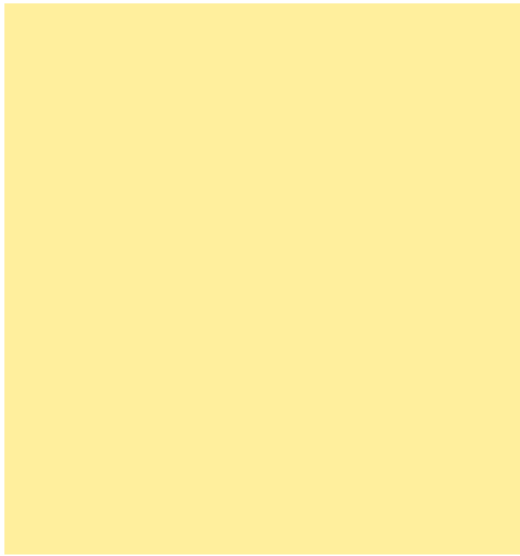


5. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 - 2030





Der Strassenbau in Appenzell Ausserrhoden ist aus topografischen Gründen technisch anspruchsvoll und entsprechend teuer.

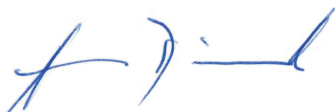
Herisau, im März 2026

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren des Kantonsrats

An dieser Stelle steht das Vorwort. Es soll unter anderem Bezug nehmen zur Vernehmlassung und wird erst für das Genehmigungsdokument formuliert.



Dölf Biasotto
Vorsteher Departement Bau und
Volkswirtschaft



Dölf Biasotto

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	6
1 Ausgangslage	8
1.1 Das Kantonsstrassennetz	9
1.2 Nebenanlagen	9
1.3 Gesetzliche Grundlagen	9
1.4 Verkehrliche Entwicklung	10
1.5 Gesamtverkehrsstrategie	10
1.6 Kantonaler Richtplan	11
1.7 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard	11
1.8 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee	12
1.9 Korridorstudie N25	13
1.10 Verkehr 45	14
1.11 Unfallschwerpunkte	15
1.12 Öffentlicher Verkehr	15
1.13 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz	16
1.14 Lärmschutz	16
1.15 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden	17
1.16 Ausbauvorhaben Dritter	18
2 Umsetzung Veloweggesetz	22
2.1 Gesetzliche Vorgaben	22
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm	23
3 Rückblick und Stand Umsetzung	24
4 Das 5. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 - 2030	26
4.1 Periode	26
4.2 Vorbereitung und Umfrage	26
4.3 Nachführung und Controlling	26
4.4 Zustand des Strassennetzes	26
4.5 Bedarf an Strassenbauten	27
4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten	28
4.7 Weitere Planungen	37
4.8 Werkhöfe Herisau und Heiden	40
4.9 Kleinprojekte	40
4.10 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt	40
4.11 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee	40
4.12 Mobilitätsdateninfrastruktur	41

5	Finanzen	42
5.1	Gesetzliche Grundlage	42
5.2	Betrieblicher Unterhalt N25	42
5.3	Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer	42
5.4	Mittelherkunft Bund im Detail	42
5.5	Motorfahrzeugsteuern	43
5.6	LSVA	43
5.7	Mittelbedarf total	43
5.8	Grundschemata der Strassenrechnung	43
5.9	Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss AFP 2027 - 2029 und Prognose 2030	44
5.10	Werterhaltende Strassenbauprojekte gemäss AFP 2027 - 2029 und Prognose 2030	44
5.11	Zusammenfassung der Kredite der Investitions- und Erfolgsrechnung	45
5.12	Verfügbare Mittel	46
5.13	Teuerung	47
5.14	Stand Strassenfonds der Strassenrechnung	47
5.15	Veränderungen im Umfeld	47
6	Schema Strassenrechnung	48
7	Anhang	49
7.1	Übersicht Kantonsstrassennetz	50
7.2	Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2024	51
7.3	Plan Velowegnetz Alltag, Entwurf	52
7.4	Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen und N25	53
7.5	Übersicht Ausbauvorhaben 2027 - 2030	54
7.6	Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes	55
7.7	Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2024	56
7.8	Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm 5. Generation	57

Impressum

Bild 3	Kantonspolizei AR	Grafik 1	EBP Schweiz AG
Bild 7	Hanspeter Schiess	Grafik 2	Metron AG
Bild 13	Gnädinger Architektur-Modellbau GmbH	Grafik 3	Bänziger Partner AG
Bild 15	Staatsarchiv	Grafik 4	Gemeinde Walzenhausen
Bild 16	Gnädinger Architektur-Modellbau GmbH	Grafik 5	Metron AG
Bild 17	Flühler Architektur	Grafik 7	bbz landschaftsarchitekten
Übrige Bilder	Tiefbauamt	Übrige Grafiken	Tiefbauamt

Redaktion Urban Keller, Kantonsingenieur
Gestaltung Silvia Droz

Zusammenfassung

Das 5. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 -2030 umfasst 25 Objekte. Mit den Projekten Velobrücke Wattbach in Teufen und einer neuen Veloverbindung zwischen Herisau und Waldstatt sind zwei wichtige Vorhaben zur Förderung des Veloverkehrs dabei. Ebenfalls Bestandteil sind Brückensanierungen sowie Erneuerungen und Ausbauten von Verbindungsstrecken im ganzen Kanton. Hinzu kommen aus verschiedenen Gründen Verschiebungen aus dem 4. Strassenbauprogramm 2023-2026, wie die Gesamterneuerung und Gestaltung der Werdstrasse in Heiden oder die neue Brückenverbindung zwischen Speicherschwendi und Rehetobel.

