



Regierungsrat, 9102 Herisau

An die Mitglieder  
des Kantonsrates

Herisau, 11. Februar 2014 / aje

**1400.1731**

## **2. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018**

### **Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. Februar 2014**

Sehr geehrte Frau Kantonsratspräsidentin  
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen  
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

#### **A. Ausgangslage**

Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG, bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbautvorhaben bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms hört er die Betroffenen und Interessierten an.

Die Umsetzung des 1. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogrammes 2011–2014 verläuft erfolgreich. Ein Grossteil der geplanten Vorhaben konnte umgesetzt werden oder ist im Bau und alle Projekte wurden bis jetzt innerhalb der Kostenvoranschläge bzw. innerhalb der Objektkredite realisiert. Einzelne Vorhaben sind wegen Einsprachen blockiert oder wurden aus anderen Gründen zurückgestellt. Die Sanierung der Bahnübergänge der Appenzeller Bahnen ist in Verzug. Der Anhang zum Bericht Strassenbauprogramm 2015–2018 gibt im Detail Auskunft.

Mit Beschluss vom 10. September 2013 hat der Regierungsrat vom Entwurf des 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 zustimmend Kenntnis genommen und das Departement Bau und Umwelt beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 30. November 2013.



Die kantonale Tiefbaukommission KTK hat die Vernehmlassungsantworten und die Vorschläge an der Sitzung vom 16. Dezember 2013 behandelt und zu Händen des Regierungsrates verabschiedet.

Die Bundesversammlung hat am 10. Dezember 2012 den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss NEB) aus dem Jahr 1960 an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst. Darin enthalten ist als neue Nationalstrasse A25 der Strassenzug Winkeln – Herisau – Hundwil – Appenzell. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, die verkehrstechnische Lage der beiden Appenzeller Kantone zu verbessern und einerseits die Umfahrung Herisau zu realisieren, andererseits auch die Verbindung nach Appenzell adäquat ausbauen zu können. Eine gute und leistungsfähige Anbindung der beiden Kantone Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden an das übergeordnete Verkehrsnetz ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung und ein seit Jahrzehnten angestrebtes Ziel.

Am 24. November 2013 lehnte jedoch das Schweizer Stimmvolk in einer Referendumsabstimmung die geplante Erhöhung des Abgabepreises der Autobahnvignette zur Finanzierung des Netzbeschlusses ab. Der Netzbeschluss trat nicht wie beabsichtigt am 1. Januar 2014 in Kraft. Damit änderte sich während der Vernehmlassung die Ausgangslage im kantonalen Strassenbau für die Jahre 2015–2018. Die Strecke Winkeln – Herisau – Hundwil – Hargarten bleibt bis auf weiteres beim Kanton. Der Kanton bleibt auch zuständig für alle Strassenbauprojekte auf dieser Strecke.

Mit Datum vom 12. Dezember 2013 reichte der Ausserrhoder Nationalrat Andrea Caroni die Motion Nr. 13.4218 „Zukunft des Netzbeschlusses“ ein, in der er den Bundesrat auffordert, den Netzbeschluss baldmöglichst in Kraft zu setzen, spätestens mit der Beschlussfassung des Parlamentes über den geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Die Behandlung der Motion ist ausstehend. Der Regierungsrat geht jedoch davon aus, dass der Bundesrat einen neuen Finanzierungsvorschlag für den Netzbeschluss vorlegen wird.

Der Regierungsrat hat das 2. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 an seiner Sitzung vom 11. Februar 2014 verabschiedet.

Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen.

## **B. Erwägungen**

### **1. Grundzüge der Vorlage**

Zeitgemäss ausgebaute und baulich gut unterhaltene Strassen sind für die Volkswirtschaft von Appenzell Ausserrhoden von zentraler Bedeutung. In den letzten Jahren wurden wichtige Ausbauprojekte realisiert, etwa die Appenzellerstrasse in Lutzenberg, die Strecke Trogen – Wald oder die neue Steig in Herisau. Das dichte Kantonsstrassennetz hat allerdings noch lange und zentrale Strecken, die vor mehr als 35 Jahren letztmals umfassend ausgebaut wurden und den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Die heutigen Anforderungen an die Verkehrswege sind vielfältig. Neue Ansätze - beispielsweise die Förderung des Langsamverkehrs im Agglomerationsprogramm St. Gallen /Arbon-Rorschach - erfordern Anpassungen an der Infrastruktur. Unter Berücksichtigung dieser verschiedenen Bedürfnisse wurde das 2. Strassenbauprogramm 2015–2018 erstellt.



