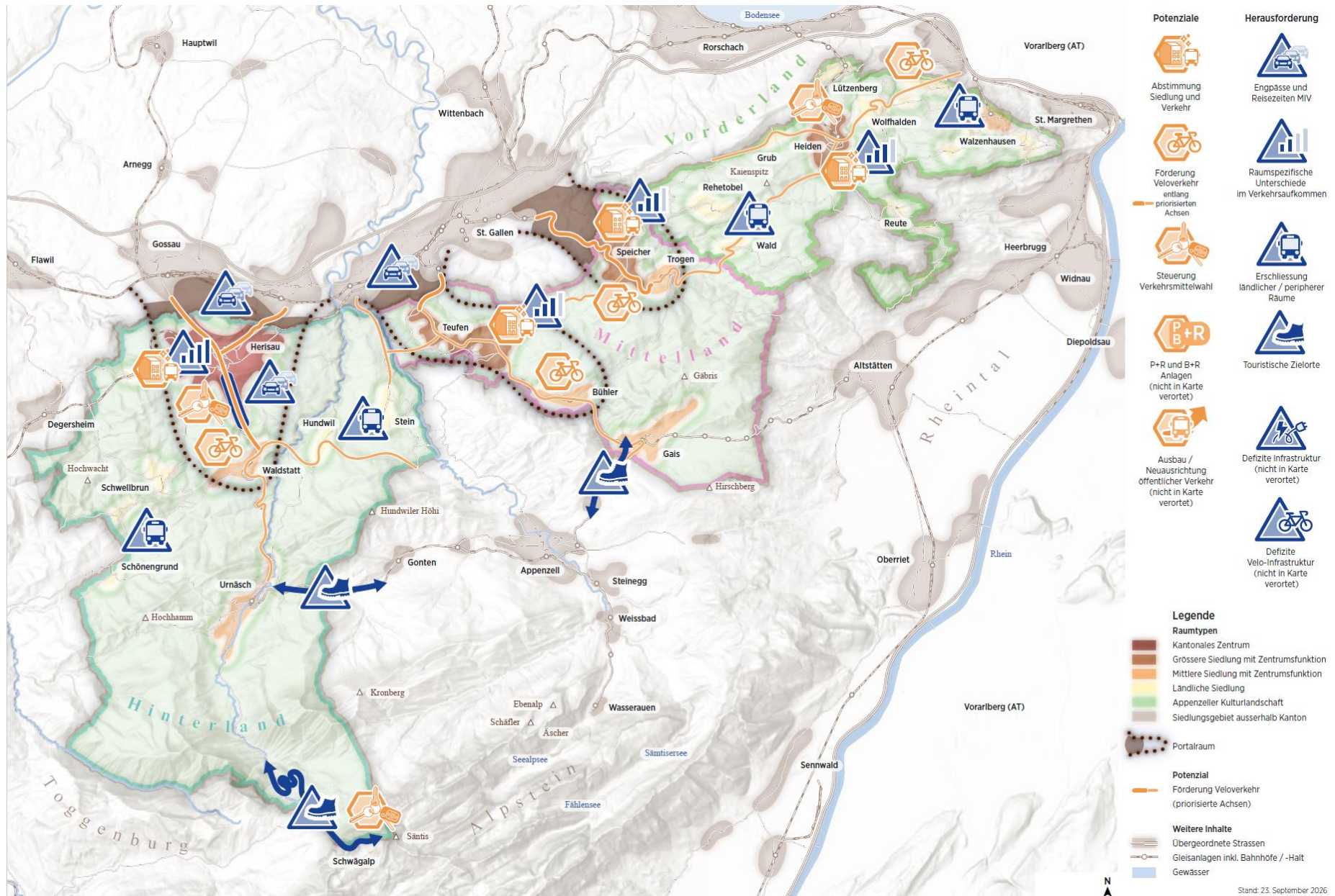


Abbildung 4: Herausforderungen und Potenziale (genordet)

4 Zielsetzungen 2050

Die GVS legt ihren Zielzustand auf das Jahr 2050² fest, um einen langfristigen, strategischen Orientierungshorizont für die kantonale Verkehrsentwicklung zu schaffen. Der Zielzustand 2050 orientiert sich an den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes, die als zentrale und langfristige Entscheidungsgrundlage für die Verkehrs- und Raumentwicklung dienen. Vier Hauptziele geben die strategische Ausrichtung der GVS vor. Alle unterstützen in der Summe den Verfassungsauftrag, den Anteil des MIV in Appenzell Ausserrhoden bis 2050 deutlich zu senken und stehen im Einklang mit den anderen übergeordneten Vorgaben.



Abbildung 5: Schematische Darstellung der vier Hauptziele der GVS

1. Der ÖV und der FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert.

Der Modal-Split verschiebt sich zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel. Angestrebt wird eine Reduktion des MIV gesamthaft um rund 5 %³ bis 2050, wobei das kantonale Zentrum und die Zentrums Gemeinden sowie die Portalräume (mit Bahnanschluss) am meisten Potenziale aufweisen. Pendler- und Freizeitwege werden zunehmend mit dem ÖV/ÖIV, dem Velo oder in Kombination zurückgelegt. Dies bedingt ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in zentralen Gebieten mit kurzen Wegen und eine hohe Erreichbarkeit für den FVV und ÖV. Eine weitere Voraussetzung dafür sind öffentliche Strassenräume, die sich an den örtlichen Gegebenheiten, den Bedürfnissen der Menschen, die sie nutzen und den Bedürfnissen aller Verkehrsmittel orientieren. Flankiert werden die angebotsseitigen Massnahmen mit einer Beeinflussung der Nachfrage.

Der ÖV wird auf zentralen Achsen markt- und bedarfsgerecht ausgebaut und attraktiver. Die Anschlüsse sind besser aufeinander abgestimmt, moderne Tarifsysteme erleichtern die Nutzung. Gleichzeitig ist die Veloinfrastruktur vor allem entlang der Potenzialachsen zusammenhängend, sicher und attraktiv ausgestaltet. Neue Mobilitätsangebote wie On-Demand-Angebote oder Sharing-Dienste sind Teil des bedarfsgerechten Systems. Damit stehen im Alltag wie in der Freizeit leistungsfähige Alternativen zum MIV zur Verfügung.

² Der Zielhorizont 2050 berücksichtigt die langen Entwicklungs- und Wirkungszeiträume von Siedlung, Verkehr und Infrastruktur, orientiert sich am langfristigen Horizont der kantonalen Richtplanung und steht im Einklang mit den übergeordneten Zielsetzungen von Bund und Kanton (z.B. Verkehrsperspektiven 2050).

³ Der Zielwert ist normativ festgelegt und orientiert sich an den Modal-Split-Zielsetzungen für den MIV des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee. Die angestrebte Reduktion des MIV-Anteils um 5 Prozentpunkte basiert auf den im Grossraum St. Gallen bestehenden Verlagerungspotenzialen des kantonalen Ziel- und Quellverkehrs. Sie entspricht zugleich der Grössenordnung der Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes (Variante Basis), welche langfristig ebenfalls von einer Verlagerung von rund 5 Prozentpunkten zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen ausgehen. Das Reduktionsziel stellt damit einen strategischen Richtwert dar, der einen ambitionierten, unter den räumlichen und strukturellen Rahmenbedingungen des Kantons jedoch realistischen Verlagerungsspielraum aufzeigt.



2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht.

Steigende Betriebs- und Unterhaltskosten und begrenzte finanzielle Mittel erfordern eine höhere Effizienz. Das Verkehrssystem ist langfristig so ausgestaltet, dass auch kommende Generationen den Betrieb und Unterhalt im ganzen Kanton gewährleisten können. Investitionen in Neu- und Ausbauten priorisieren sich auf stark frequentierte Achsen und Verkehrsdrehscheiben. Neben Investitionen in Aus- und Neubauten sollen auch (kostengünstigere) Massnahmen zur Optimierung des Bestands (z.B. Markierungsmassnahmen, Nutzung digitaler Technologien, Leitetchnik) umgesetzt werden, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis weiter zu verbessern.