Die strassengebundene Mobilität steht insgesamt vor grossen Neuerungen. Die E-Mobilität, selbstfahrende Fahrzeuge, Sharingmodelle bei der Fahrzeugnutzung oder die Bewirtschaftung der Strassenkapazitäten sind nur einige Stichworte. Welche Entwicklungen sich technisch und in der Gesellschaft durchsetzen, ist weiterhin nicht eindeutig. Auch was die Finanzierung der Infrastruktur betrifft, sind neue Modelle nötig. Das Zeitalter der Mineralölsteuer läuft aus. Der Bundesrat hat im September 2025 zwei Varianten bzw. Gesetzesentwürfe für die Besteuerung der Elektromobilität in die Vernehmlassung geben. Auch Formen zur Erhöhung der Einnahmen über leistungsabhängige Ansätze sind zu diskutieren. In jedem Fall bleibt eine gut ausgebaute und laufend unterhaltene Strasseninfrastruktur Voraussetzung für eine effiziente strassengebundene Mobilität.

Das eidgenössische Veloweggesetz trat am 1. Januar 2023 in Kraft. Es enthält eine Planungspflicht für ein Velowegnetz für den Alltag und eines für die Freizeit. Für beide Netze liegen Entwürfe vor, die mit den Anspruchsgruppen bereits diskutiert wurden. Bezüglich der Kostentragung müssen die Kantone eigene Lösungen finden. Dazu ist eine Teilrevision des Strassengesetzes vorgesehen.

Der Regierungsrat hat eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) in Auftrag gegeben. Die GVS zeigt basierend auf den Vorgaben des Bundes auf, wie sich der Verkehr in Appenzell Auser Rhoden künftig entwickeln soll und wie verkehrliche Herausforderungen im funktionalen Raum – also regional und kantonsübergreifend – strategisch und konzeptionell angegangen werden sollen. Die in der GVS definierten verkehrspolitischen Leitlinien dienen zukünftig als Überbau für die sektoralen Programme zum Strassenbau, zum öffentlichen Verkehr und zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee. Das vorliegende 5. Strassenbauprogramm steht durch den Fokus auf die Veloförderung im Einklang mit dem Entwurf der verkehrspolitischen Ziele in der GVS.

Die im 5. Strassenbauprogramm 2027 - 2030 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie den Planungen und Vorgaben von Gemeinden und Dritten. Die Projektierungsarbeiten sind grösstenteils bereits gestartet. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Der Grossteil der Bauvorhaben ist den Standortgemeinden bekannt, viele werden von ihnen explizit gewünscht.

Das Programm umfasst die Periode Januar 2027 bis Dezember 2030. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann. Der Finanzbedarf ist sehr hoch. In den vier Jahren sollen brutto rund 78 Mio. Franken in den Ausbau und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 64 Mio. Franken. Gegenüber dem Aufgaben- und Finanzplan 2027 - 2029 resultiert eine bewusste Überbuchung. Erfahrungsgemäss kommt es aus verschiedenen Gründen immer wieder zu Verzögerungen bei einzelnen Vorhaben. Das Programm umfasst die Periode Januar 2027 bis Dezember 2030. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann. Der Finanzbedarf ist sehr hoch. Für die vier Jahre des Programms sind brutto rund 78 Mio. Franken auf der Bedarfsliste für den Ausbau und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur (vgl. S. 27). Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 64 Mio. Franken. Gegenüber dem Aufgaben- und Finanzplan 2027 - 2029 sind mehr Mittel auf der Bedarfsliste. Erfahrungsgemäss kommt es aus verschiedenen Gründen zu Verzögerungen bei einzelnen Vorhaben. Die Anzahl Projekte, welche die Baureife in den kommenden Jahren erreichen, können voraussichtlich innerhalb des finanziellen Rahmens des AFP realisiert werden. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung. Im Rahmen des Entlastungsprogramms 2025+ überprüft der Regierungsrat auch die Investitionen im Strassenbau für die Jahre 2027 - 2030. Er wird nach der Vernehmlassung im Prozess zur Erarbeitung des Voranschlags 2027 und des AFP 2028 - 2030 eine Priorisierung der Projekte vornehmen und die verfügbaren Mittel allenfalls noch kürzen. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung.

