

4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026; Auswertung der Vernehmlassung

A. Teilnehmende

- Gemeinden
 - Urnäsch
 - Herisau
 - Schwellbrunn
 - Hundwil
 - Waldstatt
 - Teufen
 - Speicher
 - Trogen
 - Rehetobel
 - Wald
 - Heiden
 - Wolfhalden
 - Lutzenberg
 - Walzenhausen

- Politische Parteien
 - FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP)
 - Junge Grüne Appenzellerland (JG)
 - Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (PU)
 - Sozialdemokratische Partei Appenzell Ausserrhoden (SP)
 - SVP Appenzell Ausserrhoden (SVP)

- Bundesämter
 - Bundesamt für Strassen (ASTRA)



Appenzell Ausserrhoden

- Transportunternehmen
 - Appenzeller Bahnen AG (AB)

- Verbände und Organisationen
 - Automobil Club der Schweiz (ACS)
 - Pro Velo St.Gallen Appenzell (Pro Velo)
 - WWF Appenzell (WWF)
 - Procap St.Gallen-Appenzell (Procap)
 - IG Veloverkehr Teufen

- Privatpersonen
 - Werner Hanselmann, Teufen
 - Beat Bouquet, Wald

B. Keine Stellungnahme eingereicht

- Gemeinden
 - Stein
 - Schönengrund
 - Bühler
 - Gais
 - Grub
 - Reute
 - Gemeindepräsidienkonferenz

- Parteien
 - Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden
 - Die Mitte Appenzell Ausserrhoden
 - EDU Appenzellerland



Appenzell Ausserrhoden

- EVP Appenzell Ausserrhoden
 - GLP Appenzellerland
 - Jungfreisinnige Ausserrhoden
 - JSVP AR
 - JUSO Regiogruppe AR/AI
- Transportunternehmen
- Schweizerische Südostbahn AG
 - Postauto St.Gallen - Appenzell
 - Regiobus AG
- Verbände und Organisationen
- Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden
 - Industrieverein Appenzell Ausserrhoden
 - Vereinigung der Ausserrhoder Tiefbau- und Strassenbauunternehmer
 - Baumeisterverband beider Appenzell
 - Pro Natura St.Gallen - Appenzell
 - Heimatschutz Appenzell Ausserrhoden
 - Touring Club Schweiz, Sektion Appenzell Ausserrhoden
 - VCS Sektion St.Gallen-Appenzell
 - Regio Appenzell AR–St. Gallen–Bodensee

C. Allgemeine Bemerkungen

Antrag / Bemerkungen		Teilnehmer	Bemerkungen und Stellungnahme des Regierungsrates
	Allgemeinde Zustimmung und Kenntnisnahme	Trogen, Heiden, Lutzenberg	Kenntnisnahme
	Die PU möchte erneut ein Gesamtverkehrskonzept anregen, dies mit dem Ziel einer ganzheitlichen Sicht auf die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit einem Gesamtverkehrskonzept könnten öV-Konzept und Strassenbau- und Investitionsprogramm sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, was Übersicht schafft und eine Gesamtschau ermöglichen würde. Eine solche sei für unseren ländlichen Kanton unerlässlich, da für das Fortkommen oft Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV gewählt werden. Darin könnten auch die Energie- und Umweltgesetzgebungen inkl. Strategien definiert werden.	PU	Der Regierungsrat verweist auf seine Antwort vom 12. Juni 2023 zum gleichlautenden Postulat der PU.
	<p>Die SP würdigt die detaillierte und sorgfältig ausgearbeitete Grundlage.</p> <p>Die Hauptkritik der Partei gilt dem Umstand, dass das vorliegende Strassenbau- und Investitionsprogramm nach wie vor eine einseitige Gewichtung im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr auf einige wenige Grossprojekte legt. Für den Langsam- bzw. Radverkehr ist zwingend und prioritär eine Gesamtvision zu entwickeln.</p> <p>Der in diesen Jahren gewählte Ausbaustandard fördert einseitig den motorisierten Individualverkehr, der bezüglich Nichterreichung der Energieziele im Bereich Mobilität die Hauptverantwortung trägt. Die SP anerkennt die grosse Herausforderung, welche die bauliche Verdichtung für den Verkehr und die</p>	SP	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es entspricht dem gesetzlichen Auftrag, dass das Strassenbau- und Investitionsprogramm die Neu- und Ausbautvorhaben auf dem Kantonsstrassennetz bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Kantonsstrassennetz muss für die zugelassenen Fahrzeuge verkehrstauglich sein, das ist eine Grundvoraussetzung für den Einsatz der öffentlichen Mittel. Kleinprojekte sind nicht aufgeführt, der Umgang mit ihnen ist in Kapitel 4.8 beschrie-</p>

	<p>diversen Interessen mit sich bringt. Zielsetzung sollte sein, dass möglichst wenige, aber dafür mit Mitfahrenden ausgelastete Fahrzeuge auf den Strassen fahren. Die SP ist sich bewusst, dass die Realität aktuell anders aussieht. Die SP erwartet vom Kanton, dass er dennoch die Zielsetzungen konsequent umsetzt, um auch im Bereich Mobilität ein Umdenken zu fördern.</p> <p>Weiter erwartet die SP insbesondere bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsge- rechte Umsetzung mit Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung sowie einem aktiven und frühzeitigen Einbezug der Wohnbevöl- kerung. Die SP begrüsst fließende und weiche Übergänge im Siedlungsge- biet. Vorplätze sollen gestalterisch einbezogen werden. Ebenso erwartet die SP insbesondere im Siedlungsgebiet eine möglichst geringe Lärmbelastung durch den Strassenverkehr. Tempo-30-Zonen innerorts müssen in Ausserrho- den auch auf sehr intensiv befahrenen Strassen wie zum Beispiel der Alpsteinstrasse in Herisau in Betracht gezogen werden. Dabei ist generell auf neue Generationen des Flüsterasphalts umzusteigen. Die Lebensqualität von mehreren tausend Einwohnerinnen und Einwohnern würde damit gesteigert.</p>		<p>ben. Es hat eine Vielzahl von kleineren Projekten, die alle auch zu Verbesserungen führen. Bei- spielhaft erwähnt der Regierungsrat den Einbau von Mittelinseln bei Fussgängerquerungen zu grossen Sicherheitsgewinnen für den Fussver- kehr.</p> <p>In der Projekterarbeitung werden die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs immer behandelt und zusammen mit den Standortgemeinden die entsprechenden Querschnitte definiert. Weil für die Fusswegnetze die Gemeinden zuständig sind, haben ihre Entscheide ein hohes Gewicht.</p> <p>Weitergehende Fragen zu Mobilität der Bevölke- rung und ihren verkehrlichen Bedürfnissen oder zur Gestaltung des Siedlungsgebiets können im Rahmen des Strassenbauprogramms nicht sub- stantiell behandelt werden. Bezüglich Strassen- verkehrslärm gelten die Vorgaben der Lärm- schutzverordnung. Der Regierungsrat verweist auf die Lärmsanierungsprogramme 2. Generati- on, die in den Jahren 2017-2021 in 19 Gemein- den öffentlich aufgelegt und umgesetzt wurden.</p>
	<p>Hauptkritik der Pro Velo ist, dass das vorliegende Strassenbau- und Investitions- programm nach wie vor eine einseitige Gewichtung im Hinblick auf die MIV- Mobilität legt. Für den Radverkehr ist zwingend und prioritär eine Gesamtvision zu entwickeln und entsprechende Massnahmen zeitnah umzusetzen.</p>	<p>Pro Velo</p>	<p>Es entspricht dem gesetzlichen Auftrag, dass das Strassenbau- und Investitionsprogramm die Neu- und Ausbavorhaben auf dem Kantonsstrassen- netz bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Inner-</p>

	<p>Pro Velo ist der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren auf diversen Kantonsstrassen die Normen für den MIV im Vergleich zu den Normen und Empfehlungen für den Veloverkehr eher grosszügig zu Gunsten des MIV angewandt wurden. Dies steht im Gegensatz zur gesetzlich verankerten Gleichbehandlung der Verkehrsarten. Der Verzicht auf eine adäquate Veloinfrastruktur gepaart mit einer optimierten Ausbaubreite zugunsten des MIV führt zu erhöhter Geschwindigkeit des MIV und setzt den Veloverkehr zunehmend unter Druck, was zu zusätzlichen Sicherheitsdefiziten führt.</p> <p>Die einseitige Fokussierung auf die MIV-Infrastruktur widerspricht den Energiezielen von Kanton und Bund im Bereich der Mobilität. Pro Velo sieht die kontinuierliche Zunahme des Verkehrsvolumens im Kanton AR als direkte Folge der nachfrageorientierten Verkehrspolitik des Kantons AR. <i>Die Reduktion der Fahrten und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge kann nur mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung beeinflusst werden.</i> Pro Velo anerkennt die Herausforderungen, welchen sich der Kanton AR stellen muss, sieht jedoch die aktuelle Vorgehensweise als überholt. So hat der Kanton die durch die Pandemie eröffneten Chancen neue Wege zu beschreiten verpasst. Eine konservative und rückwärtsorientierte Verkehrspolitik ist bereits dem Kapitel Ausgangslage zu entnehmen. So werden z.B. keine Ziele bezüglich Modalsplit, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit formuliert.</p>		<p>halb der Projekterarbeitung fliessen die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs wie alle anderen – und zum Teil gegensätzlichen Interessen – in die Planungen ein. Auf der Basis der verschiedenen Vorgaben und nach Rücksprache mit den Standortgemeinden werden die Querschnitte festgelegt.</p> <p>Weitergehende Fragen zu Mobilität der Bevölkerung und ihren verkehrlichen Bedürfnissen, zur Auslastung von Fahrzeugen oder zum Modalsplit können in diesem Rahmen nicht substantiell behandelt werden. Der Regierungsrat verweist auf den Auftrag zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes als Ausfluss aus der Klimastrategie und auf die Velowegnetzplanung auf der Basis des Veloweggesetzes. Das braucht seine Zeit.</p>
	<p>Die SP kritisiert die Zusammensetzung und die Arbeit der kantonalen Tiefbaukommission. Diese erfülle eine wichtige Rolle bei der Vorbereitung des Strassenbau- und Investitionsprogrammes. Leider ist diese Kommission sehr einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, der Langsamverkehr wird nicht ernst genommen. Für die SP ist nachvollziehbar, dass es für einen Laien sehr schwierig ist, in ein Gremium von Fachleuten standzuhalten. Dennoch ist es für die Glaubwürdigkeit der Tiefbaukommission als Fachgremium zwingend, dass die Interessensvertretung des «Langsamverkehrs» kompe-</p>	SP	<p>Die Aufgaben der Tiefbaukommission wurden im Rahmen des Gesetzes über die Bereinigung der regierungsrätlichen Kommissionen neu definiert. Bei der personellen Besetzung hat der Regierungsrat den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt. Für eine Sonderregelung mit einem zu entschädigenden Mandat für den Veloverkehr sieht der Regierungsrat kein Bedürfnis.</p>

	<p>tent und professionell erfolgt. Aus Sicht der SP ist dies im Rahmen eines entschädigten Mandates mit einer Fachperson zu besetzen.</p>		<p>Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs fliessen wie alle anderen – und zum Teil gegensätzlichen Interessen – in die Planungen ein. Auf der Basis der verschiedenen Vorgaben und nach Rücksprache mit den Standortgemeinden werden mit den Standortgemeinden die Querschnitte festgelegt. Die Tiefbaukommission begleitet diese Prozesse.</p>
	<p>Im vorliegenden Strassenbauprogramm vermisst die Partei einen Ausblick im Bereich E-Mobilität Management und fordert hier eine klare Stellungnahme.</p>	SVP	<p>Das Strassenbauprogramm umfasst per Gesetz die Infrastrukturobjekte, die in den nächsten vier Jahren realisiert werden sollen. Der Verkehr, der aus den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entsteht, und die Frage, auf welche Verkehrsträger sich der Verkehr verteilt, kann nicht in diesem Rahmen behandelt werden. Der Regierungsrat verweist auf den Auftrag zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes als Ausfluss aus der Klimastrategie</p>
	<p>Der Verband teilt die Einschätzung, dass die strassengebundene Mobilität insgesamt vor grossen Neuerungen steht. Umso mehr unterstützt er das Ziel, eine gut ausgebaute und leistungsfähige Strasseninfrastruktur zu erstellen sowie laufend zu unterhalten. In diesem Sinne unterstützt er die vorgeschlagenen Investitionen. Kritisch steht er der dem aktuellen Zeitgeist geschuldeten Bevorzugung der Velomobilität gegenüber. Intelligente Lösungen nützen und vernetzen alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel mit ihren jeweiligen Stärken und Schwächen. Der Verband ist überzeugt, dass nach wie vor - und sicherlich auch in Zukunft - der Grossteil der Mobilität (insbesondere, aber nicht nur im Bereiche des Güter- und Schwerverkehrs) auf der Strasse abgewickelt werden</p>	ACS	<p>Kenntnisnahme Der Regierungsrat weiss, dass sich die Ausserrhoder Normalien am unteren Ende der Vorgaben befinden. Das entspricht den topografischen Gegebenheiten und dem Konsens mit den Gemeinden. Im Zuge der Velowegnetzplanung werden die Regelquerschnitte überarbeitet und mit den Gemeinden besprochen.</p>

	wird oder muss. Um wirtschaftlich nicht den Anschluss zu verlieren, sei es für den Kanton Appenzell Ausserrhoden zwingend, dass die Strasseninfrastruktur für PW und LKW nicht nur beibehalten, sondern ausgebaut wird.		
--	---	--	--

D. Kapitel 1, Ausgangslage

Nr.	Titel und Eingabe	Teilnehmer	Bemerkungen und Stellungnahme des Regierungsrates
1.4	Verkehrliche Entwicklung		
	Die JG fordert als zukunftsbezogene Vorschläge die Wiedereinführung von autofreien Sonntagen für die Entlastung der Strassen und der Luft sowie zur Erhöhung unserer Lebensqualität.	Junge Grüne	Auf Stufe Kanton besteht keine Rechtsgrundlage für solche Einschränkungen. Das geht nur bundesweit. Die Umsetzung dieser Idee bereitet aber verschiedene Schwierigkeiten. Diese hat der Bundesrat bereits in der Botschaft zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)" ausgeführt. Da Ausnahmen vom Fahrverbot vorgesehen werden müssen, würde eine erhebliche Anzahl Fahrzeuge die Strassen weiterhin im üblichen Umfang benützen (z.B. Polizei, Notfalldienste, Fahrten, die bereits heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreit sind, Taxis, motorisierte Invalidenfahrstühle und Behindertentransporte). Dies führt zu Problemen bei der Verkehrssicherheit. Es würde zudem im Ausland kaum verstanden werden, wenn der Strassenverkehr an der Schweizer Grenze aufgehalten würde.