Eine bessere Koordination (insbesondere auch auf der Massnahmenebene) zwischen und innerhalb der Verkehrsträger kann dazu beitragen, Kosten zu reduzieren und die Attraktivität für die Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen. Digitalisierung, die Bündelung von Verkehrsleistungen, schlanke Betriebsmodelle und der Einsatz automatisiert fahrender Fahrzeuge in ländlichen Räumen tragen zusätzlich zur Effizienzsteigerung bei.

3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert.

Die regionalen Hauptverkehrsknotenpunkte innerhalb und ausserhalb des Kantons – v.a. St. Gallen, Gossau, Rorschach, Rheineck, Heerbrugg und die Anschlüsse an die Autobahn A1 – sollen sicher, zuverlässig und effizient erreichbar sein. Im Vordergrund stehen dabei die regionalen Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren, den Arbeitsplatzschwerpunkten und den Wohnstandorten (funktionale Verkehrsräume).

Die kantonalen Bahn- und Buslinien werden gezielt auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse und die Anschlüsse des Fernverkehrs ausgerichtet. Die Stadt St. Gallen (v.a. am Hauptbahnhof und beim Markplatz) übernimmt dabei die Funktion des zentralen Mobilitätsknotens. Die Bahn- und Buslinien aus dem Kanton sollen möglichst direkt und ohne unnötige Zeitverluste an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze angebunden werden, um attraktive Verbindungen für Pendelnde, Besuchende und die Wirtschaft sicherzustellen. Eine gute Anbindung an den Fernverkehr stärkt ergänzend die Erreichbarkeit des Kantons und seine Wettbewerbsfähigkeit.

Ergänzend dazu sollen die Reisezeiten des MIV in den Portalräumen Herisau–Waldstatt und Bühler–Teufen zuverlässig und planbar bleiben. Hierfür werden Infrastruktur-, Betriebs- und Verkehrsmanagementmassnahmen aufeinander abgestimmt und entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung priorisiert. Wo erforderlich, werden Engpässe gezielt beseitigt oder die vorhandenen Kapazitäten effizienter genutzt. Die Massnahmen dienen der Verbesserung der Erreichbarkeit, der Erhöhung der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems sowie der Förderung einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung. Infrastrukturmassnahmen sollen primär dort priorisiert werden, wo sie neben verkehrlichen Verbesserungen auch neue Spielräume für die Innenentwicklung, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen schaffen.

Zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität wird zudem die Erreichbarkeit der regionalen Zentren mit dem Velo verbessert. Sichere und durchgängige Veloverbindungen sowie attraktive Abstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen fördern die intermodale Vernetzung und leisten einen Beitrag zu einem effizienten und ressourcenschonenden Gesamtverkehrssystem.

4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht.

Die Minimierung der Emissionen im Verkehr leistet einen zentralen Beitrag zur Klimaneutralität (Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050). Das gesamte System wird energieeffizienter gestaltet. Der verbleibende MIV ist weitgehend elektrifiziert – ebenso wie der öffentliche Busverkehr. Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ist flächendeckend ausgebaut, und im ÖV/ÖIV kommen sparsame Fahrzeugtechnologien zum Einsatz. So entsteht ein ressourcenschonendes, umweltverträgliches Verkehrssystem, das im Einklang mit den Klimazielen steht.

5 Strategien

Zur Umsetzung der Ziele werden Strategien festgelegt, die sich an den etablierten «4-V-Prinzipien» orientieren. Diese dienen als strukturierendes Ordnungsprinzip für die GVS und gewährleisten gleichzeitig die Anschlussfähigkeit an nationale und kantonale Strategien sowie Fachplanungen.

Die "4 V" umfassen vier sich ergänzende und aufeinander abgestimmte Handlungsansätze⁴:

1. Verkehr vermeiden (A)
2. Verkehr verlagern (B)
3. Verkehr verträglich gestalten (C)
4. Verkehr vernetzen (D)

Die einzelnen Prinzipien leisten unterschiedliche Beiträge zur Erreichung der Ziele des GVS. Die nachfolgende Matrix zeigt auf, welche Ziele durch die jeweiligen Strategien schwerpunktmässig unterstützt werden. Gleichzeitig verdeutlicht sie, dass die Zielerreichung in der Regel das Zusammenwirken mehrerer Strategien erfordert und einzelne Ziele nicht isoliert durch einen einzelnen Handlungsansatz erreicht werden können.

Ziele	Ansätze "4-V"			
	A Vermeiden	B Verlagern	C Verträglich gestalten	D Vernetzen
1. Der ÖV und der FVV werden Angebots- und nachfrageseitig gefördert.	■	■	■	■
2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht.		■	■	■
3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert.		■	■	■
4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht.	■	■	■	

Tabelle 1: Zuordnung der vier Ziele zu den "4-V-Ansätzen". Ansätze, die zur Zielerreichung beitragen, sind durch ein blaues Kästchen gekennzeichnet.

Im Folgenden werden für jedes der vier "4-V"-Prinzipien die im Kanton Appenzell Ausserrhoden zu verfolgenden Strategien beschrieben. Diese sind den jeweiligen Zielen zugeordnet und enthalten Angaben zur räumlichen Verortung, zu den relevanten Planungs- und Umsetzungsinstrumenten sowie zur Rolle und zum Beitrag der Gemeinden.

Die Strategien werden einem federführenden Departement (**FD**) zugeordnet und nach ihrer zeitlichen Priorität gegliedert:

- **Daueraufgabe («immer»):** dauerhaft wahrzunehmende strategische Aufgaben
- **Priorität 1:** Aufgaben mit hoher Bedeutung und Dringlichkeit; Umsetzungsschwerpunkt bis 2035.
- **Priorität 2:** Aufgaben mit hoher Bedeutung, jedoch geringerer Dringlichkeit; Umsetzung ab 2036.

Die Strategien definieren die strategische Stossrichtung des Kantons. Sie stellen keine konkreten Massnahmen dar, sondern bilden den Rahmen für die weitere Umsetzung. Die Ausarbeitung und Umsetzung konkreter Massnahmen erfolgt in der Verantwortung durch das federführende Departement sowie über die jeweiligen Fachplanungen, Programme und Planungsinstrumente.

⁴ Die "4-V-Prinzipien" werden in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