Das Programm umfasst 48 Ausbauprojekte, wovon ein Teil Reserveobjekte sind. Ein erster Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden im September 2012 zur Vernehmlassung zugestellt. Ein Schwerpunkt bildet das Entwicklungsareal Bahnhof Herisau.

In den nächsten vier Jahren sollen brutto rund 86.4 Mio. Franken in die Erneuerung und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindebeiträge und übriger Beiträge bleiben Nettoinvestitionen von rund 76 Mio. Franken. Das ist rund 10 Mio. Franken weniger als noch im 1. Strassenbauprogramm. Die Finanzierung erfolgt über die Strassenrechnung und entspricht dem vom Kantonsrat am 2. Dezember 2013 zur Kenntnis genommenen Investitions- und Finanzplan. Rund 42 Mio. Franken werden über die Investitionsrechnung abgewickelt und rund 34 Mio. Franken als Werterhaltung über die Erfolgsrechnung

Der Regierungsrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Programm den heutigen wie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen vor Ort und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht zu werden. Der regionale Ausgleich ist sichergestellt.

## **2. Erläuterungen zu einzelnen Kapiteln**

Aufgrund der eingetragenen Stellungnahmen in der Vernehmlassung sind die Darstellung und die Inhalte gut verständlich, auf besondere Erklärungen kann verzichtet werden. Verschiedene redaktionelle und inhaltliche Anliegen wurden berücksichtigt.

## **3. Rechtliche Aspekte**

Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist gemäss Art. 28 StrG (bGS 731.11) vom Regierungsrat zu beschliessen und dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten.

## **C. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

### **1. Gemeinden**

Innert Frist haben alle Gemeinden ihre Vernehmlassungen abgegeben. Drei Gemeinden – Waldstatt, Hundwil und Trogen – beschränkten sich dabei auf eine reine Kenntnisnahme. Die Gemeindepräsidenten-Konferenz hat auf eine eigene Stellungnahme verzichtet.

Das Strassenbauprogramm ist grossmehrheitlich auf Zustimmung gestossen. Verschiedene Gemeinden hatten kleinere Fragen und Anliegen, die teils bilateral durch das Tiefbauamt bereits beantwortet wurden oder noch werden oder im Rahmen der konkreten Projektabwicklung erledigt werden. Eine Gemeinde will aufgrund ihrer angespannten finanziellen Situation weitere Gespräche mit dem Tiefbauamt über den Umfang und die Zeitpläne der Objekte auf ihrem Gemeindegebiet. Eine andere Gemeinde beantragt die zusätzliche Aufnahme eines Objektes ins vorliegende Programm. Der Regierungsrat hat den Wunsch geprüft und schlägt vor, das Vorha-



ben ins Folgeprogramm 2019–2022 aufzunehmen, da erst Studien vorhanden sind und noch ein weiter Weg – auch in der öffentlichen Diskussion – zu gehen ist. Zwei Gemeinden äussern sich kritisch zu den Standards, wobei nur eine mit den Fahrbahnbreiten konkrete Hinweise macht.

Vehement und geschlossen wehren sich die Gemeinden - die direkt betroffenen sowieso, aber auch viele andere – gegen eine erneute Reduktion des Kantonsstrassennetzes. Dieses Thema wird in Abschnitt 4. separat abgehandelt.

## 2. Politische Parteien

Von den Parteien haben die FDP, die SVP und die CVP eine Stellungnahme eingereicht. Die SP, die anderen Parteien und die Jungparteien haben alle auf eine Stellungnahme verzichtet. Während FDP und CVP das Programm begrüssen, beantragt die SVP die Rückweisung der Vorlage.

Die FDP lobt die erfolgreiche Umsetzung des 1. Strassenbauprogrammes und lehnt weitere Einsparungen im Strassenbau ab. Der durch die kontinuierlichen Investitionen der letzten Jahre erreichte Zustand der Ausserrhoder Strasseninfrastruktur dürfe nicht gleich wieder wegen kurzfristiger Sparprogramme geopfert werden. Das dichte Kantonsstrassennetz, die ungünstige Topographie, die Siedlungsstruktur und die Bedürfnisse des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs erforderten entsprechende Mittel. Die Mittel seien jedoch weiterhin sorgfältig einzusetzen, so wie es das Departement Bau und Umwelt in den letzten Jahren praktiziert habe. Die Anstrengungen zu Gunsten des Langsamverkehrs und die Beeinflussung der Nachfrage durch alternative Ansätze wie das Mobilitätsmanagement werden unterstützt.