Der Regierungsrat ist sich der kommenden Herausforderungen in der Mobilität und deren Finanzierung bewusst. Diese Prozesse bedürfen intensiver politischer Diskussionen und werden noch einige Jahre beanspruchen. Das vorliegende Bauprogramm beschränkt sich auf die Realisierung der aufgeführten Objekte in den nächsten Jahren. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Vorhaben den heutigen wie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen vor Ort und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht werden.

Bilder 1 und 2

Zustand vorher (links) und nachher (rechts):

Kantonsstrasse Nr. 18, Heiden-Rheineck, Abschnitt Hinterergeten bis Luchten in Wolfhalden, Aufhebung der Kriechspur aus den 1970er-Jahren und damit eine polizeilich erwünschte Elimination von Sicherheitsdefiziten, Umgestaltung zugunsten einer deutlichen Verbesserung für den Veloverkehr, neu mit Grünstreifen und Baumpflanzungen für die Aufwertung des Strassenraums.

Ausführung 2023 - 2025



1 Ausgangslage

1.1 Das Kantonsstrassennetz

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat aus historischen Gründen ein dichtes Kantonsstrassennetz. Es ist unterteilt in drei Strassenklassen. Die Umfahrung Teufen gilt als Hochleistungsstrasse. Das Netz besteht aus:

Hauptverkehrsstrassen, inkl. Hochleistungsstrasse	76 km
Regionalverbindungsstrassen	53 km
Lokalverbindungsstrassen, Sammelstrassen	86 km
Total	215 km

Das Kantonsstrassennetz besitzt einen Anlagewert bzw. Wiederbeschaffungswert von ungefähr 4 700 Fr. pro Laufmeter oder total rund einer Milliarde Franken. Die eigenen Erfahrungswerte und schweizweite Vergleiche rechnen mit einer jährlichen Erneuerungsrate von 1.5 - 2.5 % des Anlagewertes. Umgerechnet bedeutet das für Appenzell Ausserrhoden einen mittleren Finanzbedarf von rund Fr. 20 Mio. pro Jahr für die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25 - 30 Jahren sind mit diesen Geldern jährlich rund 8 km Strassen auszubauen oder instand zu stellen.

Ein interkantonaler Vergleich in der Nordostschweiz zeigt deutlich, dass Appenzell Ausserrhoden pro Einwohner und Einwohnerin am meisten Laufmeter Kantonsstrasse zu betreiben, zu unterhalten und wo nötig auszubauen hat. Gegenüber dem Kanton St. Gallen, der den tiefsten Wert verzeichnet, ist diese Last rund dreimal so hoch. Das führt zu einem entsprechend höheren Finanzbedarf des Kantons für das Strassenwesen. Das zeigt sich sowohl bei den Berechnungsschlüsseln der Bundeseinnahmen als auch bei der Höhe der Motorfahrzeugsteuer.

*Anhang 7.1
Übersicht Kantonsstrassennetz*

*Tabelle 1
Verhältnis von Länge des Kantonsstrassennetzes zur Anzahl Einwohnerinnen und Einwohnern, welche die Kosten des Netzes tragen müssen*

Kantone	Länge Kantonsstrassen in km	Einwohner/-innen Stand 31.03.2024	Laufmeter Kantonsstrasse pro Einwohner/-in
St. Gallen	655	536 041	1.22
Thurgau	743	296 394	2.51
Schaffhausen	232	87 554	2.65
Glarus	120	42 151	2.84
Appenzell Innerhoden	58	16 544	3.51
Appenzell Ausserhoden	215	56 524	3.80

Im Richtplan sind im Kapitel Verkehr unter V.2.2 die Strassenzüge aufgelistet, welche aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen und den Standortgemeinden abzugeben sind.

Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse Herisau	2554 m
Kantonsstrasse Nr. 21.2, Schützenstrasse Herisau	1148 m
Kantonsstrasse Nr. 19, Freihof-Bahnhof, Heiden	848 m
Total	4550 m

Aktuell hat die Gemeinde Heiden die Planung über die Zukunft des Kirchplatzes, der Poststrasse und der Seeallee gestartet. Hintergrund ist die Verlegung des Postautoverkehrs zum neuen Bushof am Bahnhof. Der Kanton hat die Gemeinde ermutigt, die Übernahme der Kantonsstrasse Nr. 19, Freihof-Bahnhof, in diesen Prozess zu integrieren und so die volle Hoheit über die öffentlichen Flächen rund um den Kirchplatz zu erhalten.

1.2 Nebenanlagen

Das Strassengesetz¹ definiert Nebenanlagen von Strassen als Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen; Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc. Deren Betriebskosten werden ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die vier wichtigsten Nebenanlagen sind die Werkhöfe in Herisau und Heiden sowie der Stützpunkt Weier in Gais und der Lagerplatz Furt in Urnäsch.

*Anhang 7.6
Übersicht Werkhöfe Tiefbauamt als
wichtigste Nebenanlagen*

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 28 des Strassengesetzes¹ erstellt der Regierungsrat ein Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauten bezeichnen. Dieses Programm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und erscheint daher vorliegend als Vierjahresprogramm.