5.1 Vermeiden

4-V-Ansatz	V1. Vermeiden Eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) führt zu Kapazitätsengpässen auf dem Verkehrsnetz, beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und verursacht Belastungen für Bevölkerung, Umwelt und Klima. Zur Begrenzung des Verkehrswachstums ist deshalb eine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anzustreben, welche unnötige Wege vermeidet und die räumliche Nähe zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit stärkt. Kurze Wege schaffen gleichzeitig günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs. Darüber hinaus können Veränderungen im Mobilitätsverhalten und in der Arbeitswelt zur Verkehrsvermeidung beitragen. Flexible Arbeitsmodelle wie Homeoffice haben das Potenzial, den Pendelverkehr und damit die Verkehrsbelastung langfristig zu reduzieren.		
	Ziele Z1. ÖV und FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert <i>Z2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht.</i> <i>Z3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert.</i> Z4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht Fett = Ziel weist in Bezug auf die Zielsetzung eine zentrale Bedeutung auf.		
		Ziel	FD
Strategie	1.1 Ermöglichung kurzer Wege durch kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen mit dezentralen Angeboten des täglichen Bedarfs Eine ausgewogene Nutzungsmischung ermöglicht es, verschiedene Wegzwecke miteinander zu verbinden und die insgesamt zurückgelegten Distanzen zu reduzieren. Gleichzeitig bilden eine angemessene Nutzerdichte sowie ein ausgewogenes Verhältnis von Wohn- und Arbeitsnutzungen die Grundlage für funktional vielfältige und möglichst eigenständige Siedlungsräume. Der Kanton unterstützt diese Entwicklung im Rahmen der Richtplanung unter anderem durch Vorgaben zu den Nutzerdichten, die Festlegung kantonal bedeutender Entwicklungsschwerpunkte sowie die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Standortförderung unterstützt Projekte zum Erhalt von Serviceleistungen innerhalb der Gemeinden. Ergänzend wird geprüft, welche Rolle dem Kanton künftig bei bodenpolitischen Instrumenten zur Stärkung von Zentrumsstandorten und zur Förderung kurzer Wege zukommen kann. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.2) Räumliche Verortung: Kantonaales Zentrum, grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion (Erhöhung der Nutzungsdichte um 10 % bis 2060 gemäss Raumkonzept)	Z1 Z4	DBV
	Umsetzungsinstrument: Kantonaler Richtplan, kommunale Planungen, Instrumente der aktiven Bodenpolitik (u.a. Kauf strategischer Liegenschaften)		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: - Aktive Bodenpolitik zur Sicherung von zentralen Flächen für Nahversorgung, Dienstleistungen und gesellschaftliche Nutzungen - Umsetzung der kantonalen Richtplanung in der Nutzungsplanung unter Berücksichtigung sinnvoller Anreizsysteme (z.B. lokale Nutzungsmischung mittels planerischer Anreize fördern)		
	Priorisierung: 1. Priorität		

Strategie	1.2 Lenkung publikumsintensiver Nutzungen an gut erschlossene Standorte Die bestehende behördenverbindliche Vorgabe zu publikumsintensiven Einrichtungen im kantonalen Richtplan (Kapitel S.7) weist aufgrund der heutigen Kriterien eine beschränkte Steuerungswirkung auf. Zur Verbesserung der Standortlenkung soll deshalb eine abgestufte Systematik für publikumsintensive Nutzungen eingeführt werden. Diese ermöglicht eine gezieltere Lenkung an gut erschlossene Standorte und stärkt die Voraussetzungen für eine stärker auf Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ausgerichtete Verkehrsmittelwahl. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.2) Räumliche Verortung: Kantonales Zentrum, grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion, Gemeinden mit einer guten Erschliessungsqualität Umsetzungsinstrument: Kantonaler Richtplan, kommunale Planungen Rolle und Beitrag Gemeinden: Umsetzung der kantonalen Richtplanung in der Nutzungsplanung und aktive Boden- und Standortpolitik zur gezielten Ansiedlung publikums- und verkehrsintensiver Nutzungen an gut erschlossenen Lagen Priorisierung: 2. Priorität	Z1	DBV
	1.3 Aktuelles Verteilungsziel Bevölkerungswachstum in der Richtplanung prüfen Im Rahmen einer künftigen Revision des Richtplankapitels Siedlung ist zu prüfen, ob die Verteilung des Bevölkerungswachstums künftig u.a. stärker an der Erschliessungsqualität des Verkehrssystems ausgerichtet werden soll. Ergänzend zu den bestehenden Raumtypen sind dabei v.a. die Erreichbarkeit mit dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie die Voraussetzungen für kurze Wege zu berücksichtigen. Mögliche Gemeindefusionen und deren Auswirkungen auf die Raumstruktur des Kantons sind in die Beurteilung einzubeziehen. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.2) Räumliche Verortung: Alle Raumtypen Umsetzungsinstrument: Kantonaler Richtplan Rolle und Beitrag Gemeinden: Mitwirkung bei der Umsetzung der Ergebnisse des kantonalen Prüfauftrags zur Verteilung des Bevölkerungswachstums. Priorisierung: 1. Priorität (Umsetzung Prüfauftrag). Die allfällige Umsetzung im kantonalen Richtplan ist abhängig von der Umsetzung von RPG1 und dürfte auch den Zeitraum der 2. Priorität beanspruchen).	Z1 Z4	DBV

Nutzen	Auswirkungen der Strategien auf die Herausforderungen und die Nutzung vorhandener Potenziale :					
	 Engpässe und Reisezeiten MIV	 Raumspezifische Unterschiede im Verkehrsaufkommen	 Erschliessung ländlicher / peripherer Räume	 Abstimmung Siedlung und Verkehr	 Förderung Veloverkehr	 Ausbau/Neuausrichtung öffentlicher Verkehr
	 Defizite Velo-Infrastruktur	 Defizite Infrastruktur	 Touristische Zielorte	 P+R und B+R Anlagen	 Steuerung Verkehrsmittelwahl	

5.2 Verlagern

4-V-Strategie	V2. Verlagern Die Strategie "Verkehr verlagern" setzt dort an, wo Verkehrsbedürfnisse nicht vermieden werden können. Sie fördert eine Verkehrsmittelwahl, welche den verfügbaren Raum und die vorhandenen Infrastrukturen möglichst effizient nutzt. Nicht vermeidbare Wege sollen möglichst mit effizienten und nachhaltigen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dadurch können die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Klima, Umwelt und Gesundheit reduziert sowie die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten besser genutzt werden. Im Vordergrund stehen dabei der FVV, der ÖV sowie weitere geeignete Mobilitätsangebote. Zudem kann der Verkehr zeitlich besser verteilt werden – etwa durch Brechung der Verkehrsspitzen – um Engpässe zu reduzieren und Infrastrukturen gleichmässiger auszulasten. Die Umsetzung der Strategie erfolgt nach dem Grundsatz "Optimieren vor Ausbauen". Verkehrliche Herausforderungen und Engpässe sind dabei nach einer abgestuften Massnahmenkaskade zu bewältigen. Dadurch wird sichergestellt, dass bestehende Infrastrukturen möglichst effizient genutzt und neue Infrastrukturkapazitäten nur dort geschaffen werden, wo die vorgelagerten Massnahmen den Handlungsbedarf nicht ausreichend decken.		
	Ziele Z1. ÖV und FVV werden Angebots- und nachfrageseitig gefördert Z2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht. Z3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert. Z4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht Fett = Ziel weist in Bezug auf die Zielsetzung eine zentrale Bedeutung auf.		
Strategien	2.1 Kapazitäten optimal nutzen und Infrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickeln Verkehrliche Herausforderungen und Engpässe sind nach einer abgestuften Massnahmenkaskade zu bewältigen. Ziel ist es, die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten möglichst effizient zu nutzen und Massnahmen dort zu priorisieren, wo die grösste Wirkung für das Gesamtverkehrssystem erzielt werden kann. Dadurch werden Investitionen gezielt eingesetzt und die verkehrs-, siedlungs- und umweltpolitischen Ziele bestmöglich unterstützt. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3) 1. Verkehrsmanagement und Optimierung innerhalb des bestehenden Angebots 2. Angebotsverbesserungen im Bestand und Ausbau des FVV 3. Betriebliche Verbesserungen und Ausbau des ÖV und alternativer Angebote 4. Bedarfsorientierte Kapazitätsausbauten beim MIV Bei allen Infrastrukturvorhaben sind die Auswirkungen sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis über den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen. Räumliche Verortung: Alle Raumtypen Umsetzungsinstrument: Agglomerationsprogramm, Strassenbau- und Investitionsprogramm, ÖV-Konzept, Velonetzpläne für den Alltags- und Freizeitverkehr Rolle und Beitrag Gemeinden: Berücksichtigung der kantonalen Massnahmenkaskade bei der kommunalen Richt-, Nutzungs- und Verkehrsplanung sowie bei der Einbringung von Infrastruktur- und Verkehrsanliegen gegenüber dem Kanton. Priorisierung: Daueraufgabe	Ziel Z1 Z2 Z3 Z4	FD DBV