Die CVP regt an, den Querbezug zum ÖV vertiefter darzustellen. Beide Verkehrsträger seien gleich wichtig. Aktuell erlässt der Regierungsrat ein vierjähriges Strassenbauprogramm und ein mehrjähriges Leitbild/Konzept öffentlicher Regionalverkehr. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass das für den Kanton Appenzell Ausserrhoden aufgrund fehlender grosser verkehrlicher Probleme genügt und vorerst kein Gesamtverkehrskonzept nötig ist.

Die CVP weist auf die Wichtigkeit der Arealentwicklung Bahnhof Herisau hin und erwartet vom Kanton ein zeitgemässes Projektmanagement und umfassende Öffentlichkeitsarbeit.

Eine zum Programm gegenteilige Meinung hat die CVP beim Langsamverkehr ausserorts. Hier ist die Partei der Meinung, dass ausserorts sehr zurückhaltend mit Investitionen für den Langsamverkehr umgegangen werden solle. Das Appenzellerland als Wanderland solle die Leute nicht entlang der Strassen sondern übers Land führen. Der Regierungsrat entgegnet, dass viele Wege der Bewohner und Bewohnerinnen nicht Freizeitwege sondern Arbeits-, Einkaufs- und Schulwege sind. Diese will der Mensch in möglichst direkter und kurzer Linie absolvieren. Das heutige Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung verlangt separate Flächen für den Langsamverkehr. Der Regierungsrat hat daher davon abgesehen, das Programm bezüglich der Stossrichtung „Förderung des Langsamverkehrs“ abzuschwächen.

Die Stellungnahme der SVP weist sehr viele Forderungen auf, die auf Grundsatzdiskussionen zielen.

Die SVP fordert, dass der Verkehrsraum Herisau nach der negativen Vignettenabstimmung nun vom Kanton autonom, also ohne Rücksicht auf die künftigen Bundesentscheide, vorangetrieben werden soll. Hier verkennt die Partei nach Meinung des Regierungsrates die Ausgangslage. Der vom Bundesrat verabschiedete Sachplan



Verkehr verlangt, dass alle Kantonshauptorte an das Nationalstrassennetz angebunden sind. Das gilt weiterhin. Das Parlament hat den entsprechenden Netzbeschluss gefällt, aber die Finanzierung steht noch nicht. Es sind im National- wie im Ständerat verschiedene parlamentarische Vorstösse bezüglich alternativer Finanzierungen des Netzbeschlusses eingereicht worden, u.a. auch wie erwähnt vom Ausserrhoder Nationalrat Andrea Caroni. Seine Motion ist mitunterzeichnet vom Innerrhoder Nationalrat Daniel Fässler und weiteren zehn Parlamentarier und Parlamentarierinnen aus den Kantonen Thurgau und St. Gallen. Der Regierungsrat steht zur aufgegleisten Solidarität bezüglich Netzbeschluss unter den Nordostschweizer Kantonen und stellt sich hinter die Motion von Andrea Caroni. Richtig ist, dass es wohl drei bis vier Jahre geht, bis eine Finanzierungsvorlage für den Netzbeschluss mehrheitsfähig vorliegt und der Kanton sich Gedanken machen muss, was das für die Strecke in der Zwischenzeit bedeutet.

Weiter fordert die SVP, dass die Motorfahrzeugsteuern zu senken und vollumfänglich dem Strassenverkehr zuzuweisen seien. Der Kanton hat im innerschweizerischen Vergleich hohe Motorfahrzeugsteuern. Er hat andererseits wegen der Topographie und wegen des dichten Kantonsstrassennetzes auch höhere Kosten beim Strassenbau und –unterhalt. Die Finanzflüsse wurden im Rahmen NFA/KFA im Jahre 2007 neu austariert. Die Strasse braucht nicht mehr Geld, allerdings auch nicht weniger. Wenn die Motorfahrzeugsteuer gesenkt wird und gänzlich der Strasse zukommt, so wie das die SVP fordert, entstehen andernorts im Staatshaushalt grosse Löcher. Die Frage, woher denn die finanziellen Mittel kommen, um die Löcher zu stopfen, beantwortet die SVP nicht. Die Forderung steht wohl auch im Zusammenhang mit der von SVP-Kreisen getragenen Milchkuh-Initiative, welche auf nationaler Ebene bei der Mineralölsteuer ähnliches fordert.

### 3. Verbände, Vereine und Organisationen

Von den Verbänden und Organisationen sind unterschiedliche Stellungnahmen eingegangen. Die bau- und wirtschaftsnahen Organisationen begrünnen das Programm. Die Umweltverbände sind kritischer, würdigen jedoch die verstärkten Anstrengungen für den Langsamverkehr.