In der laufenden Teilrevision des Strassengesetzes soll Art. 28 neu formuliert werden. Das Strassenbauprogramm soll umfassender Auskunft geben über die in der Periode umzusetzenden Bauvorhaben, den Start neuer Planungen sowie den voraussichtlichen Finanzbedarf.

Zu den erweiterten Aufgaben im Strassenbau gehören unter anderem der Lärmschutz gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung², das Verkehrsmanagement im Verkehrsraum St. Gallen, das Mobilitätsmanagement sowie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes³ bei den Bushaltestellen.

Basis für die Finanzierung des Strassenbauprogramms ist das Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe⁴.

¹ bGS 731.11

² SR 814.41

³ SR 151.3

⁴ bGS 612.2

1.4 Verkehrliche Entwicklung

Der Strassenverkehr nahm in Appenzell Ausserrodern in den vergangenen 25 Jahren kontinuierlich zu, wobei der Zuwachs im Jahr 2024 mit rund 0.8% etwas geringer ausfällt als die jährliche Zunahme von rund 1.0% in der Periode 2010-2019. Die Jahre 2020 und 2021 sind wegen der Corona-Pandemie nicht repräsentativ. Die Verkehrszahlen des Jahres 2024 haben die Werte des Jahres 2019 vor der Pandemie noch nicht erreicht.

Anhang 7.2
Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV 2024

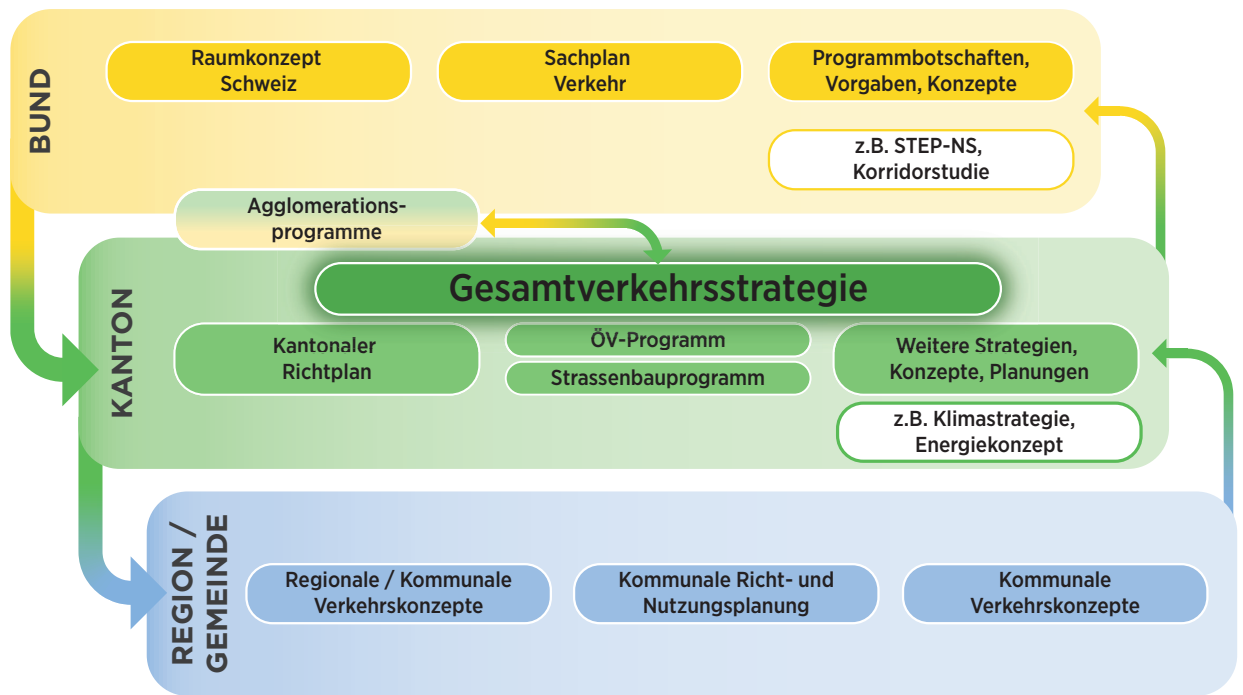
Auch in naher Zukunft ist von einem Verkehrswachstum auszugehen. Das Bundesamt für Raumentwicklung geht in seiner Verkehrsperspektive 2050⁵ von einem Bevölkerungswachstum auf 10.44 Mio. Einwohner und je nach Verkehrsszenario von einem Wachstum beim Personenwagenverkehr von -4% (Szenario nachhaltige Gesellschaft) bis +17% (Szenario weiter wie bisher) aus. In Bezug auf die nächsten Jahre prognostizieren alle Szenarien ein Wachstum beim Personenwagenverkehr.