Strategie	2.2 Sicheres und zusammenhängendes Velonetz realisieren	Z1	DBV
	Ein sicheres, zusammenhängendes und direktes Velonetz entlang der wichtigsten Potenzialkorridore (auch zu ausserkantonalen Zentren) soll vorangetrieben werden. Spezifische Herausforderungen stellen sich insbesondere im Siedlungsgebiet (geringer Platzbedarf und hohe Nutzungsanforderungen). Im Rahmen von Sanierungs- und Umbaumassnahmen werden zudem Optimierungen an bestehenden Infrastrukturen geprüft. (→ <i>siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.6</i>)	Z2	
		Z4	
	Räumliche Verortung⁵:		
	- Potenzialkorridore 1: Gossau / St. Gallen, Winkeln – Herisau – Waldstatt – Appenzell - Potenzialkorridore 2: St.Gallen-Riethüsli – Teufen, St.Gallen – Speicher – Trogen - Optimierung bestehende Infrastruktur in allen Raumtypen		
	Umsetzungsinstrument: Agglomerationsprogramm, Strassenbau- und Investitionsprogramm, Velonetzpläne für den Alltags- und Freizeitverkehr		
	Rolle und Beitrag Gemeinden:		
	Planung, Weiterentwicklung und Umsetzung der kommunalen Veloinfrastruktur, insbesondere zur Schliessung von Netzlücken und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.		
	Priorisierung: 1. Priorität		
	2.3 Veloparkierung ausbauen	Z1	DBV
	Der Ausbau von Veloparkierungsanlagen an strategisch wichtigen Standorten, insbesondere bei ÖV-Haltestellen und in Ortskernen, soll gemeinsam mit den ÖV-Unternehmen und weiteren zuständigen Akteuren gezielt vorangetrieben werden. Attraktive und ausreichend dimensionierte Veloabstellanlagen verbessern die Erreichbarkeit und fördern die kombinierte Nutzung von Velo und ÖV. Bei publikumsintensiven Nutzungen ist auf die Bereitstellung bedarfsgerechter Veloabstellanlagen durch private Anbieter hinzuwirken. (→ <i>siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.6</i>)	Z4	
	Räumliche Verortung: Ortskerne, ÖV-Haltestellen sowie Standorte mit hohem Publikumsaufkommen		
	Umsetzungsinstrument: Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan, Velonetzplan Alltag und Freizeit, Gesetzgebung, kommunale Planungen, private Planung		
	Rolle und Beitrag Gemeinden:		
	- Bereitstellung und Ausbau öffentlicher Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen, in Ortskernen sowie bei publikumsintensiven Nutzungen. - Verankerung angemessener Anforderungen an private Veloabstellanlagen in den kommunalen Instrumenten.		
	Priorisierung: 1. Priorität		

5 Die Potenzialräume liegen teilweise im Verantwortungsbereich des ASTRA

2.4 ÖV-Angebot entlang der Hauptkorridore optimieren

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs soll v.a. entlang der Hauptkorridore mit den grössten Verlagerungspotenzialen gezielt verbessert werden. Dazu sind punktuelle Angebots- und Infrastrukturverbesserungen zu prüfen (Taktverdichtungen, optimierte Umsteigebeziehungen, Linienerweiterungen, Fahrzeitreduktionen, Ausbau erste/letzte Meile). Gleichzeitig setzt sich der Kanton im Rahmen der nationalen Bahnplanungen für eine Weiterentwicklung der überregionalen Bahnverbindungen ein. Damit sollen sowohl die Potenziale zur Verbesserung der regionalen und kantonalen Verkehrsströme als auch die übergeordnete Erreichbarkeit genutzt werden. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.2.6 und Kapitel 2.3.5)

Räumliche Verortung: In der nachfolgenden Tabelle sind pro Hauptkorridor die in nachfolgenden Planungen prioritären Handlungsoptionen ersichtlich.

Korridor/Relation	Taktverdichtung	Umsteigebeziehung	Linienerweiterung	Fahrzeitreduktion	Erste/Letzte Meile	Kapazitätsausbau
Toggenburg – Herisau – St. Gallen Zentrum / West	x	x	x			
Herisau – St. Gallen					x	
Appenzell – Herisau – Gossau				x	x	
Appenzell – Gossau – Zürich		x		x	x	
Appenzell – Gais – St. Gallen Zentrum	x		x	x		
Appenzell – St. Gallen – Zürich	x	x	x			
Herisau – St. Gallen – Bodensee	x				x	
Zürich – Gossau – Säntis		x		x		
Bodensee – St. Gallen – Herisau - Schwägalp		x		x		
Vorderland – St. Gallen	x	x				x
Vorderland - Rheintal	x				x	

Umsetzungsinstrument: Übergeordnete Planungen des Bundes, Agglomerationsprogramm, ÖV-Konzept, Fahrplan- und Bestellverfahren

Rolle und Beitrag Gemeinden: Mitwirkung, Mitfinanzierung

Priorisierung: Daueraufgabe (langfristiger Zeithorizont aufgrund der komplexen Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungsprozesse im ÖV)

2.5 Ergänzende/Alternative ÖIV-Lösungen prüfen

In Gebieten mit geringer Siedlungsdichte und dezentralen Siedlungsstrukturen sollen öffentliche Individualverkehrsangebote (ÖIV) den klassischen ÖV gezielt ergänzen. Dazu zählen z.B. Rufbusse oder On-Demand-Angebote. Dadurch kann die Erschließung bedarfsgerecht verbessert und das Angebot effizienter auf die tatsächliche Nachfrage abgestimmt werden. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.11)

Räumliche Verortung: Ländliche und Mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion

Umsetzungsinstrument: ÖV-Konzept, Gesetzgebung im Einflussbereich Kanton

Rolle und Beitrag Gemeinden: -

Priorisierung: 1. Priorität

Z1

DBV

Z2

Z4

Z1

DBV

Strategie	2.6 Parkierung MIV gezielt steuern Die Erstellungspflicht von privaten Parkplätzen am Wohn- und Arbeitsort ist in gut erschlossenen Lagen zu überprüfen, da sie den verkehrs- und siedlungspolitischen Zielsetzungen teilweise entgegenstehen kann. Der Kanton kann hierzu unterstützende Grundlagen bereitstellen und im Rahmen der Richtplanung entsprechende Leitplanken setzen. Zudem unterstützt er die Gemeinden bei der Einführung und Weiterentwicklung einer aktiven Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze, beispielsweise durch Musterreglemente oder fachliche Empfehlungen. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.4) Räumliche Verortung: Alle Gemeinden mit Fokus auf Kantonales Zentrum und Gemeinden mit Zentrumsfunktion Umsetzungsinstrument: Kantonaler Richtplan, Musterreglemente, Merkblätter Rolle und Beitrag Gemeinden: - Steuerung und Bewirtschaftung öffentliches Parkplatzangebot - Festlegung von Vorgaben für private Parkierung (z.B. Obergrenze Abstellplätze) Priorisierung: 1. Priorität	Z1	DBV
	2.7 Mobilitätsmanagement in der kantonalen Verwaltung/Einrichtung einführen Die kantonale Verwaltung nimmt im Bereich der betrieblichen Mobilität eine Vorbildfunktion wahr. Dazu gehört die Einführung eines umfassenden Mobilitätsmanagements (Förderung FVV und ÖV/ÖIV⁶, Prüfung von Sharing-Angeboten, Möglichkeiten für ortsunabhängiges Arbeiten, flexible Arbeitszeiten, Dekarbonisierung der kantonalen Fahrzeuge etc.). Weitere Potenziale bestehen in der aktiven Bewirtschaftung der Parkierung, Dekarbonisierung des kantonalen Fahrzeugparks und Gamification-Angebote. Die Strategie ist auch im Energiekonzept als Massnahme M4 verankert. Die Umsetzung dieser Strategie wird unter Beachtung von Vergleichskantonen Kosten in der Grössenordnung von Fr. 200.-- bis Fr. 250.-- pro Mitarbeitenden generieren. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.9) Räumliche Verortung: KVAR (inkl. Spitäler und Bildungseinrichtungen etc.) Umsetzungsinstrument: Mobilitätsmanagement-Konzept, Gesetzgebung Rolle und Beitrag Gemeinden: Umsetzung innerhalb Gemeindeverwaltungen Priorisierung: 1. Priorität	Z1 Z4	DF

6 Verschiedene der aufgeführten Massnahmen befinden sich bereits in Umsetzung. Dazu zählen beispielsweise die per 1. Juli 2026 eingeführten Vergünstigungen für den öffentlichen Verkehr für Mitarbeitende des Kantons Appenzell Ausserrhoden.

