



Regierungsrat, 9102 Herisau

An die Mitglieder
des Kantonsrates

Herisau, 7. März 2017 / aje

1500.273

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018–2022; Genehmigung

1. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. März 2017

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

A. Ausgangslage

1. Leitbild öffentlicher Regionalverkehr AR 2011–2022

Das geltende Leitbild öffentlichen Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011–2022 (Leitbild, Beilage 4) wurde am 11. Januar 2011 durch den Regierungsrat erlassen und am 21. Februar 2011 durch den Kantonsrat genehmigt.

Mit dem Leitbild hat der Kanton die langfristigen Zielsetzungen für den öffentlichen Regionalverkehr festgelegt. Das Leitbild enthält drei Leitsätze zu den Bereichen „Angebot“, „Qualität“ und „Erfolgskontrolle“. Diese Leitsätze beschreiben in relativ abstrakter und genereller Weise, wie sich der öffentliche Verkehr (öV) langfristig entwickeln soll:

- **Angebot:** Der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden gewährleistet unter volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten eine gute Erreichbarkeit und trägt zur Standortattraktivität des Kantons bei. Das Angebot ist je nach Siedlungsraum auszubauen, aufeinander abzustimmen und an den ausserkantonalen öffentlichen Verkehr anzubinden.
- **Qualität:** Aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen soll der öffentliche Verkehr einen hohen Qualitätsstandard erreichen, damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht werden kann.



- **Erfolgskontrolle:** Der öffentliche Verkehr des Kantons Appenzell Ausserrhoden soll wirtschaftlichen Kriterien genügen und je nach Angebotsfunktion differenzierte Nachfragewerte und Kostendeckungsgrade erreichen.

2. Konzept öffentlicher Regionalverkehr AR 2011–2016

Gleichzeitig mit dem Leitbild hat der Kantonsrat das zugehörige Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011–2016 (öV-Konzept 2011–2016) genehmigt. Das öV-Konzept 2011–2016 konkretisiert das Leitbild für die Periode 2011–2016. Es umfasst in erster Linie die systematische Überprüfung des Bahn- und Busregionalverkehrs, der durch Bund, Kanton und Gemeinden abgegolten wird. Zudem wird aufgezeigt, wie das öV-Angebot des Kantons nachfragegerecht weiterentwickelt werden soll.

3. Konzept öffentlicher Regionalverkehr AR 2018–2022

Mit dem Ablauf der Konzeptphase 2011–2016 hat das Departement Bau und Volkswirtschaft zusammen mit einem Verkehrsplanungsbüro das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden für die zweite Hälfte der Leitbildperiode erarbeitet (öV-Konzept 2018–2022). Es konkretisiert analog zum Vorgängerkonzept das Leitbild für die Jahre 2018–2022. Schwerpunktmässig umfasst das öV-Konzept 2018–2022 in erster Linie die systematische Überprüfung des Regionalverkehrs (Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung) und zeigt auf, wie das öV-Angebot des Kantons im Zeitraum bis 2022 weiterentwickelt werden soll. Ausserdem geht es vertieft auf aktuelle Entwicklungen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene ein und zeigt die Herausforderungen auf, die sich bei der Finanzierung des öV-Angebotes ergeben werden.

Das Jahr 2017 ist nicht enthalten, weil es ein Übergangsjahr darstellt, in dem weder auf Ebene des Fernverkehrs noch des Regionalverkehrs wesentliche Angebotsänderungen in Kraft treten und auch keine finanziellen Herausforderungen bestehen.

Vom 17. Oktober 2016 bis zum 16. Dezember 2016 erfolgte die Vernehmlassung zum Konzept-Entwurf. Dabei gingen insgesamt 41 Stellungnahmen ein. Die Verkehrskommission hat die Vernehmlassungseingaben sowie das öV-Konzept 2018–2022 am 15. Februar 2017 beraten und zuhanden des Regierungsrates verabschiedet. Am 7. März 2017 hat der Regierungsrat das öV-Konzept 2018–2022 erlassen und zuhanden der Genehmigung durch den Kantonsrat verabschiedet.

B. Erwägungen

1. Rechtliches

Die gesetzlichen Grundlagen für das öV-Konzept 2018–2022 sind in Art. 17 und Art. 18 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (im Folgenden: GöV, bGS 760.1) und in Art. 9 der Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV, bGS 760.11) zu finden. Sie umfassen die kurz- und längerfristigen Vorstellungen über den öffentlichen Verkehr sowie die davon ableitbaren Massnahmen zu dessen Förderung (Art. 9 Abs. 1). Sie enthalten zudem eine Erfolgskontrolle der bisherigen Massnahmen, eine



Mängelliste, konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Angebot sowie Angaben zur Finanzierung und Organisation (Art. 9 Abs. 2).