Der Gewerbeverband und der Industrieverein unterstützen die regierungsrätliche Absicht, trotz finanziell schwieriger Zeiten bei den Investitionen ins Kantonsstrassennetz Kontinuität zu zeigen und die Werterhaltung sicher zu stellen. Die Vereinigung Appenzeller Strassenbau- und Tiefbauunternehmungen VAST und die Interessengemeinschaft Appenzell Ausserrhodischer Ingenieurbüros ARING begrünnen das Programm.

ProNatura und der VCS haben vor allem Anregungen zu den einzelnen Objekten. Ferner begrünnen sie die Förderung des Langsamverkehrs, können sich jedoch noch weitere Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität vorstellen, namentlich durch Temposenkungen innerorts. Auch das Mobilitätsmanagement und damit die Änderung des Modal-Splittes sei verstärkt anzugehen, die Verwaltung müsse mit gutem Beispiel vorangehen.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass das 2. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 grossmehrheitlich gut aufgenommen wurde. Im Übrigen wird auf die Auswertung der Vernehmlassung in der Beilage 2 verwiesen.



#### 4. Reduktion des Kantonsstrassennetzes

Der Regierungsrat hat in der Vernehmlassungsvorlage dargelegt, dass Ausserrhoden das dichteste Kantonsstrassennetz in der Ostschweiz hat. Die Gründe liegen in der Historie; die Gemeinden hatten seit je her wenig Ressourcen für das Strassenwesen bereitgestellt, vieles blieb den Privaten überlassen. Alle grösseren Strassen wurden dem Kanton übertragen, der entsprechend mit Mitteln ausgestattet wurde. So hat es heute noch Ausserrhoder Gemeinden, die wenige hundert Meter Gemeindestrassen haben.

Die Zeiten ändern sich. Während die Anforderungen aus dem Verkehr und die Kosten bei den Hauptverkehrsstrassen deutlich gestiegen sind (40-Tonnen-Lastwagen, 2.50m Fahrzeugbreite, Belagsstärken, Entwässerung, Winterdienst etc.), sind bei den untergeordneten Strassen gegenteilige Tendenzen zu vermerken, v.a. innerorts. Die Bevölkerung wünscht weniger Verkehr, weniger Lärm, Tieftempozonen, Gestaltungselemente, Längen- und Gewichtsbeschränkungen etc. Daher stellt sich aus kantonaler Sicht zu Recht die Frage, ob Strassen, deren verkehrliche Bedeutung bewusst reduziert werden soll, überhaupt noch die Aufgabe einer Kantonsstrasse erfüllen, nämlich den Verkehr aufzunehmen und durchzuleiten.

Bereits mit der Neuklassierung des Strassennetzes in den 1990er-Jahren und der Totalrevision des Richtplanes 1998 wurde eine Anzahl – aus kantonaler Sicht unbedeutender – Kantonsstrassen einer separaten Klasse zugeteilt und im Richtplan als an die Standortgemeinde abzutretende Strassen aufgenommen. Gesamthaft umfasste das Paket Strassen im Umfang von 6.2 km. Darunter waren etwa die Kalabinthstrasse in Speicher, die Badstrasse in Heiden oder die Obere Gossauerstrasse in Herisau. Insgesamt hat der Kanton seit 1993 Strassen um Umfang von 3.7 km an die Gemeinden abgetreten.

In den Vernehmlassungsunterlagen wurden aufgrund eines Kriterienkataloges nochmals rund 23.2 km Kantonsstrassen aufgelistet, welche an die Standortgemeinden abgetreten werden könnten. Direkt betroffen vom Vorschlag waren 11 Gemeinden. 10 Gemeinden wehren sich vehement gegen diese Absicht, einzig Herisau zeigte für die angesprochene Übertragung der Schützenstrasse ein gewisses Verständnis. Auch nicht betroffene Gemeinden lehnen die regierungsrätliche Absicht ab. Die Argumente reichen von betrieblichen Argumenten wegen fehlender Unterhaltsressourcen über grundsätzliche Opposition gegen die Absicht, den Kantonshaushalt zu Lasten der Gemeinden zu sanieren bis zur Kritik, die Vorlage zeige nicht auf, ob mit der Reduktion des Kantonsstrassennetzes auch eine Änderung der Verteilung der Strassengelder einhergehe.