	<p>Aus der Sicht der JG kommt der Kanton Appenzell Ausserrhoden verkehrlich nur voran, wenn dies möglichst nachhaltig und klimaneutral geschieht. Unsere Zukunft liege nicht im benzin- oder dieselbetriebenen Motor, sondern beispielsweise auf dem Velo, im Wasserstoff-Postauto und im Elektroauto.</p> <p>Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Schweiz verpflichtet, bis 2030 50% ihrer CO2-Emissionen zu reduzieren. Dies erreicht der Kanton nicht, indem er noch mehr Strassen baut und die Förderung von ÖV und Velowegen als sekundär ansieht. Zudem generiert der Ausbau des ÖV zusätzliche Wertschöpfung im Kanton an, welche auch Arbeitsplätze schafft.</p>	Junge Grüne	<p>Der Regierungsrat verweist auf das öV-Konzept 2024-2029 und das Regierungsprogramm 2020-2023, worin er mehrere Massnahmen diesbezüglich auflistet und deren Umsetzung läuft. Der Kanton baut zudem seit Jahrzehnten keine neuen Strassen mehr.</p>
	<p>Dem Vernehmlassungsentwurf ist zu entnehmen, dass im Personenwagenverkehr für die nächsten 10 Jahre weiterhin mit einem deutlichen Wachstum zu rechnen ist. Diese Entwicklung mit einem ungebremsten Wachstum des motorisierten Individualverkehrs ist problematisch. Wir sind deshalb gespannt auf das angekündigte Mobilitätskonzept, in welchem diese Problematik adressiert werden soll und wie der Staat korrigierend eingreifen kann.</p> <p>Darüber hinaus hatte der Kantonsrat am 29.03.2021 ein Postulat der Kommission Bau und Volkswirtschaft für erheblich erklärt, welches die gesetzlichen Grundlagen für ein verstärktes Engagement für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität erörtern soll. Auch hier warten wir gespannt auf eine Antwort des Regierungsrats.</p>	FDP	<p>Die Verkehrszunahme wird durch die Gesellschaft und ihr Mobilitätsverhalten verursacht. Wichtige Treiber für die Zunahme sind sowohl das Bevölkerungs- als auch das Wirtschaftswachstum. Allen Szenarien des Bundes in seinen Verkehrsperspektiven 2050 ist gemeinsam, dass sie generell von einem steigenden Wohlstand ausgehen, sowie von einer Zunahme von Homeoffice und Onlineshopping.</p> <p>Weitere Annahmen in den Bundesszenarien beziehen sich darauf, inwiefern ältere Menschen mobiler werden, und inwieweit die Gesellschaft wegfallende Arbeitswege durch zusätzliche Freizeitaktivitäten kompensiert. Wichtig sind auch die Annahmen hinsichtlich der Raumstruktur: ob in Zukunft eher in der Stadt oder auf dem Land gelebt wird, beeinflusst, welche Wege wir mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.</p>

			<p>Wichtig ist dem Regierungsrat seine Feststellung, dass der Staat nicht allein für Verbesserungen sorgen kann. In diesem Sinn darf auch die erhoffte Wirkung des angesprochenen Mobilitätskonzepts nicht zu hoch angesetzt werden. Alle müssen in ihrem Alltag einen Beitrag leisten und brauchen dafür nicht auf Konzepte zu warten.</p>
	<p>Die Abstützung auf die Verkehrsperspektiven des Bundes sind grundsätzlich nachzuvollziehen. Aber: Der Schlusssatz von Abschnitt 1.4: «In Bezug auf die nächsten 10 Jahre sehen alle Szenarien ein Wachstum beim PW-Verkehr vor» ist undifferenziert und muss unbedingt präzisiert werden. Diese undifferenzierte Aussage zeigt, dass das Tiefbauamt AR einer nachfrageorientierten Verkehrspolitik verfolgen möchte und somit die ARE-Szenarien ITG (Individualisierte Gesellschaft) und WWB (Weiter wie bisher) übernimmt. Ein klares Bekenntnis zum ARE-Szenario NTG (Nachhaltige Gesellschaft) fehlt.</p> <p>Die ARE-Studie „Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 – Schlussbericht“ vom April 2022 sagt einiges mehr aus: „Der Verkehr wird zwar auch in Zukunft wachsen. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK. Der Verkehr wächst aber weniger stark als die Bevölkerung. Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst.</p> <p>Im Bereich des Personenverkehrs stellt das ARE fest, dass die Verkehrsentwicklung der vergangenen zwei Jahrzehnte einerseits von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, und andererseits von einer Vielzahl weiterer Trends mit Wirkung auf das Verkehrsverhalten geprägt war.“ <i>Es ist davon auszugehen, so ARE, dass diese Trends die Verkehrsentwicklung in Zukunft prägen werden:</i> „Es sind dies der verzögerte Führerscheinbesitz, die Zunahme autofreier Haus-</p>	Pro Velo	<p>Aus dem Bedürfnis des Menschen, sich im Raum zu bewegen, entsteht Verkehr. Der Verkehr zirkuliert in Appenzell Ausser Rhoden auf Schiene und Strasse und nimmt seit Jahren zu. Der Regierungsrat stützt sich in seiner Investitionspolitik in erster Linie auf die verkehrlichen Realitäten. Diese bedingen ein funktionierendes und gut unterhaltenes Kantonsstrassennetz. Auch der Bund stützt sich in seinen Planungen auf das Szenario "Basis" und investiert laufend in die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau des Nationalstrassennetzes.</p>

	<p>halte, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, das E-Bike sowie die Internalisierung externer Kosten.“ Der Verband hält fest, dass gerade dieser Zusatz zeige, wie wichtig es sein wird, neben dem PW-Verkehr, auch ÖV und Radverkehr zu fördern.</p>		
1.5	Kantonaler Richtplan		
	<p>Die Gemeinde vermisst den allgemeinen Bezug zu den behördenverbindlichen Aufgaben und Zielen gemäss kantonalem Richtplan. Allgemeine raumplanerische Grundsätze wie die Abstimmung der Ortsdurchfahrten auf die Siedlungsqualität (siedlungsorientiert anstatt verkehrsorientiert), wie sie grundsätzlich im kantonalen Richtplan mit Leitsatz 4b und dem Kapitel V.2.1 mit der Festlegung 3.1.c behördenverbindlich festgelegt wurden, fehlen. Für zukünftige Strassenbauprogramme wird gewünscht, dass diese notwendige Abstimmung mit der wichtigen Aufgabe der Innenentwicklung aufgenommen und wahrgenommen wird.</p> <p>Durch die neuen ortsplanerischen Konzepte in den kommunalen Richtplänen und deren behördenverbindliche Beschlüsse werden zudem vermehrt Einlenkerbauten und Einlenkerneubauten an Kantonsstrassen mit deren Folgen notwendig werden. Die Auswirkungen der kommunalen Richtpläne beziehungsweise der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sollen als langfristige Entscheide in einer strategischen Planung berücksichtigt werden.</p>	Speicher	<p>Das Strassenbauprogramm hat das Ziel, die Projekte zu nennen, die in der 4-Jahresperiode umgesetzt werden. Sie sind in der Regel in der Planung bereits weit fortgeschritten. Die von der Gemeinde angesprochene Themen sind bei Projektstart zu thematisieren. Die Einschätzung der Gemeinde deckt sich dabei nicht mit der Erfahrung des Kantons. Bei der konkreten Behandlung der angesprochenen Themen werden die Gemeinden in der Regel sehr zurückhaltend. Die Parkplätze sollen erhalten bleiben, die Bäume sind wegen des Unterhalts unerwünscht, der Eingriff ins Privateigentum zur Förderung des Langsamverkehrs soll minimiert werden und eine allfällige Möblierung und andere Aufwertungsmassnahmen seien zu teuer und unterhaltsmässig zu aufwändig.</p> <p>Das Departement Bau und Volkswirtschaft hält in den Vorprüfungsberichten zu den kommunalen Planungen in der Regel ausführlich fest, wie die kommunalen Planungen hinsichtlich Verkehrssicherheit verbessert und mit den kantonalen Pla-</p>

			<p>nungen auf dem Kantonsstrassennetz abgestimmt werden. Hier wurden Anregungen zu Verbesserungen jüngst von der Gemeinde Speicher nicht aufgenommen.</p> <p>Anpassung von verkehrlich ungenügenden Einlenkern in die Kantonsstrassen sind eine Aufgabe der Gemeinden und der Privaten.</p>
1.6	Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard		
	<p>Die SP ist weiterhin der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren einige Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden, der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Einzelne Kantonsstrassen wurden in der Spurbreite und Linienführung so geändert, dass eine markante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit spürbar ist. Damit verbunden hat aus Sicht der Partei bei einigen ausgebauten Kantonsstrassen die Sicherheit eher ab- als zugenommen.</p>	SP	<p>Der Regierungsrat verweist auf die Tatsache, dass sich die Ausserrhoder Normalien am unteren Ende der Vorgaben befinden. Er erhält mehrheitlich positive Rückmeldungen, namentlich von den Standortgemeinden und der lokalen Bevölkerung. Bezüglich Geschwindigkeit gelten die signalisierten Vorgaben. Die Kantonspolizei widerspricht dem Verlust an (objektiver) Sicherheit durch ausgebauten Strassenstücke.</p>

	<p>Die SP ist der Meinung, dass in den vergangenen Jahren einige wenig benützte Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden (Kaliber «Anflugrampen»: Zürchersmühle–Hundwil, Bühler–Trogen, Urnäsch–Hemberg, Schachen (Reute)–Kantonsgrenze), der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Dies widerspricht nicht nur dem Gebot der effizienten Mittelallokation. Es führt zudem zu unverhältnismässigen Eingriffen in die Landschaft (Gebot des Landschaftsschutzes). Die Bemerkungen in Kapitel 1.6 sind für die SP nicht nachvollziehbar. Art. 16 Abs. 2 StrV sieht vor, dass die Minimalbreiten bei bestehenden Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen unterschritten werden können, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt. Aus Sicht der SP ist diese Bestimmung vermehrt anzuwenden.</p>	SP	<p>Das Kantonsstrassennetz muss für die zugelassenen Fahrzeuge verkehrstauglich sein. Der Regierungsrat hat bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum 3. Strassenbauprogramm festgehalten, dass die Ausbaustandards der Kantonsstrassen nicht übertrieben sind, sondern eher am unteren Ende im Vergleich mit den Nachbarkantonen und den Normen. Das Transportgewerbe inkl. Postauto AG haben die schmalen Strassenbreiten beklagt und auf die Einhaltung der VSS-Normen gepocht. Das zeigt, dass die Ansprüche diesbezüglich weit auseinandergehen.</p> <p>Heute sind die noch nicht zeitgemäss erneuerten Strassenteilstücke eindeutig zu schmal. Nur schon das Kreuzen mit einem grösseren Fahrzeug führt oft zu kritischen Situationen. Verschiedene Unfälle sind auf die ungenügenden Strassenbreiten zurückzuführen.</p> <p>Das Kantonsstrassennetz ist in allen 20 Gemeinden das wichtigste Strassennetz. Die Gemeinden kennen die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung bestens und setzen sich zu Recht für Verbesserungen auf ihrem Gemeindegebiet ein, auch was die Strassenbreiten betrifft.</p>
	<p>Ein haushälterischer Umgang mit dem vorhandenen Raum ist zu begrüssen. Leider wurde der sparsame Umgang mit Verkehrsflächen häufig zu Lasten des Veloverkehrs vollzogen. Die Fahrbahnbreiten für den MIV wurden hingegen</p>	Pro Velo	<p>Die Ausbaustandards der Kantonsstrassen sind – wie von Pro Velo festgehalten - nicht übertrieben, sondern eher am unteren Ende im Vergleich mit</p>