Das Leitbild resp. das öV-Konzept ist gemäss Art. 9 Abs. 3 V GöV mit dem kantonalen Richtplan abzustimmen; es ist behördenverbindlich.

Nach Art. 18 Abs. 1 GöV erlässt der Regierungsrat das Leitbild resp. das öV-Konzept. Der Kantonsrat genehmigt das Leitbild resp. das öV-Konzept (Art. 17 Abs. 2 GöV).

Vorliegend hat der Kantonsrat das öV-Konzept 2018–2022 somit zu genehmigen. Mit der Genehmigung wird es für die betroffenen kantonalen und kommunalen Stellen behördenverbindlich, d.h. das Konzept ist für ihre Planungen und Tätigkeiten wegleitend.

2. ÖV-Konzept 2018–2022

Zum Inhalt des öV-Konzepts 2018–2022 im Detail kann auf die Beilage 1 verwiesen werden. Zusammenfassend kommt das Konzept in den einzelnen Kapiteln zu folgendem Fazit resp. zeigt folgende Entwicklung für den Kanton auf:

- Die Erfolgskontrolle der Jahre 2011–2016 (Kapitel 2) zeigt, dass Nachfrage und Kostendeckungsgrade bei den meisten Bahnlinien erreicht werden. Kritisch ist die Wirtschaftlichkeit bei den Vorderländer Bahnen sowie bei einzelnen Buslinien im Vorderland und bei einzelnen Abendangeboten im Hinter- und Vorderland.
- Das öV-Konzept ist in Abstimmung mit den übergeordneten Konzepten (Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee) erstellt worden (Kapitel 3). Der Bezug zum Regierungsprogramm ist ebenfalls hergestellt. Das Konzept ist das zweite Umsetzungskonzept im Rahmen des Leitbildes. Die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie oder die Abstimmung mit dem Strassenbauprogramm oder anderen Konzepten kann deshalb nicht Inhalt dieses zweiten Umsetzungskonzeptes sein, sondern müsste bei Bedarf mit dem nächsten Leitbild initiiert werden. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden beschränkt sich das Konzept ausschliesslich auf den öffentlichen Verkehr. Das ist auch in der Gesetzgebung (Art. 9 V GöV) so vorgesehen.
- Eine Systemänderung wurde bei den Überprüfungskriterien für das Angebot vorgenommen (Kapitel 4). Neu wird die Nachfrage mittels „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ gemessen und die Angebotsstufen wurden überarbeitet. Dadurch wird die Nachfrage über die ganze Linie statt nur über einen einzelnen Querschnitt beurteilt. Ausserdem führen Mindest- und Zielvorgaben zu einer differenzierteren Einschätzung des Angebotes.
- Bei der Angebotsentwicklung (Kapitel 5) steht die Modernisierung der Appenzeller Bahnen (AB) im Vordergrund. So sieht das neue Fahrplankonzept der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen einen Halbstundentakt zwischen Appenzell–St.Gallen sowie einen Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zwischen Trogen–St.Gallen–Teufen vor. Dank den Investitionen in die Infrastruktur und in moderne Züge kann das neue verbesserte Angebot wesentlich effizienter und mit mehr Komfort für die Reisenden geführt werden.



- Im Fernverkehr fährt in der HVZ ab 2019 ein vierter schneller Zug zwischen Zürich und St.Gallen, und im S-Bahnverkehr ist zwischen Herisau und St.Gallen der Viertelstundentakt vorgesehen. Ob ein durchgehender Viertelstundentakt auch am Wochenende gefahren werden kann, ist zurzeit noch offen und hängt von den verfügbaren Mitteln ab.
- Die grösste Herausforderung für die nächsten Jahre ist die Sicherstellung der Finanzierung. Der Bund möchte für die Jahre ab 2018 im Regionalverkehr (RPV) weniger Mittel als eigentlich benötigt zur Verfügung stellen (Kapitel 6.1). Appenzell Ausserrhoden ist besonders betroffen, da die Modernisierung der Appenzeller Bahnen mit neuem Rollmaterial und dem geplanten ersten Ausbauschnitt in diese Jahre fällt. Auf politischer Ebene wird sich Appenzell Ausserrhoden zusammen mit anderen Kantonen deshalb dafür einsetzen, dass der Verpflichtungskredit zur Abgeltung der Leistungen im RPV für die Jahre 2018–2021 aufgestockt wird. Im Weiteren verstärkt der Kanton seine Bestrebungen, die Wirkungskontrolle auszubauen und vermehrt Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen abzuschliessen.
- Mit der Änderung der Gesetzgebung zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) haben sich im Bereich der Infrastruktur eine Verschiebung der Kompetenzen und eine Änderung der Finanzierung ergeben. In Kapitel 7 wird der Stand der wichtigsten Infrastrukturprojekte aufgezeigt. Bei der Bahn ist es zur Hauptsache der Bau der Durchmesserlinie und beim Bus der Neubau des Bushofes in Herisau sowie der behindertengerechte Umbau der Bushaltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz.
- Abschliessend zeigt Kapitel 8 die Entwicklung der Kosten für Abgeltung und Infrastruktur für die Jahre 2018–2022 sowie deren Finanzierung auf. Aufgeführt sind die Anteile, die sich für Bund, Kanton und Gemeinden ergeben (siehe Kapitel C).