1.5 Gesamtverkehrsstrategie

Der Regierungsrat möchte gesamtkantonale strategische Leitlinien, welche die angestrebte verkehrliche Entwicklung lenken – auch über den Perimeter des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee hinaus. Damit fachliche und politische Diskussionen im Verkehr künftig erleichtert werden können, sollen die seinerzeitigen Leitlinien des Regierungsrates zur Anbindung des Kantons an die Nationalstrasse A1 (aus dem Jahr 2019) erweitert werden und eine ganzheitliche, auch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umfassende Entwicklung aufzeigen. Dazu wird eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) erarbeitet. Die GVS soll künftig als Handlungsrahmen bei Entscheidungen mit verkehrspolitischem Bezug dienen.

Die GVS ist derzeit in der Phase der Konzeptionierung und wird voraussichtlich im Sommer 2026 in die Vernehmlassung gehen. In Zukunft werden die Ziele der GVS vor Erlass eines neuen öV-Programms oder eines Strassenbauprogramms zu prüfen sein. Basierend auf dieser Überprüfung sind allfällige Anpassungen in die Programme von öV und Strasse einfließen zu lassen. Weil das 5. Strassenbauprogramm durch den Fokus auf die Veloförderung im Einklang mit dem Entwurf der verkehrspolitischen Ziele in der GVS steht, muss nicht auf den Erlass der GVS gewartet werden.

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung, 8.4.2022



Grafik 1
 Einbettung der Gesamtverkehrsstrategie in die Planungen des Bundes, des Kantons und der Gemeinden

1.6 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf. Aktuell wird das Kapitel grundlegend überarbeitet.

Die in Kapitel V.1.3, Langsamverkehr, enthaltene Festlegung, dass das Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St. Gallen-Bodensee auf die übrigen 14 Gemeinden ausgedehnt werden soll, wurde aufgeteilt in je eine Analyse zum Fussverkehr und zum Veloverkehr. Die Planung der Velowegnetze läuft und enthält die Schwachstellenanalyse Veloverkehr. Die Schwachstellenanalyse Fussverkehr auf Kantonsstrassen ausserorts wurde im Frühjahr 2025 abgeschlossen und den 14 Gemeinden zur Kenntnisnahme abgegeben. Es resultieren keine Massnahmen, die als Einzelvorhaben ins vorliegende Strassenbauprogramm aufzunehmen sind.

Das 5. Strassenbauprogramm will zwei Abstimmungsanweisungen (Festsetzungen) aus dem Richtplan umsetzen:

Kapitel V.2.4 Radwege

Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Zürchersmühle, Teilstück Murbachrank-Saien, Ausbau mit Rad- und Gehweg

Kapitel V.1.2 Verkehr in der Agglomeration

Umsetzung der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee.

Die zugehörigen Beschriebe sind in Kapitel 4 enthalten.

1.7 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard

Der Strassenbau bedarf gewisser Standards. Man unterscheidet die geometrischen und die technischen Standards. Erstere beschreiben den notwendigen Strassenquerschnitt und werden durch das geometrische Normalprofil (GNP) festgelegt. Letztere beschreiben die Materialien, die Aufbauten, die Bauvorgänge etc.

Das GNP ist die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnitts, welche für eine bestimmte Strecke oder eine Strassenklasse anzuwenden sind. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile der massgebenden Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeug, Velofahrer, Fussgänger) entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des GNP. Die Strassenverordnung⁶ gibt Minimalbreiten vor, die auf den Normen basieren.

Die Ausserrhoder Minimalbreiten sind am unteren Ende der Normvorgaben, weil sie auch die Interessen des privaten Grundeigentums, des Landschaftschutzes, der Landwirtschaft, des Waldes und der Appenzeller Topographie berücksichtigen.

Für eine gute Veloinfrastruktur müssen die Minimalbreiten deutlich angehoben werden, damit beispielsweise Radstreifen markiert werden können. Im Rahmen der Planung des Velowegnetzes für den Alltag ist eine Dokumentation mit den Führungsformen und den zugehörigen Standards erarbeitet worden.



*Grafik 2
Titelseite Dokumentation Ausbaustandards für die Velowegnetze in Appenzell Ausserrhoden*

6 bGS 731.111

1.8 Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee

Appenzell Ausserrhoden ist aktuell mit den fünf Gemeinden Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher und Lutzenberg im Perimeter des Agglomerationsprogrammes St. Gallen - Bodensee. Die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms erfolgt über eine Trägerschaft, bestehend aus den drei Kantonen Appenzell Ausserrhoden, St. Gallen und Thurgau. Das Resultat entspricht so einem breit abgestützten politischen Konsens. Der vom Bund definierte Perimeter umfasst 33 Gemeinden, von Romanshorn bis Waldstatt. Mit dem Start der 5. Generation wird ab 2028 auch Heiden zum Perimeter gehören.