	<p>kontinuierlich ausgebaut. Bedauerlich ist, dass nicht einmal die Minimalbreiten von $\geq 1.5\text{m}$ für Velostreifen innerorts wie auch im Ausserortsbereich eingehalten werden (Empfehlung ausserorts; Separatführung oder Radstreifen $\geq 1.8\text{m}$). Die Formulierung im Kapitel 1.6 zeigt, dass das Velo beim Tiefbauamt einen schweren Stand hat und das Amt nicht gewillt ist die Empfehlungen für Velo-standards des ASTRA sowie die voraussichtlich 2023 in Kraft tretenden VSS-Normen anzuwenden bzw. in seine Planung zu berücksichtigen. Eine adäquate Veloinfrastruktur nimmt Rücksicht auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und zeichnet sich durch ein durchgängiges und sicheres Netz aus. Dementsprechend ist auch die Dimensionierung des Geometrischen Normalprofils und/oder eine Anpassung des Temporegimes in Erwägung zu ziehen.</p>		<p>den Nachbarkantonen und den Normen.</p> <p>Die Standartquerschnitte werden im Rahmen der Netzplanung Velowegnetz überarbeitet. Diese Arbeiten hat das Tiefbauamt bereits aufgenommen. Es werden neue Querschnitte als Vorgabe entstehen. Sobald ausserorts Radstreifen markiert werden sollen, müssen die Fahrbahnbreiten allerdings massiv erhöht werden. Der Regierungsrat will den neuen Standards nicht vorgreifen, erinnert aber an die vielen Zielkonflikte hinsichtlich der Fahrbahnbreiten und erwähnt beispielhaft die Landwirtschaft, das grundsätzliche Rodungsverbot, den Landschaftsschutz oder etwa die vielen Grundwasserschutzareale.</p>
1.7	Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee		
	<p>SP und Pro Velo beteiligen sich jeweils an der Vernehmlassung der Agglomerationsprogramme und mussten mehrfach feststellen, dass der Kanton AR im Vergleich zum Kanton SG sehr zurückhaltend agiert und nur rudimentär ausgearbeitete Projektvorschläge einreicht oder die in früheren Programmen eingereichten Projekte nicht vorantreibt (z.B. SOB Viadukt Herisau). Dies ist angesichts des tiefen Stellenwerts des Veloverkehrs im kantonalen Tiefbauamt (bis 2022: ca. 0.1 Stelle von insgesamt 52 Stellen) nicht verwunderlich. Mit den Projektvorschlägen können Bundesmittel generiert werden, welche den kantonalen Haushalt entlasten. Es macht somit Sinn, wenn Vorinvestitionen in überzeugende Fuss- und Veloverkehrsprojekte vorgenommen werden.</p>	<p>SP Pro Velo</p>	<p>Der Regierungsrat wehrt sich gegen diese Einschätzung. Sie ist schlicht falsch. Weder kümmern sich im Tiefbauamt nur 0.1 Stelle um den Veloverkehr noch hinkt der Kanton im Vergleich mit SG in der Umsetzung der LV-Massnahmen hinterher. Gemäss den regelmässigen Auswertungen der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist das Gegenteil der Fall. Appenzell Ausserrhoden ist – Stand Mai 2023 – gegenüber St.Gallen und Thurgau bei der Umsetzung der LV-Massnahmen voran.</p>

1.9	Öffentlicher Verkehr		
	Die JG fordert den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere an den Abenden und am Wochenende sowie den Querverbindungen im gesamten Kanton (bspw. Trogen-Bühler, Speicher-Teufen, Heiden-Trogen)	Junge Grüne	Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen des Konzepts öffentlicher Regionalverkehr 2024-2029 behandelt.
	Die SVP erwartet, dass ein P+R-Konzept im Kanton erstellt wird, damit für die Randgemeinden einen besseren Zugang zu den ÖV-Verbindungen gewährleistet werden kann.	SVP	P+R Anlagen sind im Richtplan unter Kapitel V 3.3 umfassend abgehandelt. Es ist Aufgabe der Gemeinden und der Transportunternehmungen, an den Bahnhöfen Parkplätze zur Verfügung zu stellen.
1.10	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz		
	Die Umsetzung auf dem Gemeindegebiet Hundwil ist eine Knacknuss, weil entweder die N25 oder eine öffentliche Strasse im Privateigentum (Zufahrtsstrasse Säntisbahn ab Passhöhe) betroffen ist.	Hundwil	<p>Die Gemeinde wurde über die Zuständigkeiten bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes mehrfach informiert. Der Gemeinderat Hundwil ist bezüglich der Zufahrtsstrasse zur Säntisbahn die zuständige "Verwaltungsbehörde" im Sinne von Art. 11 Abs. 1 BehiG, und muss die Entscheide in eigener Kompetenz fällen.</p> <p>Die Zuständigkeit für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen auf der N25 wechselte mit der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes von der Gemeinde zum ASTRA.</p>

	Die JG fordert behindertengerechte Haltestellen überall im Kanton, nicht nur dort, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt.	Junge Grüne	Der Regierungsrat stimmt der Maximalforderung, dass alle Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen sind, nicht zu. Damit wird die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit als gesetzlich vorgegebenes Kriterium ausgehöhlt.
	Erstaunt stellt die PU fest, dass der Kanton und die Gemeinden es nicht schaffen werden, innerhalb der gesetzlichen Frist von 20 Jahren (!) das Behindertengleichstellungsgesetz bezüglich Haltekanten umzusetzen. Für 25 von 96 Haltekanten der 1. Priorität soll bis Ende 2023 erst das Bauprojekt erstellt sein! Zudem stellt sich die Frage, ob ein Abwägen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses legal ist, respektive wie gross der gesetzliche Spielraum ist und wem es obliegt, zu entscheiden, ob eine der noch nicht behindertengerechten 190 Haltekanten saniert wird oder nicht. Kann es im Sinne des Kantons sein, erst dann zu reagieren, wenn eine Einsprache, respektive ein rechtliches Begehren vorliegt? Unser Anspruch an den Kanton Appenzell Ausserrhoden ist es, dass die Integration von Menschen mit Beeinträchtigung eine Selbstverständlichkeit ist.	PU	Der Regierungsrat hat sich bereits mehrfach zu diesen Fragen geäussert. Alle Gemeinden haben rechtzeitig umfassende Unterlagen zur Priorisierung bei den Umbauten erhalten. Die Umsetzung auf dem Kantonsstrassennetz erfolgt ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Der Regierungsrat verweist zudem auf die Eingabe der Procap St.Gallen-Appenzell, welche dem Kanton eine sorgfältige Vorgehensweise attestiert und für die gute Zusammenarbeit dankt.
	Der Verband anerkennt, dass behinderte Personen in der Lage sein müssen, sich mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen. In diesem Sinne hat er auch Verständnis für die diesbezüglichen Bauvorhaben, welche allerdings mit Augenmass realisiert werden sollten. Der Ausbau dieser Infrastrukturen darf nicht dazu führen, dass die strassenmässige Erschliessung verschlechtert wird.	ACS	Die Bedenken, dass Fahrbahnhaltestellen die strassenmässige Erschliessung verschlechtern, teilt der Regierungsrat nicht.
	Die Kosten für einen Umbau einer Haltestelle gemäss Behindertengleichstellungsgesetz bewegen sich in der Grössenordnung von CHF 150'000-250'000. Das Tiefbauamt sei anzuweisen, die bereits erfolgte Priorisierung für den Umbau der Haltestellen erneut einer vertieften Kosten- und Nutzenanalyse unter	Privatperson	Die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde sind kein zulässiges Kriterium für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben. Aus Sicht der Menschen mit körperlichen Einschränkungen wäre das zu-

	Einbezug der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden zu unterziehen.		dem völlig unverständlich.
1.11	Bundesgesetz über Velowege		
1.11	Der Gemeinderat ist an einer schnellen Umsetzung des eidg. Veloweggesetzes im kantonalen Strassengesetz interessiert. Die Arbeiten für die entsprechende Teilrevision sind nach Möglichkeit bereits aufzunehmen, damit ein Inkrafttreten ab dem 1. Januar 2026 realistisch ist.	Herisau	Die Teilrevision des Strassengesetzes ist in der Sach- und Terminplanung des AFP enthalten. Die Arbeiten sind am Laufen.
	Ein Blick auf die Radstreckenplanung (gemäss Kantonalem Richtplan) zeigt, dass neben der Hauptverbindung Rheineck-Heiden-Trogen-Teufen insbesondere im "östlichen Vorderland" keine Strecken geplant sind. Dies obwohl es sich bei den Teilstrecken Büriswilen–Walzenhausen Dorf–Wolfhalden oder Lachen um erstaunlich vielbefahrene Velostrecken handelt. Unklar ist der Gemeinde, ob diese Strecken keiner baulichen Anpassung gemäss erwartetem Bundesgesetz bedürfen bzw. den Anforderungen genügen oder ob die Förderung des Veloverkehrs im "östlichen Vorderland" nicht vorgesehen ist.	Walzenhausen	Das Vorderland hat deutlich tiefere Verkehrszahlen als das Mittel- und das Hinterland. Das spiegelt sich in den Strassenklassierungen, den Ausbaustandards auf dem Kantonsstrassennetz und den Vorgaben im Richtplan wieder. Bis zu einem DTV ausserorts von rund 3000 Fahrzeugen geht man bis heute davon aus, dass die Führung der Velos im Mischverkehr akzeptierbar ist, wenn keine attraktiven Wege abseits der Kantonsstrassen zur Verfügung stehen.
	Die Partei fordert den Ausbau und Gewährleistung der Sicherheit der Velowege und dies vor 2027.	Junge Grüne	Bei allen Objekten im vorliegenden Programm wurden und werden die Anliegen des Veloverkehrsthematisiert, planerisch behandelt und den anderen Interessen gegenübergestellt. Parallel dazu erfolgt auf der Basis des Veloweggesetzes die Netzplanung. Die Planungsprozesse lassen sich jedoch nicht beliebig beschleunigen und es braucht – wo fehlend – gesetzlich definierte Zuständigkeiten und Kostenteiler.

	<p>Die Ausserrhoder Stimmbürgerschaft hat bereits am 23. September 2018 mit 68 % Ja-Stimmen die Förderung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung zugestimmt. Die Umsetzung in ein Bundesgesetz lässt aber noch auf sich warten und wird nicht vor 2023 geschehen.</p> <p>Nach Auffassung der Partei ist es dringend erforderlich, zeitnah Massnahmen einzuleiten. Das Schwergewicht sollte auf der Verbesserung des Velowegenetzes für den Alltag liegen, da es unter energiepolitischen Aspekten ein zentrales Anliegen ist, den Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern. Die Hauptachsen im Kanton sind für Velofahrer/innen immer noch gefährlich oder wenig attraktiv. Ein Abwarten bis 2023 lässt wichtige Zeit ungenutzt verstreichen.</p>	FDP	<p>Bei allen Objekten im vorliegenden Programm wurden und werden die Anliegen des Veloverkehrsthematisiert, planerisch behandelt und den anderen Interessen gegenübergestellt.</p> <p>Parallel dazu läuft auf der operativen Ebene die Netzplanung. Diese Planung stellt vielfältige Anforderungen. Linienführung, Sicherheit, Komfort und die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln sind sorgfältig zu prüfen und zu berücksichtigen. Und es braucht auf den Kanton und seine Topografie und Erschliessungsstruktur angepasste Vorgaben. Das bedeutet v.a. auch eine intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Diese Planungsprozesse lassen sich nicht beliebig beschleunigen.</p>
	<p>Nach Inkrafttreten Veloweggesetzes müssen innert fünf Jahren das Velowegnetz für den Alltag und jenes für die Freizeit in verbindlichen Richtplänen verankert werden, ebenso müssen unter anderem Aufgabenteilung und Kostenteiler festgelegt werden. Gemäss vorliegenden Unterlagen wird dafür mit mindestens drei Jahren gerechnet. Dieser Umstand veranlasst den Kanton dazu, keine zusätzlichen Projekte/Finanzmittel in das vorliegende Programm aufzunehmen. Tatsache ist, dass das Ausserrhoder Velonetz erhebliche Lücken aufweist. Mit Blick auf die Klimaziele gilt es den Fahrrad- und Langsamverkehr zu fördern. Dies mit dem Ziel für Velobenutzende sichere Möglichkeiten zu schaffen, etwa die Strecke vom Wohnort bis zu einer öV-Haltstelle mit dem Fahrrad zurücklegen oder von Ort zu Ort gelangen zu können. Auch wenn nicht geplant, so wäre es doch weitsichtig, die nötigen Ausbauten bereits jetzt anzugehen und damit nicht nochmals vier bis fünf Jahre zuzuwarten. Ein neuer Kostenteiler zwischen</p>	PU	<p>Die Teilrevision des Strassengesetzes ist in der Sach- und Terminplanung des AFP enthalten.</p> <p>Parallel dazu läuft auf der operativen Ebene die Netzplanung. Diese Planung stellt vielfältige Anforderungen. Linienführung, Sicherheit, Komfort und die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln sind sorgfältig zu prüfen und zu berücksichtigen. Und es braucht auf den Kanton und seine Topografie und Erschliessungsstruktur angepasste Vorgaben. Das bedeutet v.a. auch eine intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Diese Planungsprozesse lassen sich nicht</p>