C. Auswirkungen

1. Finanziell

Die Gesamtkosten (Abgeltung und Infrastruktur) werden gemäss Art. 16 GÖV je zu 50 % zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Über die Jahre 2017 bis 2022 ergeben sich folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Kanton			Gemeinden		
	Angebot	Infrastruktur	Total	Angebot	Infrastruktur	Total
2017	4'282	3'697	7'979	4'282	3'697	7'979
2018	4'748	3'206	7'954	4'748	3'206	7'954
2019	5'243	2'822	8'065	5'243	2'822	8'065
2020	5'140	2'641	7'781	5'140	2'641	7'781
2021	5'165	2'226	7'391	5'165	2'226	7'391
2022	5'239	2'113	7'352	5'239	2'113	7'352



Dabei zeigt sich, dass die Gesamtbelastung (Abgeltung und Infrastruktur) aufgrund der sinkenden Einmalkosten (sinkenden Beiträge an die Durchmesserlinie) über die Konzeptperiode nicht steigt, sondern ab 2020 rückläufig ist. Entscheidend für die zukünftige Belastung sind aber nicht die Einmalkosten, sondern die jährlich wiederkehrenden Kosten für das Angebot, die für Kanton und Gemeinden ab 2019 um rund 2 Mio. Franken pro Jahr ansteigen werden.

Wird der Verpflichtungskredit zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018–2021 nicht, wie vom Regierungsrat im Rahmen der eidg. Vernehmlassung sowie von der zuständigen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der parlamentarischen Beratung gefordert, um 134 Mio. Franken aufgestockt, muss Appenzell Ausserrhoden in den kommenden Jahren auch den Bundesanteil übernehmen. Damit würde der Finanzierungsbedarf um weitere rund 2 Mio. Franken ansteigen. Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass eine Kantonsquotenerhöhung insbesondere in den Jahren 2018 und 2019 schwierig zu erreichen sein wird, da der Bund die zusätzlichen Mittel (falls sie überhaupt zur Verfügung stehen) eher in den Jahren 2020 und 2021 einsetzen möchte. Die definitive Kantonsquote für das Jahr 2018 wird wegen der laufenden Beratung in den eidgenössischen Räten erst im Herbst 2017 bekannt sein.

Was die Kostenentwicklung im Bereich der Infrastruktur anbelangt, so fällt der Beitrag des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes in Abweichung zum Investitionsplan 2018–2022 vom 28. November 2016 (S. 37) für das Jahr 2018 um Fr. 364'000 und in den folgenden Jahren um rund Fr. 400'000 pro Jahr tiefer aus, wie neuste Zahlen des Bundes belegen (vgl. öV-Konzept, Tabelle S. 56).

2. Modal-Split

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum. Im ländlichen Raum bietet der öffentliche Verkehr eine bedarfsgerechte Grundversorgung.

Beim Modalsplit zeigt sich, dass die realisierten Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr eine leicht positive Wirkung entfalten. So stieg der Anteil der öV-Pendler im Kanton Appenzell Ausserrhoden gemäss Bundesamt für Statistik im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2000 von 18,6 % auf 19,8 %. Nachvollziehbar ist aufgrund der teils ländlich geprägten Siedlungsstruktur aber auch, dass der öV-Anteil um rund 10% tiefer liegt als im gesamtschweizerischen Durchschnitt. In Agglomerationen ist aufgrund der hohen Nachfrage ein besseres öV-Angebot möglich, was sich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in einem entsprechend höheren Modalsplit zugunsten des öV zeigt. So erreicht Basel-Stadt einen öV-Anteil der Pendler von rund 50 %, Appenzell Innerrhoden von nur 6,3 %.