Für die Agglomerationsprogramme der 2., der 3. und der 4. Generation haben die drei Regierungen entsprechende Leistungsvereinbarungen mit dem Bund unterzeichnet. Die Möglichkeit für den Abschluss von objektspezifischen Finanzierungsvereinbarungen für die 3. Generation lief im Dezember 2025 aus. Spätester Zeitpunkt für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen für die 2. Generation ist Ende 2027 (Ende Infrastrukturfonds) bzw. Ende 2029 für die 4. Generation.

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation mit dem Umsetzungshorizont 2028 - 2032 wurde von der Trägerschaft Ende Juni 2025 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Das Prüfergebnis wird im Sommer 2026 erwartet. Die Anforderungen des Bundes bezüglich der Ausführungsfristen wurden verschärft.

*Anhang 7.8
Übersicht Massnahmen
Agglomerationsprogramm 5. Generation*

Die drei zugehörigen Dokumente Hauptbericht, Massnahmenbericht und Anhang sind auf der Website der Regio Appenzell AR - St. Gallen - Bodensee verfügbar:

<https://www.regio-stgallen.ch/agglomerationsprogramm>

*Grafik 3
Visualisierung des Siegerprojektes
im Studienwettbewerb für eine
Velobrücke über das Wattbachtobel
zwischen der Stadt St. Gallen und
dem Teufner Ortsteil Liebegg.
Die Realisierung soll im Rahmen
des Agglomerationsprogramms
5. Generation erfolgen.*



1.9 Korridorstudie N25

Im Frühjahr 2023 äusserte sich der Bundesrat im Rahmen der Botschaft zur Fortschreibung des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) vertieft zum Projekt Zubringer Appenzellerland und zum weiteren Vorgehen auf der N25.

Konkret hielt der Bundesrat fest, dass die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet haben. Das Vorhaben sehe eine vollständige Neutrassierung der N25 zwischen einer neuen Anbindung an die N1 und dem südlichen Siedlungsrand von Herisau vor. Es löse die Verkehrsprobleme in Gossau, schaffe Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlaste Herisau vom Durchgangsverkehr. Der Bundesrat anerkannte, dass auf der N25 Probleme bestehen. Im nationalen Vergleich seien sie gesamthaft gering bis mittel. Handlungsbedarf bestehe am ehesten zwischen der N1 und der Mooshalden in Waldstatt, sowie im Raum Gossau. Der Bundesrat erachtete den gewählten Lösungsansatz mit Blick auf die Klimadebatte, verschiedene Grundsätze im Sachplan Verkehr, Teil Programm, und die im Verhältnis zum erzielten Nutzen relativ hohen Erstellungskosten kritisch. Hinzu komme, dass das Vorhaben auf älteren Ideen und Vorgaben basiere und die zwischenzeitlich deutlich erhöhten Anforderungen an die Tunnelsicherheit kostenintensive Projektanpassungen erforderlich machen dürften.

In Anbetracht dieser grundsätzlichen Vorbehalte sah der Bundesrat vor, den Korridor der N25 zwischen der N1 und dem südlichen Ortsende von Herisau einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse seien alternative Ansätze zu erarbeiten und dem Vorhaben der Kantone Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen gegenüberzustellen. Die vorgesehene Überprüfung erfolge mittels einer Korridorstudie.

Die Korridorstudie wurde in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Gemeinden und der Region erarbeitet. Die Arbeiten dauerten vom Frühjahr 2023 bis Weihnachten 2024. Den weiteren Interessenvertretern wurden die Arbeiten an drei Forumsveranstaltungen vorgestellt. Die Planungen wurden von den Anwesenden diskutiert und bewertet. Im April 2025 veröffentliche das ASTRA den Synthesebericht. Er ist abrufbar unter:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung/korridorstudien/korridor-n25-st-gallen-appenzell.htm>

Von drei Lösungsvarianten enthält die bevorzugte Lösungsvariante „Optimierung“ für Herisau eine Kurzumfahrung Wilen. Mit der Kurzumfahrung Wilen inkl. den entsprechenden flankierenden Massnahmen wird ein kürzerer Abschnitt des Talkessels durch Herisau entlastet als der vom Kanton geplante Nieschbergtunnel. Das ASTRA hat die Kurzumfahrung Wilen in das STEP aufgenommen. Das weitere Vorgehen ist im Folgekapitel beschrieben.

1.10 Verkehr 45

Die Schweizer Stimmbürgerschaft hat im November 2024 an der Urne den Ausbau von sechs Nationalstrassenabschnitten abgelehnt. Zugleich sind beim Ausbau der Bahn grosse Finanzierungs- und Umsetzungsprobleme entstanden. Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat darum im Januar 2025 eine integrale Überprüfung und Priorisierung der Verkehrsprojekte angekündigt. Unter dem Titel «Verkehr 45» wurde die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) mit der Prüfung beauftragt, welche Infrastrukturprojekte für die Schweiz Priorität aufweisen und welche allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollen. Zudem soll dargestellt werden, wie die einzelnen Projekte von Strasse und Schiene zusammenhängen, wobei auch die Agglomerationsprogramme einzubeziehen sind. Die Kurzumfahrung Wilen in Herisau ist auf der Liste der zu prüfenden Projekte Nationalstrassen.