	<p>Kanton und Gemeinden für Velowege ist deshalb zu prüfen, damit die Gemeinden nicht aus finanzpolitischen Überlegungen Velowege nicht realisieren, obwohl Strassen zu diesem Zeitpunkt saniert werden.</p>		<p>beliebig beschleunigen.</p> <p>Neue Kostenteiler bedingen eine gesetzliche Grundlage. Die Revision des Strassengesetzes durchläuft die ordentlichen Prozesse. Letztendlich entscheidet der Kantonsrat, auch über die Verteilung der Kosten. Es ist ein Widerspruch, wenn die Partei einerseits erkennt, dass wohl neue Kostenteiler notwendig sind und gleichzeitig eine beschleunigte Realisierung von zusätzlichen Objekten für die Veloförderung fordert.</p> <p>Im Übrigen hat der Regierungsrat zusätzliche Verbesserungen in der Veloführung ab Niederteufen in Richtung St.Gallen ins Programm aufgenommen (P 1712), als Ersatz für den Wegfall der Ortsdurchfahrt Teufen.</p>
	<p>Nach Auffassung der Partei und des Verbandes kann mit der Planung nicht bis 2028 zugewartet werden. Es ist dringend erforderlich, zeitnah Massnahmen einzuleiten. Das Schwergewicht sollte auf der Verbesserung des Velowegenetzes für den Alltag liegen, da es unter energiepolitischen Aspekten ein zentrales Anliegen ist, den Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern. Die Hauptachsen im Kanton sind für Velofahrer: innen immer noch gefährlich oder wenig attraktiv. Ein Abwarten bis 2028 lässt wichtige Zeit ungenutzt verstreichen.</p> <p>Sie sind der Meinung, dass bei den Strassenbauprojekten die aktuell in der Vorbereitung sind oder nun mit dem 4. Strassenbau- und Investitionsprogramm vorgestellt werden die obengenannten Grundsätze bereits zu berücksichtigen sind.</p>	<p>SP Pro Velo</p>	<p>Die Teilrevision des Strassengesetzes ist in der Sach- und Terminplanung des AFP enthalten.</p> <p>Bei allen Objekten im vorliegenden Programm wurden und werden die Anliegen des Veloverkehrsthematisiert, planerisch behandelt und den anderen Interessen gegenübergestellt. Das gilt auch für alle anderen Planungen. Es besteht in keiner Art und Weise ein Planungsstopp oder eine andre Form von Abwarten. Die Planungsprozesse lassen sich jedoch nicht beliebig beschleunigen.</p>

	<p>Der Verzicht auf zusätzliche Velo-Projekte in diesem Strassenbauprogramm mit der Begründung der «fehlenden gesetzlichen und konzeptionellen Abstimmung, welche das Gesetz erfordert», ist fadenscheinig. Das geltende Strassengesetz (StrG) klärt in Kapitel 6 Abschnitt «Kostentragung, Art. 75 Beiträge der Gemeinden», wie der Kostenschlüssel geregelt ist. Auf Basis dieser Schlüssel kann bis zur Revision des Strassengesetzes weiterhin Veloinfrastruktur erstellt werden. Insbesondere die im Agglomerationsprogramm eingegebene neue Veloverbindung zwischen Liebegg und St.Gallen/Riethüsli sollte im 4. Strassenbauprogramm berücksichtigt und vordringlich realisiert werden. Im Übrigen macht das Veloweggesetz selbst keine Aussagen darüber, wie der Kostenschlüssel genau geregelt werden muss.</p>		<p>Parallel dazu läuft auf der operativen Ebene die Netzplanung. Diese Planung stellt vielfältige Anforderungen. Linienführung, Sicherheit, Komfort und die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln sind sorgfältig zu prüfen und zu berücksichtigen. Und es braucht auf den Kanton und seine Topografie und Erschliessungsstruktur angepasste Vorgaben. Das bedeutet v.a. auch eine intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden.</p> <p>Im Übrigen hat der Regierungsrat zusätzliche Verbesserungen in der Veloführung ab Niederteufen in Richtung St.Gallen ins Programm aufgenommen (P 1712), als Ersatz für den Wegfall der Ortsdurchfahrt Teufen.</p>
	<p>Die SVP erwartet, dass das eidgenössische Veloweggesetz pragmatisch und unter Berücksichtigung der Topografie umgesetzt wird. Zudem fordert sie, dass die Finanzierung über das Strassenbudget läuft und entsprechend aus der bestehenden Strassenrechnung finanziert wird. Die Gemeinden sollen durch das Gesetz nicht noch mehr belastet werden.</p>	SVP	<p>Die Teilrevision des Strassengesetzes nimmt den ordentlichen Lauf von Gesetzesrevisionen. Letztendlich entscheidet der Kantonsrat, auch über die Verteilung der Kosten.</p>
	<p>Beim gesetzgeberischen Prozess auf kantonaler Stufe sei auch das Verursacherprinzip einzubeziehen und von den Velofahrern eine Abgabe einzufordern.</p>	Privatperson	<p>Die Kantone haben keine entsprechende gesetzgeberische Kompetenz. Der Bundesrat ist in seiner Antwort auf eine entsprechende Motion im Mai 2022 der Ansicht, dass eine zentrale Erhebung und anschliessende Verteilung von Abgaben für den Veloverkehr an die jeweiligen Strasseneigentümer zu einem unverhältnismässig</p>

			hohen Verwaltungsaufwand führen würde, ohne dem Anspruch nach einer "Nutzerfinanzierung" über alle drei Staatsebenen hinweg zu genügen. Der Bundesrat sieht deshalb keine Veranlassung, von den bestehenden Finanzierungsinstrumenten abzuweichen.
1.14.1	Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge		
	Die Partei stellt erstaunt fest, dass die Vorgaben der Eisenbahnverordnung, welche eine Sanierung bis 2014 festlegt, 2022 noch immer nicht umgesetzt sind. Wäre hier der Kanton als Oberaufsicht und Besteller nicht in der Pflicht?	PU	Der Regierungsrat hält fest, dass die Aufsicht über die AB dem Bundesamt für Verkehr obliegt. Die Sanierung ist eine gesetzliche Pflicht und wurde nicht vom Kanton "bestellt".
1.14.4	Appenzeller Bahnen, Vögelinseggtunnel in Speicher		
	Die Partei äussert Kritik am Tunnel-Projekt der Appenzeller Bahnen in der Vögelinsegg, Speicher. Sie bezweifelt die Notwendigkeit dieses Projekts und erachtet es darum als nicht zielführend. Der Aufwand und die Kosten, welche durch den Bau dieses Tunnels entstehen, decken nach der Partei bei weitem nicht den Nutzen und die minimale Zeiteinsparung durch die neue Linie. Ausserdem ist der Ausblick aus dem Fenster auf die Gemeinden Rehetobel, Eggersried, Trogen, Speicher und Wald auf der Strecke Speicher Schützengarten-Vögelinsegg so schöner als eine schwarze Tunnelwand.	Junge Grüne	Der Regierungsrat verweist auf die Resultate der Korridorstudie des Bundesamts für Verkehr vom Sommer 2021. Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, dass der Vollknoten St.Gallen realisiert werden kann und die notwendige Fahrplanstabilität auf den Zubringerstrecken gewährleistet wird.
	Der Bedarf eines Tunnels zwischen Vögelinsegg und Speicher wird bezweifelt. Das sei im internationalen Kontext nicht nachvollziehbar. Investitionen von CHF 65 Mio. dürften das Volumen der normal anstehenden Unterhaltsinvestitionen bei weitem übersteigen. Entsprechend besteht kein Bedarf weitere «nice to	Privatperson	Siehe Stellungnahme zur Eingabe der Jungen Grünen.

	have» Projekte zu planen.		
	Die Realisierung des Vögelinseggtunnels erfolgt nicht vor 2030. Der Umgang mit der Haltestelle Vögelinsegg bis zur Inbetriebnahme des Tunnels ist beim BAV in Klärung.	Appenzeller Bahnen	Kenntnisnahme.
P3201	Die procap konnte mit den Appenzeller Bahnen bei den Haltestellen Vögelinsegg und Bendlehn, Speicher, das Konzept und vereinzelte Probleme der Haltestellen besprechen. Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen wurden nicht erstellt. Es wird gewünscht, dass das Tiefbauamt die AB auffordern soll, deren Haltestellenprojekte auch procap zur Stellungnahme zu unterbreiten.	procap St.Gallen	Die Umbauten der Haltestellen laufen in einem eisenbahnrechtlichen Verfahren unter Regie des Bundesamts für Verkehr. Procap wurde informiert, dass sie sich direkt ans BAV und die AB wenden müssen.

E. Kapitel 2, Nationalstrasse N25

	Eingabe	Teilnehmer	Bemerkungen und Stellungnahme des Regierungsrates
	Die geplanten Projekte an der N25 sind im 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 nicht ausgewiesen. Hundwil ist in den nächsten Jahren vermehrt von Projekten an der Nationalstrasse N25, insbesondere bezüglich Langsamverkehr (Veloweg), betroffen. Die Gemeinde würde es deshalb begrüßen, wenn diese Projekte auf einer separaten Liste ausgewiesen werden.	Hundwil	Das kantonale Strassenbauprogramm ist auf das Kantonsstrassennetz beschränkt, die Objektliste kann keine Drittprojekte ohne Bezug zum Kantonsstrassennetz umfassen.
	Die Zuständigkeit für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen auf der N25 wechselt mit der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes von der Gemeinde zum ASTRA. Die Gemeinde geht aufs ASTRA zu.	Herisau	Kenntnisnahme.

	<p>Enttäuschung, dass auf dem Streckenabschnitt Hundwilertobelbrücke–Friedhof Hundwil in den kommenden vier Jahren nichts geschehen wird, und für den Abschnitt Hundwil–Sonderau–Kantonsgrenze AR/AI noch nicht einmal ein Projekt existiert. Die Partei ist der Meinung, dass in Sachen Ausbau Velonetz nicht weiter zugewartet werden darf.</p>	PU	<p>Die Zuständigkeiten haben mit dem Netzbeschluss Nationalstrasse per 1. Januar 2020 und der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes per 1. Januar 2023 geändert. Neu ist das ASTRA allein zuständig. Das ASTRA bespricht im Spätsommer 2023 mit der Gemeinde Hundwil die nächsten Schritte.</p>
	<p>Der Verband unterstützt die Bemühungen der Appenzeller Kantone, beim Bund zu erwirken, dass das vorhandene Projekt vom ASTRA zügig weiterbearbeitet wird. Dabei dürfen die Ostschweizer Projekte nicht gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr ist anzustreben, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Ostschweiz - einschliesslich der Anbindung an das Nationalstrassennetz - generell verbessert wird.</p>	ACS	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Die Partei bedauert, dass der Kanton das Projekt Zubringer Appenzellerland nicht aktualisiert hat. Es gilt das Vorhaben anzupassen und weiterzutreiben. Zudem gilt es zusätzliche Massnahmen zur sofortigen Minderung von Sicherheitsproblemen in Angriff zu nehmen (Unter- und/oder Überführungen, Schulwege). In künftigen Gesprächen mit dem Eigentümer Bund, erwartet die Partei ein bestimmtes und zielgerichtetes Auftreten, um die Situation endlich zu verbessern und eine nachhaltige Entlastung zu erreichen. Zudem sind bei einer Nichtaufnahme des Projektes Sofortmassnahmen zur Verbesserung zu treffen.</p>	PU	<p>Kenntnisnahme. Die Zuständigkeiten haben per 1. Januar 2020 geändert. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat keine Kompetenz, auf der N25 zu planen. Er ist vom Bund in die aktuellen Betrachtungen im Rahmen der Korridorstudie Winkeln – Herisau - Appenzell eingebunden und bring seine Anliegen dort ein.</p>
	<p>Ein Baustart des Rad-Gehwegs entlang der N25 (Enggenhüttenstrasse) von Appenzell Richtung Hargarten und weiter bis nach Herisau ist durchaus realistisch. Entscheidend ist der politische Wille sowie die Koordination mit dem ASTRA und der zuständigen Filiale Winterthur. Die durch das Veloweggesetz veränderte positive Ausgangslage kann durch die Kantone gewinnbringend genutzt</p>	Pro Velo	<p>Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung nicht. Der Bund hat einen Handlungsbedarf im Verkehrsraum Gossau-Winkeln-Herisau erkannt und den Zubringer Appenzellerland in den STEP aufgenommen. Der Kanton ist vom Bund in die aktu-</p>

	<p>werden, indem sie ihre Projekte rasch baureif ausarbeiten und somit auch rascher finanzieren lassen können. Die Velosanierung bzw. ein Teil der Lückenschliessungen für den Fuss- und Veloverkehr auf der N25 sind mit einem Effort seitens des Kantons AR und dem Bund durchaus vorstellbar. Die prioritäre Bearbeitung könnte auch ein Gegengeschäft zur verwehrt Aufnahme ins STEP sein.</p>		<p>ellen Betrachtungen im Rahmen der Korridorstudie Winkeln – Herisau - Appenzell eingebunden und bring seine Anliegen ein. Ohne die Korridorstudie fehlen dem Bund die Entscheidungsgrundlagen für den weiteren Ausbau der Infrastruktur.</p>
--	--	--	--

F. Kapitel 3, Rückblick und Stand Umsetzung 3. Programm 2019–2022

	Eingabe	Teilnehmer	Bemerkungen und Stellungnahme des Regierungsrates
	<p>Erst ein Teil der im 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 aufgeführten Objekte konnte bis dato realisiert werden. Bei mehreren Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen. Daher sei an dieser Stelle unsere Empfehlung zu mehr Reserveprojekten wiederholt. Zu den ausgeführten Objekten äussern wir uns im speziellen zum Landsgemeindeplatz Trogen. Die Ausführung ist unbestritten schön. Die Kreuzung aber ist unseres Erachtens weiterhin verwirlich und birgt trotz geringer Geschwindigkeiten ein grosses Unfallpotential und Probleme bei der Beschilderung für ortsunkundige Automobilisten.</p>	PU	<p>Der Regierungsrat hat Reserveprojekte im Programm aufgenommen. Die beschränkten Ressourcen in der Privatwirtschaft wie in der Verwaltung lassen das Ausarbeiten von zusätzlichen Reserveprojekten nicht zu.</p> <p>Bezüglich des Landsgemeindeplatzes in Trogen beobachtet die Polizei die Situation laufend.</p>