Strategie	2.8 Mobilitätsmanagement von Dritten fördern⁷	Z1	DBV
	Der Kanton unterstützt Unternehmen, Tourismus-Destinationen, Organisationen und Institutionen auf konzeptioneller Ebene bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements. Durch Mobilitätsmanagement sollen Verkehr vermieden und Fahrten auf flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel verlagert werden. Die Unterstützung erfolgt prioritär dort, wo eine hohe Lenkungswirkung (Herisau, Teufen, Speicher, Heiden) zu erwarten ist. Die Strategie ist auch im Energiekonzept als Massnahme M3 verankert. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.9)	Z4	
	Räumliche Verortung: Arbeitsplatzgebiete mit grossen Verkehrserzeugern und entsprechenden Lenkungspotenzialen, touristische Hotspots		
	Umsetzungsinstrument: Gesetzgebung, Umsetzungskonzept		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: Massnahmenumsetzung im Bereich des Ortsverkehrs ausserhalb oder ergänzend der kantonalen Zuständigkeit.		
	Priorisierung: 2. Priorität		
	2.9 Bildung und Gesundheit im Verkehr fördern⁸	Z1	DIS
	Der Kanton unterstützt Programme und Institutionen, welche das Mobilitätsverhalten langfristig prägen und einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur leisten. Ziel ist es, die Nutzung flächen- und ressourceneffizienter Verkehrsmittel zu fördern und nachhaltige Mobilitätsmuster frühzeitig zu verankern. Besondere Bedeutung kommt dabei Kindern, Jugendlichen sowie Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen zu, da diese einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten grosser Bevölkerungsgruppen ausüben. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.9)	Z4	DBK
	Räumliche Verortung: -		DGS
	Umsetzungsinstrument: Lehrpläne und Bildungsprogramme, Verkehrsschulung, Gesundheitsprogramme, Sensibilisierungs- und Informationskampagnen, Pilotprojekte und Modellvorhaben		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: -		
	Priorisierung: 2. Priorität		
	2.10 Digitale Möglichkeiten zur Verhaltensbeeinflussung nutzen	Z1	DBV
	Der Kanton nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung, um die Nutzung bestehender Mobilitätsangebote zu vereinfachen, die Verkehrsnachfrage effizienter zu steuern und die Verkehrsmittelwahl zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen zu unterstützen. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und abgestimmt auf die Weiterentwicklung der bundesrechtlichen Grundlagen (z.B. MODIG) sowie die Klärung der Zuständigkeiten der beteiligten Akteure. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.11)	Z4	
	Räumliche Verortung: -		
	Umsetzungsinstrument: -		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: -		
	Priorisierung: 2. Priorität		

7 Der Kanton prüft die Wirkung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen aktuell im Rahmen eines Pilotprojekts und nutzt die Erkenntnisse für die Weiterentwicklung seiner Unterstützungsangebote in organisatorischer und materieller Hinsicht.

8 Verschiedene der aufgeführten Massnahmen wie z.B. die Verkehrsschulung werden bereits umgesetzt.

Nutzen	Auswirkungen der Strategien auf die Herausforderungen und die Nutzung vorhandener Potenziale:					
	 Engpässe und Reisezeiten MIV	 Raumspezifische Unterschiede im Verkehrsaufkommen	 Erschliessung ländlicher / peripherer Räume	 Abstimmung Siedlung und Verkehr	 Förderung Veloverkehr	 Ausbau/Neuausrichtung öffentlicher Verkehr
	 Defizite Velo-Infrastruktur	 Defizite Infrastruktur	 Touristische Zielorte	 P+R und B+R Anlagen	 Steuerung Verkehrsmittelwahl	

5.3 Verträglich gestalten

4-V-Strategie	V3. Verträglich gestalten
	Der MIV bleibt in einem eher ländlich geprägten Raum wichtig. Der verbleibende MIV soll sicher, siedlungs- und umweltverträglich abgewickelt werden. Dazu zählen eine umwelt- und ortsangepasste Gestaltung des Strassenraums (z.B. Aufwertung von Ortsdurchfahrten, angemessene Temporegelungen), ein effizientes Verkehrsmanagement (z.B. Lenkung und Steuerung) sowie emissionsarme Antriebstechnologien (z.B. Elektrifizierung, Dekarbonisierung). Auch die langfristige finanzielle Tragbarkeit der kantonalen Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist Teil der verträglichen Gestaltung.

Ziele	Z1. ÖV und FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert
	Z2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht. Z3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert. Z4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht
	Fett = Ziel weist in Bezug auf die Zielsetzung eine zentrale Bedeutung auf.

Strategie	3.1 Kantonaler Strassenraum innerorts siedlungsverträglich gestalten	Ziel	FD
	Der Kanton geht als Vorbild voran und gestaltet seine Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich und qualitativ von Fassade zu Fassade. Der Strassenraum soll in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten auf den FVV ausgerichtet sowie klimaadaptiert gestaltet werden und in Abhängigkeit der angrenzenden Nutzungen Aufenthaltsqualitäten schaffen. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.4)	Z1	DBV
	Räumliche Verortung: Kantonale Ortsdurchfahrten	Z3	
	Umsetzungsinstrument: Strassenbau- und Investitionsprogramm		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: • Mitwirkung bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten		
	Priorisierung: Daueraufgabe		

Strategie	3.2 Unfallschwerpunkte systematisch entschärfen	Z1	DBV
	Unfallschwerpunkte werden durch regelmässige Analysen der Unfalldaten identifiziert und deren baulichen sowie betrieblichen Optimierungen priorisiert (Art. 6a SVG). Die Verkehrssicherheit soll dadurch konsequent erhöht und die Anzahl schwerer Unfälle reduziert werden. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.8)	Z3	DIS
	Räumliche Verortung: Kantonsstrassennetz		
	Umsetzungsinstrument: Strassenbau- und Investitionsprogramm		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: -		
	Priorisierung: Daueraufgabe		
	3.3 Hauptverkehrsachse Herisau-Waldstatt verkehrlich entlasten und Entwicklungspotenziale aufeinander abgestimmt nutzen	Z3	DBV
	Zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit im Raum Herisau setzt sich der Kanton gemeinsam mit der Gemeinde Herisau für die Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Optimierungsmassnahmen der Korridorstudie N25 sowie für die Weiterentwicklung einer Ortsumfahrung Herisau ein. Ziel ist es, die Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle räumliche Entwicklung zu schaffen. Der Kanton bringt seine Interessen in Abstimmung mit der Gemeinde Herisau gegenüber dem ASTRA aktiv in die weiteren Planungen ein. Die Weiterentwicklung einer Ortsumfahrung Herisau ist mit einer Entwicklungsplanung für den Raum Wilen/Säge abzustimmen. Diese zeigt auf, wie die Entwicklung des entlasteten Ortsteils gesamtheitlich erfolgen, die langfristige Verkehrsentslastung der bestehenden Strasse gesichert werden kann und welche finanziellen Mittel dafür nötig sind. Damit schafft sie die Voraussetzungen, um die verkehrlichen, raumplanerischen und städtebaulichen Potenziale einer Ortsumfahrung Herisau bestmöglich zu nutzen. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.4)		
	Räumliche Verortung: Portalraum Herisau (v.a. Alpsteinstrasse, Ortsteile Wilen, Säge)		
	Umsetzungsinstrument: Korridorstudie N25, STEP-NS, Strassenbau- und Investitionsprogramm, Velonetzplan Alltag und Freizeit, Richtplanung, Masterplanung, Nutzungsplanung		
	Rolle und Beitrag Gemeinden:		
	- Kurz- und mittelfristige Optimierungsmassnahmen aus der Korridorstudie N25 zusammen mit Kanton und Bund vorantreiben - Abstimmung der räumlichen Entwicklung der Ortsteile Wilen/Säge mit den verkehrlichen Zielsetzungen der Kurzumfahrung.		
	Priorisierung: 2. Priorität (langfristiger Umsetzungshorizont ab 2036, erforderliche Planungs- und Koordinationsarbeiten sind jedoch umgehend einzuleiten)		