Im Oktober 2025 veröffentlichte das UVEK das Gutachten der ETH. Darauf basierend hat der Bundesrat Ende Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Auf Ende Juni 2026 plant er, eine entsprechende Vorlage mit der koordinierten Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr in die Vernehmlassung zu geben.

1.11 Unfallschwerpunkte

Die Kantonspolizei veröffentlicht jährlich die Unfallstatistik. Darin zeigen sich unter anderem Unfallschwerpunkte. Die Analyse dieser Unfälle umfasst auch die lokalen Gegebenheiten und weist unter Umständen auf geometrische oder technische Defizite von Strassenabschnitten hin.

Polizei und Tiefbauamt treffen sich regelmässig in der Arbeitsgruppe ISSI (Infrastruktursicherheit) und besprechen Unfälle, Begehren von Anwohnern und Gemeinden und neue gesetzliche Vorgaben. Aktuell besteht von Seite Verkehrspolizei kein Handlungsbedarf nach zusätzlichen Strassenausbauten, die nicht bereits in der ordentlichen Planung des Tiefbauamtes enthalten sind.



Bild 3
Kantonsstrasse Nr. 26,
Urnäsch-Schwägalp.
Auf der Schwägalpstrasse kommt es
häufig zu Unfällen. Der Zustand der
Strasseninfrastruktur wird bei der
Unfallanalyse immer einbezogen.

1.12 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden wird einerseits auf der Schiene durch das Netz der Appenzeller Bahnen AG (AB) und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) bereitgestellt. Elf Gemeinden haben einen Bahnanschluss. Das zweite grosse Standbein ist der Busverkehr mit PostAuto AG und Regiobus AG. Die Postautos und die Busse verkehren auf der Strasse, eigene Busspuren gibt es im Kanton nicht. Insgesamt sind fast zwei Drittel der Kantonsstrassen auch Träger der öV-Linien. Aus der Strassenrechnung werden je nach Lage Infrastrukturanlagen für den Busbetrieb mitfinanziert.

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2024-2029 wurde vom Kantonsrat im Oktober 2023 genehmigt. Das öV-Konzept und das Strassenbauprogramm sind aufeinander abgestimmt. Der neue Bushof am Bahnhofplatz Herisau sollte 2026 in Betrieb gehen, wobei die Strasse entlang des Bahnhofareals Ende 2023 vom Kanton an die Gemeinde Herisau überging. Der Umbau der Bahnhofkreuzung zu einem leistungsstarken Kreiselparkplatz wurde 2024 abgeschlossen. Beim geplanten Bushof am Bahnhof Heiden besteht kein Ausbaubedarf der Kantonsstrasse und damit keine finanziellen Verpflichtungen zu Lasten der Strassenrechnung.

1.13 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.

Die Transportunternehmungen sind dabei zuständig für die Anpassungen der Fahrzeuge, der Billettautomaten und der Kommunikationssysteme. Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig, d.h. der Bund für die Nationalstrasse N25, der Kanton für die Kantonsstrassen und die Gemeinden für die Gemeindestrassen, die Bahnhofplätze sowie die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum. Zu letzteren zählt bspw. die Strasse ab der Passhöhe Schwägalp hinauf zur Talstation der Luftseilbahn mit zwei Bushaltestellen.



*Bild 4
Behindertengerechte Bushaltestelle
beim Gemeindehaus in Stein,
Umbau 2023 in enger Zusammen-
arbeit zwischen Tiefbauamt und
Gemeinde.*

Das Tiefbauamt hat in Abstimmung mit den Gemeinden alle Bushaltstellen bzw. alle Haltekanten inventarisiert und die Verhältnismässigkeit einer baulichen Anpassung mit einem Standardverfahren geprüft. Das führt zu einer Priorisierung der baulichen Umsetzung. Dieses Vorgehen ist mit Procap St. Gallen - Appenzell besprochen.

In der Zuständigkeit des Kantons und in der 1. Priorität liegen 78 Haltekanten. Die Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endete im Dezember 2023. Ende 2025 sind 32 Haltekanten saniert. Die weitere Umsetzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig, namentlich von Planungsressourcen, Rechtmittelverfahren und der Unterstützung inkl. dem Bereitstellen der Gelder für die Gemeindeanteile durch die Standortgemeinden.

Bei 190 Haltekanten in der Zuständigkeit des Kantons ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis tief. Sie verbleiben in 2. und 3. Priorität. Der Umbau ist fallweise neu zu prüfen, wenn sich die örtlichen Verhältnisse ändern oder wenn ein Strassenbauprojekt ansteht.

1.14 Lärmschutz

Die Lärmschutzverordnung verpflichtet die Kantone als Strasseneigentümer, dort wo die Grenzwerte überschritten werden, Massnahmen zu ergreifen. Als Grundlage dienen entsprechende Lärmbelastungskataster.