Das Strassenbauprogramm ist ungeeignet, diese Diskussion zwischen Kanton und Gemeinden weiter zu führen. Der Regierungsrat hat entschieden, die Frage nach einer weiteren Reduktion des Kantonsstrassennetzes im Rahmen der wegen des geänderten Raumplanungsgesetzes bereits gestarteten Teilrevision des Richtplanes weiter zu verfolgen. Dabei sind die Beschlüsse des Kantonsrates zum Entlastungsprogramm 2015, Teilpaket Politik, zu berücksichtigen. Das Strassengesetz regelt in Art. 9 die Details zu Übernahme und Abgabe von Strassen zwischen den Gemeinwesen.



## D. Auswirkungen

### 1. Finanziell

	2015		2016		2017		2018	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
<b>IR</b>	12 000	1 500	12 000	1 500	12 000	1 500	12 000	1 500
<b>ER</b>	9 600	1 100	9 600	1 100	9 600	1 100	9 600	1 100
	21 600	2 600	21 600	2 600	21 600	2 600	21 600	2 600
	<b>netto</b>	<b>19 000</b>	<b>netto</b>	<b>19 000</b>	<b>netto</b>	<b>19 000</b>	<b>netto</b>	<b>19 000</b>

Tabelle: Gesamtausgaben Strassenbau netto, bestehend aus Investitionsrechnung IR und Werterhaltung in der Erfolgsrechnung ER, Angaben in 1000 Franken

### 2. Personell und organisatorische Auswirkungen

Die Umsetzung des 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2015–2018 hat keine personellen oder organisatorischen Auswirkungen im Tiefbauamt. Das Programm ist mit den vorhandenen Ressourcen umsetzbar.

## E. Finanzierung

Die Finanzierung des Strassenbauprogrammes erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung geführt. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2) Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 45% (Antrag im Entlastungsprogramm EP 2015: 40%)
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Anteil 60%

Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Die Erläuterungen zur Finanzierung im Bericht basieren auf dem Wissensstand vom Januar 2014 und einem Stand Strassenfonds per 1. Januar 2015 von geschätzt Fr. 8'000'000.-.

Mit dem neuen Rechnungslegungsmodell wird verstärkt unterschieden zwischen wertvermehrenden Investitionen und werterhaltenden Ausgaben. Während erstere weiterhin über die Investitionsrechnung abgewickelt werden, verbleiben die Ausgaben für werterhaltende Massnahmen in der Erfolgsrechnung. Die Strassenrechnung enthält mit HRM2 die Nettoausgaben der Erfolgsrechnung plus die Abschreibungen aus der Investitionsrechnung.



Die totalen Nettoausgaben als Summe der Nettoausgaben Erfolgsrechnung und der Abschreibungen der Investitionsrechnung wurden im 2. Strassenbauprogramm gegenüber dem 1. Strassenbauprogramm um rund 1.1 Mio. Franken jährlich gesenkt. Die Nettoausgaben bleiben während der Periode 2015–2018 konstant bei rund 19 Mio. Franken pro Jahr. Gleichwohl geht auch das 2. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm davon aus, dass die Einnahmen die Ausgaben nicht ganz decken und der Stand im Strassenfonds sinkt. Der Strassenfonds bleibt aber im Plus, das Programm prognostiziert einen Fondsbestand am Ende der Periode per 31. Dezember 2018 von rund + 0.5 Mio. Franken. Das entspricht auch dem vom Kantonsrat am 2. Dezember 2013 zur Kenntnis genommenen Finanzplan 2014–2017 und dem Investitionsplan 2014–2019.

Das vorliegende Strassenbauprogramm geht bezüglich Finanzierung von der Annahme aus, dass die Bundesgelder 2015–2018 im heutigen Umfang fließen. Es ist einfacher, Objekte zeitlich nach hinten zu schieben, als Planungen kurzfristig zur Baureife zu bringen. Das Eidgenössische Finanzdepartement EFD hat im Mai 2013 die Anteile der Kantone am nicht werkgebundenen Mineralölsteueranteil für die Jahre 2014–2017 bekannt gegeben. Es sind keine Kürzungen vorgesehen. Sobald auf eidgenössischer Ebene Entscheide zur weiteren Finanzierung der Strasseninfrastruktur gefällt werden, welche direkte Auswirkungen auf die zweckgebundenen Einnahmen des Kantons haben, wird der Regierungsrat reagieren und allenfalls ein überarbeitetes Strassenbauprogramm zur Vorlage bringen.

### F. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, das 2. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Marianne Koller-Bohl, Landammann / 20.02.2014

sign. Roger Nobs, Ratschreiber / 20.02.2014

Marianne Koller – Bohl, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

Beilagen

Beilage 1                    2. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 (inkl. Anhänge)

Beilage 2                    Auswertung Vernehmlassung