G. Kapitel 4, Objektliste des 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2023–2026

Projekt-Nr.	Kantonsstrasse / Eingabe / Antrag	Teilnehmer	Bemerkungen und Stellungnahme des Regierungsrates
P 1589 (4.6.1)	KS 8, Waldstatt-Urnäsch, Ausbau Murbach–Sulzbrunnen mit Rad-/Gehweg Der Gemeinderat stimmt der Schliessung der Lücke Velo- und Fusswegverbindung zu. Wegen der schlechten Geologie soll auch eine Brücke geprüft werden.	Urnäsch	Im Rahmen der Vorstudien wurde eine Brückenlösung geprüft. Die Fundation im schlechten Baugrund spricht dagegen.
	Das Projekt Veloweg/Ausbau Murbach–Sulzbrunnen ist dringend. Es stellt sich die Frage, ob eine langfristige Planung gemeinsam mit den Appenzeller Bahnen bezüglich einer Brücke Murbach sinnvoll und zweckdienlich wäre. Dies könnte diverse Verbesserungen mit sich bringen: Keine Kosten durch Rutschungen in diesem Bereich, einige Bahnübergänge könnten eliminiert werden, die Appenzeller Bahnen profitierten mit kürzeren Fahrzeiten etc.	PU	Vgl. Antwort Urnäsch.
	Bedingte Zustimmung. Es fehlt ein Gesamtkonzept für die Streckenführung Urnäsch–Waldstatt aus Sicht des Langsamverkehrs.	SP	Der Regierungsrat verweist auf die kommende Netzplanung im Rahmen der Umsetzung des Veloweggesetzes. Er hält indes auch fest, dass aufgrund der Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25 – 35 Jahren die Umsetzung von Gesamtkonzepten auf ganzen Strassennetzen meist daran scheitern, dass die gesellschaftlichen und verkehrlichen Bedürfnisse schneller ändern, als die Anlagen altern. Hinzu kommen die Gemeindegrenzen. Die Strecke Waldstatt-Urnäsch ist ein gutes Beispiel. Während die Gemeinde Waldstatt beim Ausbau Trüübli-Murbach in den 1990er Jahren keinen Bedarf nach einer Fussgängerführung entlang der Kantonsstrasse sah,

			musste sie mit der Eröffnung des REKA-Dorfes erkennen, dass es nicht möglich ist, zu Fuss mit einem Kinderwagen in die (kinderfreundliche) Badi Waldstatt zu gelangen. Weil für die Fusswegnetze die Gemeinden zuständig sind, haben ihre Entscheide ein hohes Gewicht.
	Östlich der Strasse befindet sich eine Naturschutzzone. Bei einem Ausbau des Radwegs sei darauf zu achten, die Naturschutzfläche möglichst nicht zu tangieren. Falls die Naturschutzfläche beim Ausbau tangiert wird, sei bereits in der Planung angemessener Ersatz zu planen.	WWF	Das Tiefbauamt wird den Kontakt zum WWF herstellen.
P 1596 (4.6.1)	KS 44, Schönaustrasse, Schwägalpstrasse–Egglibachbrücke, 2. Etappe Der Gemeinderat sieht hohe Priorität. Die Umsetzung sollte ab 2023 erfolgen.	Urnäsch	Der Baustart ist erfolgt, der Abschluss Ende 2023 ist realistisch.
	Beide lehnen das Vorhaben ab, da es unverhältnismässig sei. Angesichts der minimalen Benützung dieser Strassenstrecke sei Art. 16 Abs. 2 der Strassenverordnung (Ausnahmeklausel) anzuwenden.	SP, Pro Velo	Die Anwohner und die Gemeinde wünschten ausdrücklich die verkehrliche Verbesserung. Das Projekt ist mit einer Strassenbreite von 5.50 m genehmigt und bereits im Bau. Aufgrund der Höhenlage ist immer auch die Wintersituation mit Schneemaden einzurechnen. Die Strecke ist überlagert mit der nationalen Route Nr. 4 von SchweizMobil, Veloland. Gemäss Empfehlungen des ASTRA sind wenig befahrene Strassen im Mischverkehr aus Sicht Velo mit einer Breite zwischen 5 und 6 m auszustatten. So können Velos mit genügendem Abstand überholt werden, aber es können nicht zwei Autos auf Höhe eines Velos kreuzen und die Velofahrenden gefährden. Es ist

			nicht verständlich, dass SP und Pro Velo solche elementaren Planungsgrundsätze zu Gunsten des Velos negieren.
P 1592 P 1288 P 1695 (4.6.2)	Einverstanden mit den geplanten Strassenausbauten Bahnhofkreisel (im Bau) Sanierung Obstmarkt (in Planung) Sanierung Schwänlikreisel (in Planung).	Herisau	Das Projekt P 1695 Sanierung Schwänlikreisel ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation nach dem Prüfbericht des Bundes vom 10. Februar 2023 als A-Massnahme aufgenommen. Die Planung wird forciert.
P 1288	KS 1, Neugestaltung Obstmarkt, Herisau Die Partei bittet zu prüfen, von welcher Dringlichkeit das Projekt Neugestaltung Obstmarkt in Herisau ist. In Anbetracht der kontroversen Situation sollte hier zurückhaltend operiert werden.	FDP	Die Federführung liegt bei der Gemeinde. Der Einwohnerrat hat dem Planungskredit am 21. September 2021 mit 24 Ja- zu 1 Nein-Stimme zugestimmt.
P1592 P1288	Die Partei unterstützt die Arealentwicklung am Bahnhof und die Neugestaltung des Obstmarkts.	SP	Kenntnisnahme.
	Bei kombinierten und flächenübergreifenden Aussenbereichen und besonders an diesem zentralen und multifunktional nutzbaren Platz ist die Einhaltung der einschlägigen Normen für ein möglichst hindernisfreies Werk wichtig. Der Verband empfiehlt, eine Stellungnahme bei ihm einzuholen.	procap St.Gallen	Der Kontakt hat stattgefunden, verschiedene Anregungen wurden ins Projekt übernommen.
P 1695	Schwänlikreuzung Die Partei bedauert, dass dieses Sanierungsprojekt aus Ressourcengründen innerhalb der Periode 2023-2026 nicht umsetzbar ist, obwohl diese Kreuzung für zahlreiche Unfälle bekannt ist. Sie verlangt, dass die Umsetzung dieses Projektes möglichst schnell angegangen und zwingend an das Projekt Umfahrung Herisau ausgerichtet wird. Auch stellt sie die Frage, ob die Brücke betref-	PU	Das Projekt P 1695 Sanierung Schwänlikreisel ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation nach dem Prüfbericht des Bundes vom 10. Februar 2023 als A-Massnahme aufgenommen. Die Planung wird forciert.

	<p>fund Zustand, Statik und Sicherung die Grenzwerte inkl. Sicherheitsmarge noch einhält?</p>		<p>Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts sind verschiedene Fragen zu klären.</p>
	<p>Die SP lehnt das Vorhaben mit Hinweis auf die Vernehmlassung zum 3. Programm ab. Die SP beantragt eine Streichung der Neuordnung des Kreisels aus dem vorgelegten Entwurf. Die heutige Situation ist aus ihrer Sicht nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der A25 zwingend nötig wäre. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuordnung ist zu schlecht.</p>	SP	<p>Die Projektierung startet erst. Der Regierungsrat ist sich gewohnt, die Kosten-Nutzeneinschätzung erst nach Vorliegen der entsprechenden Grundlagen zu fällen. Zudem hat der Bundesrat das Projekt nicht grundlos ins Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen.</p>
P 1484	<p>KS Nr. 40, Huebstrasse Der Gemeinderat regt an, die KS 40 im Verlauf der Periode zu übernehmen. Sie ist im Richtplan unter die an die Standortgemeinde abzutretenden Strassen aufgelistet (Kapitel V.2.2). Die Gemeinde ist dann frei, die Nutzung und Gestaltung der Strasse gänzlich auf ihre Bedürfnisse auszurichten. Entsprechende Anfragen aus der Bevölkerung werden von den Gebieten Hueb, Obere Hueb und vom Schachen regelmässig an die Gemeinde Herisau gestellt.</p>	Herisau	<p>Der Regierungsrat nimmt das Projekt P 1484, Friedeck-obere Hueb, ins Programm auf als eines der Ersatzobjekte für die Ortsdurchfahrt Teufen. Das Projekt soll mit Blick auf die Abtretungsmodalitäten nach Art. 9 Strassengesetz ausgedehnt und weiterbearbeitet werden. Dabei steht die Ermittlung der Entschädigungssumme im Vordergrund.</p>
P 1234 (4.6.3)	<p>Hirschen–Landscheide Zustimmung des Gemeinderats. Er hat zur Frage des Temporegimes eine Neu Beurteilung vorgenommen und möchte, dass von Seiten Kanton die Temporeduktion nochmals überprüft wird.</p>	Schwellbrunn	<p>Das Temporegime wurde von Seite Kantonspolizei und Tiefbauamt mit der Gemeinde besprochen, die letzten Entscheide sind pendent. Eine allfällige Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion obliegt dem Departement Bau und Volkswirtschaft.</p>
	<p>Bedingte Unterstützung. Das vorgesehene Projekt führt zu einer unnötigen Verbreiterung der Fahrbahn. Art. 16 Abs. 2 der Strassenverordnung (Ausnahmeklausel) sei anzuwenden.</p>	SP	<p>Das Projekt bzw. der Querschnitt ist in Absprache mit der Gemeinde Schwellbrunn entwickelt worden. Das DBV hat das Projekt im Februar 2022</p>

			genehmigt und öffentlich aufgelegt. Bezüglich Fahrbahnbreite verweist der Regierungsrat auf seine Bemerkungen zu P 1596 in Urnäsch.
P 1583	Rest Harmonie–im Rank, Schwellbrunn Der Gemeinderat befürwortet die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt nach wie vor. Das Projekt soll in einem zweiten Anlauf (nach teilweise Gutheissung eines Rekurses durch den Regierungsrat) umgesetzt werden. Auch am Einbezug der Bushaltestellen Halden in das Bauprojekt und der Erweiterung des Planungssperimeters, hält er fest. Der Gemeinderat wünscht, die Einführung der damit verknüpften Tempo 30-Zone in absehbarer Zeit umzusetzen.	Schwellbrunn	Das Tiefbauamt hat mit der Gemeinde den Fahrplan für die Tempo-30-Zone festgelegt.
	Der Verband bittet, bei der Projektausarbeitung die Norm VSS-EN 640 075 zu beachten.	procap St.Gallen	Das Tiefbauamt nimmt Kontakt auf.
P 1668 (4.6.4)	KS 43.1, Hundwil–Zürchersmühle Der Gemeinderat bedauert, dass die Erneuerung Örtlismühle–Hinterebnet als Unterhaltsprojekt ohne zeitliche Dringlichkeit eingeteilt und nicht als Einzelobjekt aufgelistet wurde.	Hundwil	Der Regierungsrat hat das Projekt P 1668 ins Programm aufgenommen als eines der Ersatzobjekte für die Ortsdurchfahrt Teufen. Die Planaufgabe soll noch im Verlauf 2023 erfolgen.
P1674 (4.6.7)	N25, KS 7, Kreuzung Mooshalde, Waldstatt Der Gemeinderat sieht hohen Handlungsbedarf bei diesem Knotenpunkt und wünscht sich eine rasche Umsetzung des Projekts.	Gemeinderat Waldstatt	Ein Studienwettbewerb im Frühjahr 2019 musste abgebrochen werden, weil sich keine Ingenieurbüros beworben haben. Es fehlen überall fachliche Ressourcen, auch im Tiefbauamt ist aktuell die Stelle Brückeningenieur nicht besetzt. Mit den beschränkten Ressourcen kann voraussichtlich nur das typähnliche, Projekt P 1695, Schwänlikreuzung Herisau, umgesetzt werden. Letzteres ist als Bestandteil des Agglomerationsprogramms