Strategie	3.4 Hauptverkehrsachse Gais – Teufen – St.Gallen leistungsfähig sicherstellen Der Kanton setzt sich zur Sicherstellung einer zweckmässigen Erreichbarkeit auf allen Staatsebenen aktiv für die langfristige Sicherung der Verkehrskapazitäten im Raum St. Gallen ein. Dazu gehören die Weiterentwicklung des Rosenbergkorridors und eine leistungsfähige Anbindung des Güterbahnhofs St. Gallen. Dies entspricht auch den Erkenntnissen des Berichts Weidmann (Verkehr '45, Gutachten vom 15. September 2025), welcher die 3. Röhre Rosenberg inklusive der Anbindung des Güterbahnhofs als prioritäre Massnahme zur Sicherstellung der künftigen Verkehrskapazitäten beurteilt. Eine Verlängerung vom Güterbahnhof in den Ortsteil Liebegg wird vom Kanton grundsätzlich unterstützt, sofern der Handlungsbedarf nachgewiesen werden kann und die Grundsätze der Massnahmenkaskade (siehe Strategie 2.1) eingehalten werden. Der Nachweis des Handlungsbedarfs ist dabei unter Berücksichtigung der Verkehrsströme und Verlagerungspotenziale aus Sicht der Stadt St. Gallen und des Kantons St. Gallen zu erbringen. Massgebend ist, dass die Massnahme einen zusätzlichen Nutzen für die Erreichbarkeit, die Siedlungsentwicklung oder die Entlastung des bestehenden Verkehrssystems ausweist, der über die Wirkung der vorgelagerten Kaskadenstufen hinausgeht.	Z1 Z3	DBV
	Räumliche Verortung: Portalraum Teufen (Ortsteil Liebegg)		
	Umsetzungsinstrument: Strassenbau- und Investitionsprogramm, ÖV-Konzept, Velonetzplan Alltag und Freizeit, Richtplanung		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: Mitwirkung bei der Klärung des Handlungsbedarfs und der räumlichen Auswirkungen einer allfälligen Verlängerung bis Liebegg.		
	Priorisierung: 2. Priorität (langfristiger Umsetzungshorizont ab 2036, erforderliche Planungs- und Koordinationsarbeiten sind jedoch umgehend einzuleiten)		
	3.5 Ressourcenschonenden Infrastrukturbau fördern Verkehrsinfrastrukturen sind über ihren gesamten Lebenszyklus möglichst ressourcenschonend zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Durch den Einsatz erneuerbarer, recycelter und langlebiger Materialien sowie einen effizienten Materialeinsatz sollen die Umwelt- und Klimawirkungen der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.4)	Z3 Z4	DBV
	Räumliche Verortung: Nicht räumlich verortbar; betrifft den gesamten Kanton		
	Umsetzungsinstrument: "SNBS-Infrastruktur" auf konkrete Projekte anwenden		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: Anwendung in kommunalen Bauprojekten und Beschaffungsprozessen		
	Priorisierung: 1. Priorität		

Strategie	3.6 Dekarbonisierung der Busflotten fördern Der öffentliche Verkehr soll einen Beitrag zur Erreichung der kantonalen Klimaziele leisten und schrittweise auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebssysteme umgestellt werden. Die dafür notwendige Infrastruktur ist vorausschauend zu entwickeln und bereitzustellen. Die Strategie unterstützt die Ziele des kantonalen Energiekonzepts und trägt zur Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bei. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.5)	Z4	DBV
	Räumliche Verortung: Nicht räumlich verortbar; betrifft den gesamten Kanton		
	Umsetzungsinstrument: ÖV-Konzept, Agglomerationsprogramm		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: Dekarbonisierung Ortsverkehr Herisau		
	Priorisierung: 1. Priorität		
	3.7 Emissionsarme Nutzfahrzeuge fördern Um die private Umrüstung von Personenwagen, Lieferwagen und LKW auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebe zu beschleunigen, sind der Ausbau vor allem privater Lade- und Betankungsinfrastruktur bei Gebäuden nötig. Der Kanton unterstützt dies einerseits anhand finanzieller Anreize sowie andererseits durch Information und Beratung und Verpflichtungen. Diese Strategie ist auch im Energiekonzept als Massnahme M2 verankert. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.4)	Z4	DBV
	Räumliche Verortung: Nicht räumlich verortbar; betrifft den gesamten Kanton		
	Umsetzungsinstrument: Energiekonzept, kommunale Planungen		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen in Bauvorschriften		
	Priorisierung: 1. Priorität		

Nutzen	Auswirkungen der Strategien auf die Herausforderungen und die Nutzung vorhandener Potenziale :					
	 Engpässe und Reisezeiten MIV	 Raumspezifische Unterschiede im Verkehrsaufkommen	 Erschliessung ländlicher / peripherer Räume	 Abstimmung Siedlung und Verkehr	 Förderung Veloverkehr	 Ausbau/Neuausrichtung öffentlicher Verkehr
	 Defizite Velo-Infrastruktur	 Defizite Infrastruktur	 Touristische Zielorte	 P+R und B+R Anlagen	 Steuerung Verkehrsmittelwahl	

5.4 Vernetzen

4-V-Strategie	V4. Vernetzen Die Vernetzung von Räumen, Verkehrsmitteln und Akteuren schafft die Voraussetzungen für ein effizientes, attraktives und nachhaltiges Verkehrssystem. Durch die physische Vernetzung werden attraktive und nahtlose Wegketten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht. Die digitale Vernetzung unterstützt die Nutzung und betriebliche Optimierung von Mobilitätsangeboten, beispielsweise durch integrierte Informations-, Buchungs- und Bezahlssysteme. Ebenso wichtig ist die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Gemeinden, Transportunternehmen und weiteren Akteuren, um Mobilitätsangebote aufeinander abzustimmen und das Verkehrssystem gemeinsam weiterzuentwickeln. Als Querschnittsaufgabe unterstützt die Vernetzung die Umsetzung sämtlicher Teilstrategien und schafft die Grundlage für eine zukunftsfähige Mobilität.		
	Z1. ÖV und FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert Z2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht. Z3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert. <i>Z4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht</i> Fett = Ziel weist in Bezug auf die Zielsetzung eine zentrale Bedeutung auf.		
Strategie	4.1 P+R und B+R-Angeboten gezielt steuern P+R- und B+R-Anlagen sollen die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel stärken und den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel unterstützen. Die in der Potenzialstudie P+R (2016) definierten strategischen Ausrichtungen zur Standortwahl sind unter Berücksichtigung der Ziele der vorliegenden GVS zu überprüfen und zu konkretisieren. Dabei sind die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, die Funktion der Standorte im Verkehrssystem sowie bestehende oder geplante ÖIV-Angebote zu berücksichtigen. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.9) Räumliche Verortung: - Die Potentialstudie P+R ist zu verifizieren - B+R flächendeckend, an gut frequentierten ÖV-Haltestellen umsetzen Umsetzungsinstrument: Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan, kommunale Nutzungsplanung, Arealentwicklung Rolle und Beitrag Gemeinden: - Im weiteren Prozess zu definieren Priorisierung: 1. Priorität	Z1	DBV