Die Modernisierung der AB und der geplante Angebotsausbau für die Jahre ab 2019 sollten zu einer weiteren Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

D. Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt für die Jahre 2018–2022 – wie in den vergangenen Jahren auch – im Rahmen der jährlichen Voranschläge über die Erfolgs- und Investitionsrechnung. Beiträge



des Kantons an spezielle Infrastrukturprojekte (z.B. Bushof Herisau) erfordern je nach Beitragshöhe die Zustimmung des Kantonsrates (neue Ausgaben von 444'501 bis 5 Mio. Franken).

E. Auswertung Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum neuen öV-Konzept erfolgte gestützt auf den Beschluss des Regierungsrates vom 27. September 2016. Die Vernehmlassung erfolgte vom 17. Oktober 2016 bis zum 16. Dezember 2016. Insgesamt sind 41 Stellungnahmen eingegangen. Es nahmen 19 Gemeinden, die Gemeindepräsidienkonferenz (GPK), sechs politische Parteien (FDP, SVP, SP, CVP, EVP, pu), fünf Verbände und Organisationen (Appenzellerland über dem Bodensee, Regio AR-St.Gallen-Bodensee, Appenzellerland Tourismus, TCS, VCS), vier Transportunternehmen (AB, Postauto, Regiobus, Säntis Schwebbahnen), drei Kantone (AI, SG, TG), zwei ausserkantonale Gemeinden (St.Gallen, Altstätten) sowie der Bund (BAV) teil.

Das Konzept ist insgesamt auf ein gutes Echo gestossen. Die meisten Vernehmlassungsteilnehmenden begrüssen das Konzept im Grundsatz und unterstützen ein starkes Angebot des öffentlichen Regionalverkehrs im ganzen Kanton.

Von den Gemeinden und einigen Parteien sind aber auch zahlreiche Ausbauwünsche und Forderungen eingebracht worden, die teilweise das Konzept nicht betreffen und teilweise weder finanzierbar noch zweckmässig sind. Diese Rückmeldungen sind aber insofern verständlich, als mit der breit angelegten Vernehmlassung die Möglichkeit offen steht, sich umfassend zum öffentlichen Verkehr zu äussern. Das grosse Interesse ist in diesem Sinn positiv zu deuten, auch wenn der Bezug zu den Kosten und zur Finanzierung häufig nicht hergestellt wurde. Einzig Herisau lehnt das Konzept explizit ab. Die Ablehnung resultierte aus möglichen Konflikten zwischen dem Regionalbus und der Ortsbuserschliessung, die von der Gemeinde Herisau alleine finanziert wird. Mit der Gemeinde Herisau werden Gespräche geführt, um die Differenzen auszuräumen.

Eine Mehrheit der Vernehmlassenden ist mit der Abstimmung des Konzepts auf die übergeordneten Planungen einverstanden. Von der Gemeindepräsidienkonferenz, einigen Gemeinden und Parteien wird aber insbesondere der fehlende Bezug des öV-Konzeptes zu gesamtkantonalen Entwicklungsstrategien bemängelt. Gewünscht wird namentlich ein Abgleich mit dem Regierungsprogramm, der Tourismusstrategie, dem kantonalen Richtplan und dem Wirtschaftsleitbild. Der Bezug zu den übergeordneten Konzepten (Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee) ist im öV-Konzept hergestellt. Aufgrund der Vernehmlassungsantworten wurde das Kapitel zudem nochmals überarbeitet und aktualisiert sowie der Bezug zum Regierungsprogramm aufgenommen. Das öV-Konzept ist aber gemäss GöV keine kantonale Gesamtverkehrsstrategie, sondern ein strategisches Konzept, in dem die Stossrichtung für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Appenzell Ausserrhoden in den Jahren 2018–2022 aufgezeigt wird. Von Gesetzes wegen (Art. 9 Abs. 3 GöV) ist nur eine Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan zwingend.

Eine grosse Mehrheit ist mit der Änderung der Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitskriterien für die Beurteilung einer Linie einverstanden. Eine Minderheit möchte zusätzliche Kriterien einführen. Die Überprüfung der Effektivität des bestellten öV-Angebots muss aber auf klaren und einfachen Kriterien beruhen. Deshalb kann mit den vier Angebotsstufen und den Schwellenwerten für die Nachfrage (Anzahl Einsteiger pro Kurs) und das Angebot (Kostendeckungsgrad) der effektive Mitteleinsatz zweckmässig aufgezeigt werden.