			4. Generation zeitlich dringender. Sobald Planungsressourcen vorhanden sind, wird das Projekt wieder aufgenommen.
	Der Fokus auf Unfallschwerpunkte wird begrüsst. Es ist schwer verständlich, warum der Studienwettbewerb zur Kreuzung Mooshalde im Frühjahr 2019 schubladisiert wurde.	FDP	Siehe Stellungnahme zur Eingabe der Gemeinde Waldstatt
	Ablehnung. Die Kreuzung gehört unbestritten zu den gefährlichen Kreuzungen in der Region. Dennoch scheint aus Sicht der SP ein kompletter Umbau der Kreuzung unverhältnismässig. Sinnvoller wäre eine klare Visualisierung, dass die Mooshalde-Kreuzung bereits Siedlungsgebiet ist. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret vorliegt.	SP	Der Regierungsrat teilt diese Ansicht nicht. Die Unfallzahlen und die Rückmeldungen einer Vielzahl von Beteiligten und Verkehrsteilnehmenden über die letzten Jahre sprechen klar für ein umfassendes Projekt zum Umbau der Kreuzung.
	Sobald eine Studie zur Kreuzung Mooshalde vorliegt, kann das weitere Vorgehen zwischen dem Kanton und dem ASTRA abgestimmt werden. Der Lead der Projektplanung liegt gemäss Vereinbarung beim Kanton.	ASTRA	Der Kanton wird den Lead weiterhin übernehmen.
	Die AB begrüssen eine Unterquerung der Kreuzung Mooshalde und die damit verbundene Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger. Dieses Vorhaben sollte nicht unter den erwähnten fehlenden Ressourcen leiden.	Appenzeller Bahnen	Kenntnisnahme.
P 1686 (4.6.8)	KS 12.3, Sanierung Ortsdurchfahrt Die Projekte Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen und Umbau Kreuzung Sternen stehen in Abhängigkeit zur kommunalen Abstimmung vom Mai 2022 über die Tunnellösung. Eine Tunnellösung ist aus Sicht der Partei unverhältnismässig. Aus ihrer Sicht sollte das Projekt «Kantonsstrasse Nr. 12.3, Teufen, Verbesserung für Veloverkehr» im Rahmen des Projektes «Sanierung Ortsdurchfahrt	SP	Nach den kommunalen Abstimmungen vom 15. Mai (Initiative) und 25. September 2022 (Planungskredit) über ein Alternativprojekt (Tunnellösung) zum Projekt Doppelspur der AB auf der Strecke Stofel-Bahnhof entschied die AB mit Kanton und Gemeinde, das Projekt Doppelspur zu

	<p>Teufen» forciert umgesetzt werden. Die Strecke hat insbesondere eine hohe Relevanz für Schüler und Pendler, denen gemäss Kantonalem Richtplan erste Priorität beim Ausbau von Radstrecken zukommt. Dabei sind die Kriterien aus dem neuen Veloweggesetz anzuwenden.</p>		<p>sistieren. Es ist damit innerhalb der Periode 2023-2026 nicht realistisch, die Kantonsstrasse der Ortsdurchfahrt Teufen im Zuge des Projekts Doppelspur zu erneuern.</p> <p>Der Regierungsrat hat das Objekt Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen aus der Liste gestrichen. Mit der Vorbereitung für das 5. Strassenbauprogramm 2027-2030 wird 2025 eine Neubeurteilung vorgenommen. Das deckt sich mit dem Zeitplan der Gemeinde Teufen für die Ausarbeitung eines Bauprojekts für einen Tunnel mit zugehörigem Objektkredit.</p>
	<p>Die Interessengruppe hat verschiedene Anliegen zur Verbesserung für den Veloverkehr auf der Strecke Sonnenweiher (Niederteufen)–Bahnhofskreuzung und im Rahmen des Bahnprojekts Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen.</p>	<p>IG Veloverkehr Teufen</p>	<p>Weil das Projekt aus den oben aufgeführten Gründen sistiert und nicht mehr im Programm ist, verzichtet der Regierungsrat auf weitere Ausführungen.</p> <p>Es ist auch nicht realistisch, die Strecke Nieder-teufen-Sternen jetzt zu beplanen, ohne dass die Entscheide im Dorfzentrum gefällt sind. Denn es kommt unweigerlich bereits zu Beginn einer Planung die Frage auf, ob die Bahn im Zweirichtungsverkehr auf der Strasse geführt werden soll, damit Platz für den Veloverkehr geschaffen werden kann.</p>

	Eine Privatperson äussert sich umfangreich zur verschiedenen Themen im Programm und zieht überall den Quervergleich zum Projekt Ortsdurchfahrt Teufen.	Privatperson	Weil das Projekt aus den oben aufgeführten Gründen sistiert und nicht mehr im Programm ist, verzichtet der Regierungsrat auf weitere Ausführungen. Die Person steht zudem in Austausch mit dem DBV.
P1679	KS 12, St.Gallen–Teufen, Zubringer Güterbahnhof Die SP lehnt die Engpassbeseitigung St. Gallen mit 3. Röhre Rosenberg tunnel und Zubringer Güterbahnhof ab. Hier wird ein komplett falsches Signal gesetzt. Die Engpassbeseitigung auf der Liebegg wird einen unverhältnismässigen Mehrverkehr verursachen, der fortlaufend auf Appenzell Ausserrhoder Boden zu bewältigen ist. Zudem steht der Mehrwert durch das geplante Projekt vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Kantons in keinem Verhältnis.	SP	Das Projekt ist nur informativ aufgeführt und nicht Bestandteil der Objektliste. Der Informationsfluss über das Projekt erfolgt separat. Der Kanton St.Gallen hat dazu eine Homepage eingerichtet. <i>https://zubringer-gueterbahnhof.ch</i>
P 1700	KS 12, St.Gallen–Teufen, Verbreiterung Rad-Gehweg Liebegg–Lustmühle Ein konkretes Projekt liegt noch nicht vor. Eine Verbreiterung eines separierten Radwegs Liebegg–Lustmühle macht für die SP nur dann Sinn, wenn dies insgesamt nicht zu Zeitverlust für den stadtwärts Radfahrenden Pendlerverkehr führt. Mit Hinblick auf die beschlossene Pfortneranlage kann mit diesem Projekt einen grossen Anreiz für Pendler generiert werden, um aufs Fahrrad umzusteigen.	SP	Der Regierungsrat kann dem Argument Zeitverlust nicht folgen. Das Projekt wird zusammen mit Kanton und Stadt St.Gallen weiterentwickelt und ist Bestandteil der vom Bundesrat dem parlament vorgeschlagenen Massnahmenliste im Agglomerationsprogramm 4. Generation.
P 1712	KS 12.2, Lustmühle - Sternen Die Gemeinde regt an, im Bereich Nieder-teufen (Projektende P 1587) bis zur Kreuzung Lustmühle den Ausbau des Gehwegs zu einem kombinierten Rad-Gehweg mit Zweirichtungsverkehr zu prüfen und allfällig in das Planungsprogramm aufzunehmen. Das Projekt könnte im Falle von Verzögerungen beim Projekt P 1700 als Ersatzprojekt dienen.	Teufen	Das Projekt P 1712 wurde zwischenzeitlich gestartet. Der Regierungsrat teilt die Meinung der Gemeinde und hat es in die Objektliste aufgenommen. Die Finanzierung hängt jedoch u.U. von der Teilrevision des Strassengesetzes infolge des Veloweggesetzes ab, weil an der Kantonsstrasse selber nichts geplant ist.

<p>P 1554 (4.6.13)</p>	<p>KS 35, Zweibrücken – Rehetobel, neue Brückenverbindung Goldach Speicherschwendi–Rehetobel über die Goldach</p> <p>Der Gemeinderat stimmt zu und sieht eine Reihe von Argumenten für eine rasche Realisierung: Förderung des Veloverkehrs: Die Strassenverhältnisse in diesem Bereich sind schmal, unübersichtlich und eng; die Beleuchtung in der Nacht ungenügend. Diese Umstände halten viele Einwohner davon ab, mit dem Fahrrad nach St.Gallen zur Arbeit zu gehen. Die Brücke würde das gefährlichste Teilstück zwischen Rehetobel und St. Gallen für Velofahrer eliminieren.</p> <p>Unfälle: In jüngster Vergangenheit haben sich auf der Strecke Rehetobel – Speicherschwendi im Bereich von Zweibruggen zahlreiche Unfälle ereignet.</p> <p>Schonung der Umwelt: Die aktuelle Linienführung nach Zweibruggen führt zu Immissionen im Bereich der Goldach, die mit der Brücke minimiert werden und damit zu einer Aufwertung der Ökologie (Amphibienschutzgebiet) führen.</p> <p>Standortattraktivität: Die neue Brückenverbindung zwischen Rehetobel und Speicherschwendi bringt voraussichtlich eine Zeitersparnis von rund 1.5 Minuten. Zudem wird mit der bequemeren Strassenlinienführung die Zufahrt nach Rehetobel vereinfacht, was ein wichtiges Argument für die Wohnsitzwahl und die Entwicklung unserer Region ist.</p>	<p>Rehetobel</p>	<p>Das Projekt ist wegen der notwendigen Volksabstimmung in der Sach- und Terminplanung des AFP aufgelistet. Infolge mangelnder Ressourcen im Tiefbauamt ist der Zeitplan in Verzug. Hinzu kommt, dass die Umsetzung des bereits im 3. Programm 2019-2022 enthaltenen Projekts Zittäfeli – Einlenker Alte Landstrasse (P 1339) auf derselben Kantonsstrasse zuerst realisiert werden soll. Die Genehmigung und die Planaufgabe fanden statt, aktuell laufen die Einspracheverhandlungen.</p>
	<p>Unterstützung für die neue Brückenverbindung Speicherschwendi-Rehetobel, da diese auf einer Verbindungsstrecke Wald-St.Gallen liegt.</p>	<p>Wald</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Regierungsrat verweist auf die Stellungnahme zur Eingabe der Gemeinde Rehetobel.</p>
	<p>Das Projekt Brücke Zweibrücken ist uralte und dringend auszuführen. Mit Blick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und im Sinne der Gleichbehandlung der Bezirke ist das Kreditbegehren schnellstmöglich vor Volk zu bringen.</p>	<p>PU</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Regierungsrat verweist auf die Stellungnahme zur Eingabe der Gemeinde Rehetobel.</p>

	Bedingte Zustimmung. Für die SP stellt sich die Frage, ob die Gesamtinvestition verhältnismässig ist.	SP	Der Regierungsrat verweist auf die rechtliche Vorgabe, dass es über das Projekt bzw. die Krediterteilung eine Volksabstimmung geben wird.
	Die neue Brücke tangiert einen intakten Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung. Zusätzlich sind nach NHG geschützte Waldstandorte betroffen. Eine Unterbrechung des Wildtierkorridors aufgrund eines Neubaus kann nicht akzeptiert werden. Es sei zuerst detailliert zu prüfen, wie sich das Bauvorhaben auf den Wildtierkorridor auswirken würde.	WWF	Das Tiefbauamt wird den Kontakt zum WWF herstellen.
P 1637 (4.6.17)	KS 54, Wolfhalden – Walzenhausen, Bruggtobel–Tobel, Neubau Trottoir Das Projekt wurde aufgrund des damaligen Quartierplans ausgearbeitet. Da die betroffenen Parzellen als potentielle Auszonungsflächen gelten, ist eine Realisierung sehr unwahrscheinlich und kann nach Ansicht des Gemeinderates gestrichen werden.	Wolfhalden	Das Projekt war als Reserveprojekt aufgeführt. Es wurde aufgrund der Rückmeldung der Gemeinde bzw. der beabsichtigten Auszonung des Baulands aus der Liste entfernt.
P 1694	Die Dreispurstrecke zwischen Wolfhalden und Heiden wird durch einen modernen Strassenquerschnitt ersetzt. Begründet wird dies mit Verkehrssicherheitsgründen, weil sich auf dieser Strecke am obersten Teil ein Abzweiger befindet. Strassenbenutzer haben unter anderem bereits beim Departementsvorsteher eine Begründung für dieses Projekt verlangt und darauf hingewiesen, dass auf der Strecke von 5 km zwischen der Gemeindegrenze von Wolfhalden bis nach den Dorfgrenzen von Heiden durch überbautes Gebiet somit keine Überholmöglichkeiten mehr bestehen würden. Das Risiko von unkontrollierten Überholmanövern, speziell das Überholen von langsameren Verkehrsteilnehmern, sei deshalb erheblich. Zudem seien zum Glück nicht wirklich viele Unfälle auf diesem Abschnitt bekannt. Leider kam bis anhin keine Antwort auf diese, aus Sicht der Partei, berechtigten Fragen. Deshalb möchten die Partei gerne wissen, ob dieses Projekt wirklich nötig ist, der Strassenzustand am Ende der Le-	PU	Das DBV hat immer zeitnah Antwort gegeben, Der Kantonspolizei ist der Umbau der Dreispurstrecke ein grosses Anliegen, denn es hat sehr wohl schwere Unfälle gegeben. Das Projekt ist bereits in der Umsetzung.