Strategie	4.2 Digitale und vernetzte Mobilitätsangebote unterstützen	Z1	DBV
	Der Kanton unterstützt die Entwicklung und Verbreitung digitaler Mobilitätslösungen, welche den ÖV, Sharing-Angebote und weitere Mobilitätsformen nutzerfreundlich miteinander verknüpfen. Ziel ist es, den Zugang zu Mobilitätsangeboten zu vereinfachen (MaaS), die Intermodalität zu fördern und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu erleichtern. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.11)		
	Räumliche Verortung: -		
	Umsetzungsinstrument: -		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: -		
	Priorisierung: 2. Priorität		
	4.3 Effiziente Abstimmung zwischen Orts- und Regionalverkehr vorantreiben	Z1	DBV
	Der öffentliche Orts- und Regionalverkehr soll wirtschaftlich effizienter aufeinander abgestimmt werden, um die Nutzung bestehender Angebote zu optimieren. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.5)	Z2	
	Räumliche Verortung: Nicht räumlich verortbar; betrifft den gesamten Kanton		
	Umsetzungsinstrument: ÖV-Konzept, kantonale Gesetzgebung		
	Rolle und Beitrag Gemeinden: -		
	Priorisierung: 2. Priorität		
	4.4 Überregionale Lösungen im Ticketing und im Vertrieb initiieren	Z1	DBV
	Der Kanton unterstützt die Einführung überregionaler Ticketing- und Vertriebslösungen, um einheitliche, benutzerfreundliche und integrierte ÖV-Angebote für Pendelnde und Reisende zu gewährleisten. (→ siehe Analysebericht, Kapitel 2.3.5)	Z3	
	Räumliche Verortung: -		
	Umsetzungsinstrument: Austausch mit Tarifverbund		
	Rolle und Beitrag Gemeinden:		
	Bewerbung über kommunale Kommunikationskanäle		
	Priorisierung: Daueraufgabe		

Nutzen	Die Strategien reduzieren die festgestellten Herausforderungen und nutzen die vorhandenen Potenziale :					
	 Engpässe und Reisezeiten MIV	 Raumspezifische Unterschiede im Verkehrsaufkommen	 Erschliessung ländlicher / peripherer Räume	 Abstimmung Siedlung und Verkehr	 Förderung Veloverkehr	 Ausbau/Neuausrichtung öffentlicher Verkehr
	 Defizite Velo-Infrastruktur	 Defizite Infrastruktur	 Touristische Zielorte	 P+R und B+R Anlagen	 Steuerung Verkehrsmittelwahl	

6 Umsetzung und Erfolgskontrolle

6.1 Zuständigkeiten, Organisation und Umsetzungsansatz

Die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton, Gemeinden, Transportunternehmen, Wirtschaft und Bevölkerung. Der Kanton schafft die notwendigen planerischen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen und setzt die Strategien im Rahmen seiner Zuständigkeiten um. Den Gemeinden kommt insbesondere bei der Siedlungsentwicklung, der kommunalen Verkehrsplanung, der Parkierungspolitik sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der GVS zu. Die Zuständigkeiten und Beiträge sämtlicher Akteure sind bei den einzelnen Strategien aufgeführt.

Die Umsetzung der GVS erfolgt primär über bestehende Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsinstrumente wie den kantonalen Richtplan, das ÖV-Konzept, das Strassenbau- und Investitionsprogramm, das Agglomerationsprogramm sowie bei Bedarf weitere Planungsinstrumente. Die Ziele und Strategien der GVS sind in diesen Instrumenten zu berücksichtigen und schrittweise zu konkretisieren (siehe Kapitel 2.3).

Die Umsetzung der GVS erfolgt durch verschiedene Departemente, Fachstellen, Gemeinden und weitere Akteure. Verkehrspolitische Entscheide sind dabei stets aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive zu beurteilen und auf die Ziele und Strategien der GVS abzustimmen. Die GVS bildet dabei den gemeinsamen Orientierungsrahmen für verkehrsrelevante Entscheidungen der beteiligten Stellen. Eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Stellen ist erforderlich, damit strategisch relevante Vorhaben frühzeitig hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung beurteilt und bei Bedarf angepasst werden können. Die bestehenden Planungs- und Entscheidungsprozesse sind so weiterzuentwickeln, dass die entsprechenden Vorhaben frühzeitig an den Zielen und Strategien der GVS ausgerichtet und hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung beurteilt werden können. Dadurch wird sichergestellt, dass die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen möglichst wirkungsvoll eingesetzt werden. Die bestehenden Zuständigkeiten, Prozesse und Koordinationsgefässe sind deshalb laufend zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

6.2 Mobilitätsverhalten als Schlüssel zur Zielerreichung

Die Erreichung der Ziele der Gesamtverkehrsstrategie hängt entscheidend vom Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, der Unternehmen, der Institutionen sowie der öffentlichen Hand ab. Infrastruktur, Angebote und technologische Entwicklungen schaffen wichtige Voraussetzungen, führen jedoch nicht automatisch zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Die GVS verfolgt deshalb das Ziel, die Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung der Potenziale so weiterzuentwickeln, dass nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver werden und die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen effizient genutzt werden können. Die Umsetzung der GVS basiert auf einer Kombination von attraktiven Mobilitätsangeboten (Pull) und geeigneten Lenkungsinstrumenten (Push). Attraktive Angebote umfassen primär den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs, die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, die Förderung von Mobilitätsdienstleistungen sowie die Digitalisierung von Mobilitätsangeboten. Ergänzend tragen Instrumente wie Mobilitätsmanagement, Parkierungssteuerung, siedlungsorientierte Standortentwicklung sowie weitere Anreizsysteme dazu bei, die Verkehrsnachfrage zu beeinflussen und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern.

Die Verkehrsplanung darf sich nicht nur auf die Bereitstellung von Infrastruktur als Beantwortung auf eine Nachfrage begrenzen. Die Mobilität muss als Verhaltens- und Bewusstseinsfrage begriffen werden. Zusammenarbeit zwischen Akteuren und alltagsnahe Mobilitätsangebote sind ebenso zentral wie Infrastruktur und müssen als integraler Bestandteil mitgedacht werden. Es müssen Mobilitätsenerlebnisse geschaffen werden, mit denen die aktive und geteilte Mobilität erfahren werden kann. Das gelingt durch enge Zusammenarbeit zwischen Mobilität, Städtebau, Landschaftsgestaltung, Sozialwissenschaften, Wirtschaft, Kommunikation und Sensibilisierung.

Eine besondere Bedeutung kommt der Bildung, Information und Sensibilisierung zu. Die Grundlagen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten werden häufig bereits im Kindes- und Jugendalter gelegt. Entsprechend sind

bestehende Bildungs- und Sensibilisierungsangebote sowie weitere zielgruppenspezifische Massnahmen weiterzuentwickeln und bedarfsgerecht auszugestalten. Finanzielle Anreizsysteme in diesem Kontext können grundsätzlich ebenfalls einen Beitrag zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens leisten. Ihr Einsatz ist jedoch unter Berücksichtigung der Wirksamkeit, der finanziellen Auswirkungen sowie alternativer Massnahmen zu beurteilen. Ergänzend sollen Unternehmen, Institutionen, Gemeinden und die öffentliche Hand dabei unterstützt werden, nachhaltige Mobilitätslösungen im Alltag zu fördern und als Vorbilder voranzugehen.