Zum Zielangebot sind wie bereits erwähnt zahlreiche Ausbauwünsche eingegangen. Die Kommentare sind im Einzelnen in der Auswertung zu finden. Im Vorderland wurde in der Zwischenzeit unter Einbezug der Region (Gemeinden, Schulen, Transportunternehmen) ein Detailkonzept erarbeitet. Im Rahmen dieser Erarbeitung hat sich gezeigt, dass die Linie 227 Reute-Altstätten mit einer besseren Abstimmung auf die Schülerbedürfnisse sowie einer gesicherten Anbindung in Altstätten auf die Bahn eine Chance hat, die geforderten minimale Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Es soll deshalb ein Versuchsbetrieb über 3 Jahre durchgeführt werden.

Im Hinterland äusserten sich die Vernehmlassungsteilnehmer zur Hauptsache zur Verkürzung der Linie 180 Herisau-Stein-St.Gallen, die nur noch bis zur Lustmühle geführt werden soll. Das wird frühestens nach Eröffnung der Kreuzungsstelle im Güterbahnhof der AB voraussichtlich ab 2022 der Fall sein, weil erst auf diesen Zeitpunkt hin die Züge auch in der Lustmühle in einem sauberen Takt kreuzen. Ein Teil lehnt die Verkürzung ab und fordert eine Busbevorzugung auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Pfortneranlage. Ein anderer Teil begrüsst die Verdichtung dieser Linie zum Halbstundentakt, aber nur dann, wenn der Umstieg optimal funktioniert und ein „perrongleiches“ Umsteigen möglich ist. Eine optimale Umsteigebeziehung ist Voraussetzung für die Verkürzung der Linie 180. Eine direkte Haltekante zwischen Kantonsstrasse und Haltestelle Lustmühle der AB ist aber nach heutigem Kenntnisstand aus verkehrlichen und technischen Gründen nicht möglich. Die beiden Postauto-Haltestellen in der Lustmühle sind aber sehr nahe bei der AB-Haltestelle gelegen, mit zwei Fussgängerstreifen untereinander verbunden und daher zweckmässig und benutzerfreundlich.

Der verstärkte Einbezug der Gemeinden wird begrüsst. Die Antworten zeigen aber, dass man sich nicht einig ist, wie dies geschehen soll. Die Gemeindepräsidienkonferenz und weitere Gemeinden fordern eine erweiterte Verkehrskommission, die den Gesamtverkehr behandelt. Die Gemeinden im Mittelland möchten eine separate Kommission für das Mittelland und die Nachbarkantone wollen fallweise ebenfalls in der Kommission mitwirken. Da ein zu grosses Gremium mit einem zu weiten Handlungsspektrum (öV, LV und MIV) handlungsunfähig wird, wird im Konzept nun vorgeschlagen, drei öV-Regionalgruppen zu bilden, die mindestens einmal im Jahr zusammenkommen, um Informationen auszutauschen und Probleme (insbesondere Fahrplanfragen) zu lösen. Spezifische Fragestellungen in Bezug auf den öffentlichen Verkehr können bei Bedarf zudem ad-hoc durch im Einzelfall zusammengestellte fachkompetente Expertengruppen behandelt werden.

Zu Kosten und Finanzierung gab es wenig substantielle Rückmeldungen. Nur zwei Gemeinden äussern sich zu den steigenden Kosten. Die GPK und weitere Akteure fordern, dass der Finanzierungsschlüssel zwischen dem Kanton und den Gemeinden anzupassen ist. Diesbezüglich ist aber kein Handlungsbedarf ersichtlich, da die V GöV vom Kantonsrat am 24. März 2014 teilrevidiert und in der Folge der heute gültige Kostenverteiler erlassen wurde.

Einige Vernehmlassungsteilnehmende äusserten sich schliesslich zur Überprüfung der Linien 856 Altstätten – Gais, 857 Rorschach – Heiden und 858 Rheineck – Walzenhausen auf alternative Betriebsformen. Die positiven und negativen Rückmeldungen halten sich in etwa die Waage. Neben Ablehnung wird auch Verständnis signalisiert, dass die Studie jetzt auszulösen ist, damit in Zukunft die richtigen Entscheide getroffen werden können. Die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden werden die Studie zusammen mit dem Bund ergebnisoffen in Auftrag geben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zur Beibehaltung des Status quo.

Im Detail kann auf den Auswertungsbericht (Beilage 1.2) verwiesen werden.



F. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten und
2. das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018–2022 zu genehmigen.

Im Namen des Regierungsrates

sign. Matthias Weishaupt

sign. Roger Nobs

Matthias Weishaupt, Landammann

Roger Nobs, Ratschreiber

Beilagen

Beilage 1.1

öV-Konzept 2018–2022

Beilage 1.2

Auswertung Vernehmlassung

Beilage 1.3

Leitbild öffentlicher Regionalverkehr AR 2011–2022