	bensdauer ist und ob angesichts dringenderer Projekte eine Zurückstellung zugunsten echter Verkehrsunfallsschwerpunkte (Bsp. Schwänli, Herisau) nicht sinnvoller wäre.		
P 1537 (4.6.18)	Bahnhof–Tobel, Wienacht, Lutzenberg Südlich der Strasse befindet sich eine Naturschutzzone. Bei der Sanierung der Strasse sei darauf zu achten, die Naturschutzfläche möglichst nicht zu tangieren. Falls die Naturschutzfläche bei der Sanierung tangiert wird, sei bereits in der Planung angemessener Ersatz zu planen.	WWF	Das Tiefbauamt wird den Kontakt zum WWF herstellen.
P 1654 (4.6.19)	Erfreute Kenntnisnahme, dass auf Gemeindegebiet vier Projekte in Ausführung sind. Mit Bedauern nimmt die Gemeinde zur Kenntnis, dass sich das Projekt P 1654 (Lachen-Moos) aus dem 3. Strassenbauprogramm nach wie vor im Rechtsmittelverfahren befindet. Dieses Projekt gilt es aufgrund der ungenügenden Strassenverhältnisse weiterhin prioritär zu verfolgen.	Walzenhausen	Das Projekt P 1654 ist mittlerweile rechtskräftig. Das Tiefbauamt wird das Realisierungsjahr mit der Gemeinde besprechen.
	Dorfzentrum: die zukünftige Strassenführung und –gestaltung ist nach dem heutigen Kenntnisstand nicht zuletzt auch vom Projekt der AB bezüglich der Modernisierung der Strecke Rheineck-Walzenhausen abhängig. Gemäss Ablauf der AB ist mit der Umsetzung in den Jahren 2024 und 2025 zu rechnen. Allenfalls kann das 4. Strassenbauprogramm auf der Seite 22 entsprechend ergänzt bzw. konkretisiert werden. Mit der Aufnahme des Projekts auf die Liste anerkennt das kantonale Tiefbauamt die angestrebte Umsetzung im Rahmen des 4. Strassenbauprogramms, wofür der Gemeinderat bestens dankt.	Walzenhausen	Hintergrund der Veränderungen auf dem Bahnhofareal ist die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Das ist primär eine Angelegenheit der Bahn (Bahnhof) und der Gemeinde (Postautohaltestelle). Je nach Perimeter der Planung sind die angrenzenden Kantonsstrassen betroffen. Die Koordination der verschiedenen Planungen muss bei der Gemeinde liegen.
	KS Nr. 56, Walzenhausen, St. Margrethen, Abschnitt Platz–Kantonsgrenze Der Bedarf bezüglich Erneuerung bzw. Erweiterung dieses Strassenabschnittes ist latent vorhanden. Der Gemeinderat bittet um Aufnahme spätestens im 5.	Walzenhausen	Der Strassenzustand ist kritisch, wobei 2021 auf einem Abschnitt Bankettsicherungsmaßnahmen ergriffen wurden. Ein Projektstart in den Jahren

	Kantonales Strassenbauprogramm.		2024/2025 und somit eine Aufnahme ins 5. Strassenbauprogramm 2027-2031 ist bilateral mit dem Tiefbauamt zu diskutieren.
4.10	<p>«Langsamverkehr» bzw. Fuss- und Veloverkehr Gemäss Unfallstatistik 2017-2021 der Kapo AR verunfallen jedes Jahr 20-30 Radfahrer (davon 15-18 Fahrradfahrer sowie ca. 8-12 E-Bikes). Diese Umstände sind aus mehreren Gründen nicht akzeptabel. Hier sind nur die von der Kapo registrierten Fälle vermerkt. Die wirkliche Zahl dürfte somit noch einiges höher liegen. In circa der Hälfte der Fälle war der Fahrradfahrer nicht der Hauptverursacher. Leider macht die Statistik keine Aussagen zum Strassenzustand. Es dürfte allgemein bekannt sein, dass die kantonale Strasseninfrastruktur nicht auf den modernen Radverkehr ausgerichtet ist, sei es als E-Bikes oder als Rennfahrer. Insbesondere enthalten die «Hauptverkehrsachsen» in Richtung St.Gallen und Herisau, auch bspw. nach Meinung von radfahrende Kantonspolizisten, sehr viele gefährliche Schwachstellen für den Radverkehr.</p>	Pro Velo, SP	Der Regierungsrat liest die jährlich veröffentlichte Unfallstatistik der Polizei anders. Gerade bei den Unfällen mit E-Bikes sind Fahrfehler bzw. Selbstverschulden häufige Unfallursachen. So sind letztes Jahr 13 Unfälle mit mindestens einem E-Bike registriert, wovon bei 10 die E-Bike-Lenkenden als Hauptverursacher gelten. Der Regierungsrat sieht aufgrund der Rückmeldungen der Polizei keine direkte Korrelation zwischen den Unfällen mit Velobeteiligung und dem Zustand der kantonalen Strasseninfrastruktur im Sinne von Werkmängeln. Dass Verbesserungen für den Veloverkehr an der Infrastruktur notwendig sind, ist unbestritten.
4.10	<p>«Langsamverkehr» Gemeint seien Schul- und Pendlerverkehr mit dem Fahrrad/E-Bike. Für die fünf Gemeinden im Perimeter des Agglomerationsprogramms St.Gallen Bodensee liegt seit Jahren eine Schwachstellenanalyse vor. Die hierfür verwendete Methodik ist gemäss Richtplan 2017 auf die übrige 15 Gemeinden im Kanton zu erweitern und auf diese Grundlage ist ein kantonaler Masterplan zu erstellen. Der Kantonsrat hat am 30. Okt. 2017 im kantonalen Richtplan festgehalten, dass eine solche auf die künftige Siedlungsentwicklung abgestimmte Schwachstellenanalyse bis 2022 vorzulegen ist. Die Kriterien dafür sind Sicherheit, Attraktivität, Netzdichte und Netzlücken. Im Strasseninvestitionsprogramm wird auf S. 24 lediglich wiederholt, dass</p>	SP	Der Regierungsrat weiss um die Vorgabe im Richtplan. Es ist allerdings nicht so, dass die Schwachstellen dem zuständigen Tiefbauamt nicht bekannt sind. Aber wie in seinen Rechenschaftsberichten 2021 und 2022 festgehalten, haben die Prioritäten aus Ressourcen Gründen anders gelegt werden müssen. Dabei sind nicht die finanziellen Ressourcen gemeint, sondern die personellen, gerade auch auf der Seite der beauftragten Planungsbüros. Von den 52 Vollzeitstellen im Tiefbauamt arbeitet ein Grossteil im Strassen-

	<p>«das Strassenbauprogramm den Fokus primär auf das Velowegnetz für den Alltag und dabei auf die Verbesserung der Schwachstellen bei den ortsverbindenden Velowegnetzen legen» wird. Andernorts (im Rechenschaftsbericht 2021 des RR) wird lapidar festgehalten, dass diese Zielsetzung «aus Ressourcengründen» auf die Sanierung der restlichen Fussgängerübergänge beschränkt wird. Konkret heisst dies, dass Fussgängerstreifen aufgehoben und teilweise durch Fussgängerinseln von ca. CHF 300'000 pro Projekt ersetzt werden. Aus Sicht der SP AR ist dies aus mehreren Gründen nicht akzeptabel. Erstens ist dies im Richtplan als richtungweisende Festlegung Nr. 3.3 beschlossen und somit behördenverbindlich. In der Vergangenheit wurde wiederholt aber vergebens auf diese Deadline hingewiesen. Zudem hat das Tiefbauamt gemäss Stellenspiegel 52 Vollzeitstellen zur Verfügung. Für das 4. Strassenprogramm sind CHF 100 Mio. verfügbar. Das Ressourcenargument kann also nicht zutreffen. Zweitens wirken die aktuellen Massnahmen für den Radverkehr völlig konzeptlos: punktuell wird ein Strassenstück mit einem Geh-/Radweg ergänzt. Eine Gesamtstrategie ist nicht zu erkennen. Häufig betrifft es periphere Strassenstücke (Dicken, Urnäsch–Hemberg, usw.). Hiermit werden nicht die seit langen bestehenden neuralgischen Stellen auf den Hauptverkehrsachsen verbessert. Gerade hier liegt dringenden Handlungsbedarf. Die Förderung des modernen, schnellen Pendler-Radverkehrs wird hier nicht aktiv verfolgt. Es muss somit insgesamt von einem ineffizienten Einsatz von Finanzmitteln gesprochen werden. Die Steuerzahler zahlen und die Strassenbauunternehmen profitieren. Dieser Zustand ist nicht akzeptabel.</p>		<p>unterhalt und ein weiterer Teil im Wasserbau und in anderen Aufgaben.</p> <p>Dass der Einbau einer Mittelinsel zum Schutz der Fussgänger einem ineffizienten Einsatz der öffentlichen Mittel entspreche, weist der Regierungsrat hingegen entschieden zurück. Die Unfallauswertungen der bfu zeigen genau das Gegenteil. Gerade ältere Menschen verunfallen beim Queren von stark befahrenen Strassen überdurchschnittlich oft auf der zweiten Strassenhälfte. Sie sind schlicht zu langsam unterwegs, das Verkehrsgeschehen ändert während ihrem Querungsvorgang. Hier hilft die Mittelinsel, dass die Personen die Verkehrssituation für das Queren der zweiten Strassenhälfte neu beurteilen können.</p>
4.12	Verkehrsmanagement Agglomeration St.Gallen-Bodensee		
	<p>Dosieranlagen im Bewirtschaftungsbereich Kreuzbleiche. Der ACS ist sehr einverstanden, den Verkehr auf der Strasse mit intelligenten neuen Ansätzen und modernsten Technologien zu verflüssigen. Der künstli-</p>	ACS	Der Regierungsrat ist im Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen eingebunden.

	<p>chen Verursachung von Stau durch Dosieranlagen steht er aber kritisch gegenüber. Der Strassenverkehr darf nicht aus den Städten verbannt werden, nur weil Staus ausserhalb der bewohnten Gebiete weniger stören. Vielmehr ist die Verkehrsinfrastruktur so auszubauen, dass Staus verhindert werden. Dies bedeutet insbesondere, dass der Zubringer Güterbahnhof im Rahmen der Engpassbeseitigung rasch realisiert werden muss. Der Kanton Appenzell Ausser rhoden wird eingeladen, sich gegenüber dem Nachbarkanton St.Gallen und der Stadt St.Gallen entsprechend einzubringen, profitiert der Kanton Appenzell Ausser rhoden doch zweifelsohne stark von der besseren Erreichbarkeit.</p>		
	<p>In den Bereich des besseren Verkehrsmanagements in der Agglomeration St. Gallen-Bodensee gehört für die PU auch der Einbezug der durchgehenden Umfahrung Toggenburg. Diese ermöglicht eine schnellere Erreichbarkeit des Appenzeller Hinterlandes im Allgemeinen und der Schwägalp im Speziellen über diese Achse. Eine entsprechende Ausschilderung der Ausfahrt Wil würde die Stadt Gossau und Herisau entlasten. Via Google Maps wird diese Route ab Winterthur nach Schwägalp bereits ausgewählt und durch die Eröffnung der Umfahrung Wattwil Ende August 2022 wird diese Variante nochmals attraktiver. Der Regierungsrat wird ausdrücklich aufgefordert, sich für eine entsprechende Ausschilderung einzusetzen und die neuen Möglichkeiten der Umfahrung Toggenburg für das Appenzellerland zu berücksichtigen.</p>	PU	<p>Der Regierungsrat weiss um die verbesserte Verkehrssituation im unteren Toggenburg seit der Eröffnung der Umfahrung Bütschwil. Auf der anderen Seite profitieren Gemeinden wie Urnäsch vom touristischen Durchgangsverkehr. Der Regierungsrat sieht daher zum jetzigen Zeitpunkt davon ab, beim ASTRA und beim Kanton St.Gallen für eine Neusignalisation im Sinne der Anregung der PU aktiv zu werden.</p>

H. Kapitel 5, Finanzen

	Eingabe	Teilnehmer	Stellungnahme des Regierungsrates
5.2	Zweckgebundene Bundesmittel		
	Die Partei vermisst die Aufführung der vom Bund fliessenden Gelder für Kantone ohne Nationalstrasse (5.4 Millionen für AR?), respektive die Aufführung der finanziellen Auswirkungen bezüglich dieser Gelder mit der Übernahme der N25 durch den Bund per 1.1.2020. Wir bitten um Klärung, ob und wie lange diese Gelder noch fliessen und ob diese auch umfänglich dem Strassenbau und Investitionsprogramm zufließen?	PU	Die finanziellen Auswirkungen des Netzbeschlusses ab 2020 bzw. der Kürzung des Kantonsstrassennetzes sind frankengenau aufgeführt (Kapitel 5.2). Der Beitrag als nationalstrassenloser Kanton ist zweckgebunden und wird ausbezahlt, bis im Kanton auf der N25 substantielle Ausbauten in Betrieb genommen werden.
5.3	Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer		
	Die JG empfiehlt das Konzept des Road Pricing. Diejenigen, welche die Strassen benutzen, sollen mit dieser Abgabe auch für deren Unterhalt und Sanierung aufkommen.	Junge Grüne	<p>Der Regierungsrat vertritt die Position, dass leistungsabhängige Abgaben für den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr diskutiert und getestet werden sollen. Er hat das gegenüber dem Bund bereits kommuniziert. Ein reines Road Pricing – und damit ein Verschonen des öffentlichen Verkehrs von leistungsabhängigen Finanzierungsüberlegungen – lehnt der Regierungsrat ab.</p> <p>Bezüglich Mobility Pricing hat der Bund die Führung. Der Bundesrat gab dem ASTRA 2019 den Auftrag zur Ausarbeitung einer Konzeption zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die der Ablösung Mineral-</p>