6.3 Strategische Schwerpunkte der Umsetzung

Die personellen und finanziellen Ressourcen von Kanton und Gemeinden sind begrenzt. Investitionen, Fördermassnahmen und personelle Ressourcen sind deshalb prioritär dort einzusetzen, wo sie den grössten Beitrag zur Erreichung der verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele leisten. Die Analyse zeigt, dass die grössten Potenziale hierfür im FVV sowie im ÖV liegen. Entsprechend sind Massnahmen und verfügbare Ressourcen prioritär auf diese Bereiche auszurichten. Zur Erreichung des Ziels einer guten Anbindung an die ausserkantonalen Zentren sind darüber hinaus gezielte Investitionen in Verkehrsdrehscheiben und strategisch bedeutsame Infrastrukturvorhaben erforderlich. In ländlich geprägten Räumen ergänzt der ÖIV den klassischen öffentlichen Verkehr und verbessert die Erschliessung bei gleichzeitig hoher Wirtschaftlichkeit.

Der Schwerpunkt der Infrastrukturentwicklung liegt auf der Optimierung und besseren Nutzung bestehender Infrastrukturen sowie auf gezielten Investitionen in den FVV, den ÖV und die Verkehrsdrehscheiben. Zusätzliche Kapazitätsausbauten im Strassenverkehr sind dort zu prüfen, wo die vorgelagerten Massnahmen nicht ausreichen, und ein entsprechender Handlungsbedarf nachgewiesen werden kann. Eine allfällige Ortsumfahrung Herisau bildet in diesem Kontext eine Ausnahme. Sie dient der Verbesserung der Siedlungsqualität, der Aufwertung des Ortsraums sowie der Unterstützung der räumlichen Entwicklung und ist nicht als genereller Kapazitätsausbau des kantonalen Verkehrssystems zu verstehen.

Zur Zielerreichung sind neben infrastrukturellen Massnahmen auch Handlungsansätze in den Bereichen Raumentwicklung, Mobilitätsmanagement, Digitalisierung, Parkierung sowie Information und Sensibilisierung weiterzuentwickeln. Diese Ansätze tragen dazu bei, das Mobilitätsverhalten langfristig zu beeinflussen, die vorhandenen Infrastrukturen effizienter zu nutzen und den Bedarf an zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen gering zu halten.

6.4 Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtverkehrsstrategie legt die langfristigen Zielsetzungen und strategischen Stossrichtungen fest, enthält jedoch keine konkreten Massnahmen oder Ausgabenbeschlüsse. Eine abschliessende Quantifizierung der finanziellen Auswirkungen ist auf dieser Planungsebene deshalb nicht möglich.

Die einzelnen Strategien wurden dennoch hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen stufengerecht beurteilt. Ein wesentlicher Teil der Strategien kann mit den bestehenden Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsinstrumenten umgesetzt werden und verursacht keine unmittelbaren Mehrkosten. Auch im Infrastrukturbereich begründet die Gesamtverkehrsstrategie grundsätzlich keinen zusätzlichen Finanzierungsbedarf. Vielmehr werden die verfügbaren Mittel gezielt dort eingesetzt, wo sie den grössten Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele leisten. Infrastrukturvorhaben werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung sowie ihres Beitrags zur Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie priorisiert.

Zusätzliche finanzielle Auswirkungen können sich punktuell bei der Initialisierung neuer Handlungsfelder sowie in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Digitalisierung, Bildung und Sensibilisierung ergeben. Der Umfang dieser Aufwendungen kann auf strategischer Ebene noch nicht verlässlich beziffert werden und hängt zudem von den konkreten Umsetzungsprojekten sowie von übergeordneten Rahmenbedingungen ab. Ein einmaliger finanzieller Beitrag des Kantons wird voraussichtlich im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts zur Ortsumfahrung Herisau erforderlich sein.

6.5 Wirkungskontrolle

Eine regelmässige Wirkungskontrolle stellt sicher, dass die angestrebten Ziele der GVS erreicht werden und frühzeitig erkennbar wird, ob resp. wo Handlungsbedarf besteht. Sie schafft Transparenz für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit und bildet die Grundlage für eine evidenzbasierte Weiterentwicklung der Strategie. Dazu sind für jedes Ziel eins bis zwei Indikatoren definiert, welche regelmässig erhoben und ausgewertet werden (vgl. Tabelle 2):

Ziele	Indikator	Datenquelle bzw. Zuständigkeit
1. Der ÖV und FVV werden angebots- und nachfrageseitig gefördert.	Modal-Split (Ziel: Gesamthafte MIV-Reduktion um 5%)	42-hacks Auswertungen (DBV) Velozählstellen
	EinwohnerInnen bzw. Beschäftigte pro Hektar bebauter Bauzone im Kontext der ÖV-Erschliessungsgüte	Raumbeobachtung (DBV)
2. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems wird erhöht.	Kostendeckungsgrad ÖV und ÖIV	ÖV-Konzept (DBV)
3. Die Anbindung an ausserkantonale Zentren wird verbessert.	Reisezeit zur Spitzenstunde je Verkehrsmittel in die Portalräume	Google-Maps Auswertung (DBV)
4. Die Energieeffizienz im Verkehr wird erhöht.	Anteil E-Fahrzeuge	Strassenverkehrsamt (DIS)
	Anteil E-Fahrzeuge beim Kanton	Auszug Fahrzeugflotte (DIS)
	Anteil Elektrobusse an Gesamtflotte	ÖV-Konzept (DBV)

Tabelle 2: Messindikatoren für das Controlling der GVS Appenzell Ausserrhoden

Mit Ausnahme des Indikators "Modal-Split" erhalten die übrigen Indikatoren keinen festen Zielwert. Sie dienen vielmehr dazu, regelmässig zu überprüfen, ob die Entwicklung in die gewünschte Richtung verläuft und die verfolgten Strategien Wirkung zeigen. Einzig für den Modal-Split ist in der GVS ein klarer Zielwert definiert: Der Anteil des MIV soll bis 2050 gesamthaft um 5 % sinken – von heute 65 % auf 60 %. Wie in der Analyse (Kapitel 2) und den Strategien (Kapitel 4) dargelegt, hängen die Potenziale stark von Faktoren wie Siedlungsdichte, Lage, Gemeindefunktion und Erreichbarkeit ab. Um diesen unterschiedlichen Faktoren in den Raumtypen gerecht zu werden, wird je nach Raumtyp eine differenzierte Reduktion angestrebt:

- Kantonales Zentrum und grössere Gemeinden mit Zentrumfunktion: MIV-Reduktion > 5%
- Mittlere Gemeinden mit Zentrumfunktion sowie ländliche Gemeinden: MIV-Reduktion < 5%

Die Auswertung der definierten Indikatoren und die Darstellung der Entwicklung erfolgen periodisch (z.B. nach acht Jahren). Die gewählte Periodizität orientiert sich an der Verfügbarkeit der Datengrundlagen sowie am langfristigen Charakter der Gesamtverkehrsstrategie. Kürzere Auswertungsintervalle sind in der Regel nicht zweckmässig, da verkehrliche Entwicklungen und Verhaltensänderungen oft erst über längere Zeiträume sichtbar werden und kurzfristige Schwankungen nur eine beschränkte Aussagekraft für strategische Fragestellungen aufweisen.

7 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.
Gamification-Angebote	Gamification-Angebote sind Anwendungen oder Massnahmen, die spielerische Elemente in nicht-spielerische Kontexte integrieren, um das Verhalten von Nutzenden gezielt zu beeinflussen. Typische Elemente sind z. B. Punktesysteme, Rankings, Herausforderungen oder Belohnungen. Im Mobilitätskontext werden solche Ansätze eingesetzt, um eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl zu fördern, etwa durch Motivation, Feedback oder Anreize zur Nutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
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 Tagesverkehr (DTV)	Bezeichnet das Verkehrsaufkommen an allen Tagen, ohne Unterscheidung zwischen Wochentagen und Wochenenden.
Durchschnittlicher Werktagverkehr (DWV)	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 Werktagsverkehr und stellt besondere Anforderungen an die Planung flexibler und nachfrageorientierter Verkehrsangebote.