			<p>ölsteuern und allenfalls anderer Verkehrsabgaben durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe steht im Vordergrund. Die Arbeiten laufen, der Bundesrat sieht eine Vernehmlassung im 2024.</p>
	<p>Nach Auffassung der FDP besteht Konsens darüber, dass die Elektromobilität zumindest ein erster Schritt in die richtige Richtung ist, die CO₂-Emissionen zu reduzieren und die Energieeffizienz zu steigern. Der damit einhergehende geringere Verbrauch fossiler Energieträger und damit eine Verringerung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer ist ein Problem, dem sich der Bund stellen muss.</p> <p>Diverse Kantone gewähren für sparsame und emissionsarme Fahrzeuge wie Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Energieeffizienz-kategorie A- und B-Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Alternativtreibstoffen wie Erdgas, Biogas und Wasserstoff eine Reduktion auf der Motorfahrzeugsteuer. Der Kanton Appenzell Ausser Rhoden ist einer der wenigen Kantone, welcher keine Steuerreduktion für energieeffiziente Personenwagen ermöglicht, da die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen nur nach dem Gesamtgewicht bemessen werden. Da Elektroautos wegen der grossen Batterie relativ schwer sind, sind die Steuern in den meisten Fällen höher als bei fossilen Fahrzeugen. Als Resultat ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge heute leider sehr wenig attraktiv. Der «Gewichtszoll» ist aus rationaler Sicht und langfristig nachvollziehbar, in der kurzen Betrachtung aber ein Negativreiz hin zur Elektromobilität. Die Partei bittet deshalb zu prüfen, ob es Alternativen zu dieser Verhinderungsstrategie gibt. Dabei erwartet die Partei nicht unbedingt eine Förderung, da sich die Elektroautos am Markt vermutlich sowieso durchsetzen werden, aber die gegenwärtige Bestrafung durch höhere Steuern beim Umstieg auf eine umweltfreundliche Lösung ist stossend. Ein mögliches Modell könnte die Einführung des Mobility Pricing, entsprechend der tatsächlichen Fahrleistung sein. Mit fort-</p>	FDP	<p>Das Strassenbauprogramm hat das Ziel, die Projekte zu nennen, die in der 4-Jahresperiode umgesetzt werden sollen. Fragen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und damit auf Stufe Kanton zur Berechnungsmethode und Verteilung der Motorfahrzeugsteuer sind nicht Inhalt des Strassenbauprogramms.</p> <p>Der Regierungsrat hat im Rahmen der Klimastrategie dem Departement Inneres und Sicherheit den Auftrag gegeben, ein neues Berechnungsmodell für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer vorzuschlagen. Sowohl die Art und Höhe der Erhebung als auch der Verwendung der Motorfahrzeugsteuer obliegen dem Kantonsrat.</p> <p>Bezüglich Mobility Pricing hat der Bund die Führung. Der Bundesrat gab dem ASTRA 2019 den Auftrag zur Ausarbeitung einer Konzeption zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die der Ablösung Mineralölsteuern und allenfalls anderer Verkehrsabgaben durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe steht im Vordergrund. Die Arbeiten laufen, der Bundesrat sieht eine Vernehmlassung im 2024.</p>

	schreitender Digitalisierung wäre dies eine zu prüfende Option. Der erwähnte Fokus auf «fahrleistungsabhängige Abgaben» wäre dabei richtig.		
	<p>Die erwähnte „Dekarbonisierung“ des Verkehrs war und ist ein grosses Ziel der Energiestrategie des Bundes. Dass sich dadurch Auswirkungen auf die Einnahmen der Mineralölsteuer ergeben, ist auch eine Folge der Förderung der E-Mobilität. Die gleiche Auswirkung hat auch die Motorfahrzeugbesteuerung nach Hubraum, Steuer-PS, CO₂ oder eine Kombination in 19 Kantonen. Nach Gesamtgewicht und damit ohne ökologische Aspekte besteuern inkl. Appenzell Ausserrhoden, lediglich 7 Kantone. Für E-Autos ist dadurch unser Kanton aktuell der teuerste in der Schweiz. Ungeachtet davon, ist es sehr eigenartig und befremdlich, wenn man sich über eine Lenkungsabgabe beschwert, wenn diese funktioniert und durch diese Lenkungsabgabe eine Verlagerung auf sparsamere Fahrzeuge bewirkt wurde.</p> <p>Die Themen Energie und Strassen sind im selben Departement angesiedelt. Eine Vernetzung von Mobilität und Ökologie wäre deshalb, ähnlich wie die Vernetzung ÖV und Strassen, dringend nötig. Die Finanzierung des Strassenbau- und Investitionsprogramms ist mit Gebühren und Abgaben gesichert. Die Mittel fliessen aber nicht vollständig in den Strassenunterhalt und den Ausbau, sondern 35% werden der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Dies ist nur vertretbar, wenn es für alle Strassenbenutzenden wesentliche Verbesserungen gibt. Falls aber auch in Zukunft die wichtigen Verkehrsachsen nicht mit Grossprojekten oder innovativen Lösungen angegangen werden, müssen die hohen Strassenverkehrsabgaben zwingend reduziert werden. Das gleiche gilt für die bereits erwähnten Verbesserungen im Velowegnetz.</p> <p>Die Partei fordert, dass zusätzlich mindestens 15 % der Motorfahrzeugsteuern in Innovation und nachhaltige Verkehrsweglösungen fliesst. Dies gilt ausdrücklich auch für Velowege für den Alltag und/oder die Freizeit. Dadurch erhofft sie</p>	PU	Der Regierungsrat hat im Rahmen der Klimastrategie dem Departement Inneres und Sicherheit den Auftrag gegeben, ein neues Berechnungsmodell für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer vorzuschlagen. Sowohl die Art und Höhe der Erhebung als auch der Verwendung der Motorfahrzeugsteuer obliegen dem Kantonsrat.

	neue Impulse und die Schaffung von neuen, sicheren Velowegen, um auch hier einen Beitrag an Umwelt und den Erhalt unserer Streusiedlungen zu leisten.		
5.10	Stand Strassenfonds der Strassenrechnung		
5.10	<p>Die FDP stellt sich die Frage, ob Abschreibungen in einem Fond abgebildet werden sollen oder ob diese nicht eher ihren Platz in der Erfolgsrechnung finden sollten. Die abgebildete Entwicklung des Strassenfonds ab 2023 gibt Anlass, die Bezeichnung bzw. die Verbuchung in der Vergangenheit zu hinterfragen. Warum ist dieser Fonds mit 23 Mio. per 2026 so prall gefüllt, wenn an anderen Stellen gespart werden muss und woher kommt dieses exponentielle Wachstum der Einlagen?</p> <p>Die Partei hat erneut den ausdrücklichen Wunsch nach einer transparenten Darstellung der Strassenrechnung: Mittelherkunft, Mittelverwendung, Fond-Äufnung, etc. Die in der Vernehmlassung gewählte Darstellung ist eher kryptisch und nicht nachvollziehbar.</p>	FDP	<p>Der Regierungsrat hat die Thematik Entwicklung Strassenfonds bei der Behandlung des 3. Strassenbauprogramms 2019–2023 für den Kantonsrat aufbereitet.</p> <p>Das Strassenbauprogramm hat das Ziel, die Projekte zu nennen, die in der 4-Jahresperiode umgesetzt werden sollen. Es darf nicht mit der Spezialfinanzierung Strassenrechnung (Konto 5900) verwechselt werden. Aus der Strassenrechnung wird nebst der Realisierung von Infrastrukturbauten eine Vielzahl von weiteren Aufgaben finanziert, wie in Kapitel 5.8 aufgelistet ist.</p> <p>Die Staatsrechnung bildet im Konto 5900 in der Erfolgsrechnung die getätigten Aufwände und die Einnahmen transparent ab. Auch die Abschreibungen sind dort abgebildet, so wie das buchhalterisch richtig ist.</p>
	Für die Periode 2023–2026 stehen insgesamt rund 100 Mio. Franken zur Verfügung. Im Jahr 2026 ist der Strassenfonds mit rund 23 Mio. Franken dotiert. Warum ist dieser Fonds so prall gefüllt, wenn an anderen Stellen gespart werden muss. Woher kommt das exponentielle Wachstum der Einlagen für die Jahre	SP	Der Regierungsrat hat die Thematik Entwicklung Strassenfonds bei der Behandlung des 3. Strassenbauprogramms 2019–2023 für den Kantonsrat aufbereitet.

	<p>2025 und 2026? Die SP bittet um eine transparente Darstellung der Strassenrechnung: Mittelherkunft, Mittelverwendung, Fond Äufnung, etc. Die in der Vernehmlassung gewählte Darstellung ist eher kryptisch und nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die SP ist zudem für eine konsequente Einhaltung des Verursacher-Prinzips: Zu Lasten der Strassenrechnung sollen auch die externen Kosten, die durch den Strassenverkehr (Lärm, Wasser, Boden, Luft, Erschütterungen) oder das Unfallgeschehen entstehen, finanziert werden. Nach Interpretation der SP sind diverse Einnahmen nicht dermassen zweckgebunden, dass nicht auch die Planung und der Ausbau von Fahrradstrecken sich hieraus finanzieren lässt.</p>		<p>Der Regierungsrat verweist bezüglich Verwendung der Mittel auf Art. 86 der Bundesverfassung (BV, SR 101), auf das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2) und auf das kantonale Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2).</p> <p>Die Gelder in der Strassenrechnung sind zweckgebunden, die zulässigen Verwendungszwecke sind genau definiert. Die Planung von Rad- und Gehwegen entlang der Kantonsstrassen gehört dazu und wird auch so gehandhabt.</p>
	<p>Betreffend des Strassenbaufonds ist spätestens ab dem Jahr 2025 eine massive Überfinanzierung erkennbar. Die Partei erwartet entsprechend eine massvolle Steuerreduktion.</p>	SVP	<p>Das ist eine Fehlinterpretation. Der Fondsbestand besteht nicht nur aus liquiden Mitteln, sondern zu einem Teil aus nicht abgeschriebenem Verwaltungsvermögen.</p> <p>Der Regierungsrat hat die Thematik Entwicklung Strassenfonds bei der Behandlung des 3. Strassenbauprogramms 2019–2023 für den Kantonsrat aufbereitet und im Bericht und Antrag an den Kantonsrat erneut thematisiert.</p>

I. Kapitel 6, Ausblick 2027-2030

	Eingabe	Teilnehmer	Stellungnahme des Regierungsrates
	<p>Die Partei gibt einen Hinweis zur Bildauswahl (Bild 14). Diese scheint in Anbetracht dessen, dass es im Kanton zahlreiche Strassen gibt, die nicht einmal über ein Trottoir verfügen, unpassend. Im Gegensatz etwa zur Strasse Wald-St. Anton oder Bühler-Trogen verfügt die gezeigte Strasse, wenn auch nicht über eine zeitgemässe Veloinfrastruktur, so doch zumindest über ein Trottoir, welches zumindest teilweise als Veloweg genutzt werden könnte.</p>	PU	<p>Ob beim Ausbau einer Kantonsstrasse ein Trottoir realisiert bzw. zur Verfügung gestellt wird, ist ein Entscheid der Gemeinde. Diese sind für die Fusswege zuständig. Wenn die Gemeinde kein Trottoir will, akzeptiert das der Kanton in der Regel.</p>
	<p>Für die SP stellt sich die Grundsatzfrage, ob das Instrument des Strassenbau- und Investitionsprogramms noch zeitgemäss ist. Da das Strassengesetz mit Hinblick auf die Umsetzung des Veloweggesetzes ohnehin zu überarbeiten ist, fragt sie sich, ob eine Neuregelung von Art. 28 StrG möglich und sinnvoll ist. Die Anstrengungen des Kantons sollten sich auf eine Verbesserung der Hauptachsen in Richtung Herisau und St. Gallen fokussieren. Aus Sicht der Partei ist es fahrlässig, davon auszugehen, dass der Bund den Streckenzug St.Gallen-Herisau übernehmen wird. Seitens Kantons ist ein Plan B zu entwickeln, beispielsweise im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms, insbesondere für die Durchfahrt in Herisau, falls die Um-/Durchfahung Herisau wider Erwarten nicht innert nützlicher Frist vom Bund finanziell unterstützt wird.</p>	SP	<p>Der Regierungsrat ist offen für eine Diskussion zu Art. 28 StrG. Die operative Verantwortung für das Kantonsstrassennetz ist jedoch zu Recht bei der Exekutive angesiedelt.</p> <p>Die Bund hat den Strassen zu St.Gallen Winkeln-Herisau-Waldstatt-Hundwil per 1. Januar 2020 als N25 übernommen. Die Zuständigkeit hat gewechselt, der Kanton hat keine Kompetenz mehr, auf der N25 zu planen. Der Bund hat einen Handlungsbedarf anerkannt und erarbeitet Lösungsstrategien im Rahmen einer sogenannten Korridorstudie. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sind involviert. Der Regierungsrat hält fest, dass auch für alternative Ansätze zu einer Umfahrung der Bund als Eigentümer der Strassenachse zuständig ist.</p>

J. Kapitel 7, Anhänge

	Eingabe	Teilnehmer	Stellungnahme des Regierungsrates
7.7	Aus der Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995–2021 ist ersichtlich, dass seit 2012 massiv weniger erneuert wurde, als das Zielband vorgibt. Wie ist diese Differenz zu rechtfertigen oder muss diesbezüglich von einem Investitionsstau ausgegangen werden? Die Priorisierung der Sanierungen ist zudem nicht nachvollziehbar.	SVP	Der Anhang 7.7 wurde um Erläuterungen ergänzt. Das Kantonsstrassennetz ist insgesamt in einem guten Zustand, das ist in Kapitel 4.4 festgehalten.
	Der Anhang 7.7 präsentiert sich ohne Verweis und Erklärung. Die Statistik lässt Fragen offen: Weshalb wird der Sollwert seit sieben Jahren nicht erreicht? Muss er nicht erreicht werden, weil das Kantonsstrassennetz in einem so guten Zustand ist? Sollte er erreicht werden, kann aber nicht, weil es an Ressourcen oder Reserveobjekten fehlt?	PU	Der Anhang 7.7 wurde um Erläuterungen ergänzt. Das Kantonsstrassennetz ist insgesamt in einem guten Zustand, das ist in Kapitel 4.4 festgehalten.