Der Regierungsrat hat in den Jahren 2017 - 2021 die 2. Generation von Strassenlärmsanierungsprogrammen für das Kantonsstrassennetz in 19 Gemeinden genehmigt. Vielfach wurden Erleichterungen gewährt und freiwillige Leistungen an Schallschutzfenster gesprochen. Die Programme sind umgesetzt. Das Lärmsanierungsprojekt Herisau 2. Generation wird wegen fehlender Ressourcen frühestens ab 2029 erarbeitet, voraussichtlich ohne die Nationalstrasse N25.

Damit kommt der Kanton seiner Verpflichtung aus der Lärmschutzverordnung nach. Bei Belagssanierungen wird die Lärmschutzfrage standardmässig geprüft. Auch bei grosser Verkehrszunahme oder bei Änderungen der Lärmschutzverordnung muss der Kanton als Strasseneigentümer die Lärm-entwicklung beobachten.

1.15 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden

1.15.1 Kanton St. Gallen

Der Kanton St. Gallen bewegt sich im 18. Strassenbauprogramm 2024 - 2028. Ein bekanntes Projekt hat einen direkten Bezug zum Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden:

Kantonsstrasse Nr. 12, St.Gallen - Teufen, Umsetzung einer sicheren Führung des Radverkehrs zwischen Riethüsli und Lustmühle. Vorgesehen ist eine Velobrücke über den Wattbach, welcher gleichzeitig die Kantonsgrenze bildet. Für die koordinierte und zeitgerechte Umsetzung der Velobrücke haben die vier Partner Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton St.Gallen, Stadt St. Gallen und Gemeinde Teufen anfangs 2025 eine Absichtserklärung unterschrieben. Die Federführung liegt beim Tiefbauamt Appenzell Ausserrhoden.

1.15.2 Gemeinden im Kanton St. Gallen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Ausbauvorhaben von St. Galler Gemeinden bekannt, die an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen oder einen anderen Einfluss auf das Ausserrhoder Kantonsstrassennetz haben.

1.15.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

Der Kanton Appenzell Innerrhoden und seine Bezirke haben ein Ausbauvorhaben, das bis an die gemeinsame Kantonsgrenze reicht:

Die Fortsetzung der Kantonsstrasse Nr. 45, Stein-Appenzell, wird ab der Querung Buchbach erneuert und die Einmündung in die Nationalstrasse N25 in Enggenhütten wird verbessert. Auf Ausserrhoder Seite besteht mittelfristig Erneuerungsbedarf an den Belägen.

1.16 Ausbauvorhaben Dritter

1.16.1 Bundesamt für Strassen ASTRA, N25

Das ASTRA hat auf der N25 zwei grosse Erhaltungsprojekte gestartet. Eines für den Abschnitt Hundwilertobelbrücke bis Friedhof Hundwil und eines ab Friedhof Hundwil bis zum Kreisel Sonderau. Bei beiden Projekten sind Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr vorgesehen. Die Planungshoheit liegt beim ASTRA, die Planungsprozesse laufen nach dem Nationalstrassengesetz⁷. Die Gemeinde Hundwil und das Tiefbauamt sind in einer Begleitgruppe vertreten. Gemäss heutigem Wissensstand wird sich der Kanton finanziell nicht beteiligen müssen.

7 SR 725.11

Eine Realisierung vor 2030 ist aufgrund der internen Prozesse des Bundes nicht realistisch. Für den Abschnitt Hundwil Sonderau-Kantonsgrenze AR/AI wurde die Projektierung gestartet.

Das Sanierungsprojekt der Schwänlikreuzung in Herisau wird der Kanton weiter in eigener Regie bearbeiten und der Bund wird sich voraussichtlich finanziell beteiligen.

Aus Ressourcengründen bei Kanton und ASTRA muss die Sanierung der Scheidwegkreuzung in der Mooshalde, Waldstatt, planerisch auf unbestimmte Zeit nach hinten geschoben werden.

1.16.2 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Gemäss Art. 37f der Eisenbahnverordnung⁸ sind sämtliche Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, aufzuheben oder bis 31. Dezember 2014 zu sanieren. Die Zuständigkeit liegt bei der Bahn. Obwohl die Appenzeller Bahnen grosse Anstrengungen unternahmen, konnte dieser Termin nicht eingehalten werden. Aktuell sind die Lose Teufen und Speicher nicht vollständig umgesetzt⁹. Wegen der laufenden Planungen für einen Einspurtunnel Stofel-Bahnhof in Teufen (Planung durch Gemeinde) und einen Einspurtunnel unter der Vögelinsegg in Speicher (Planung durch Appenzeller Bahnen) ist der Realisierungshorizont für die letzten Sanierungen unbestimmt.

Gestützt auf Art. 1 Abs. 6 und 85 ff. des Strassengesetzes leistet der Kanton Beiträge an die anrechenbaren Kosten der Sanierung der Bahnübergänge in der Höhe eines Drittels. Die kantonsseitigen Beiträge für die Sanierung der Bahnübergänge laufen im Kanton über die Strassenrechnung.

1.16.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen

Die gemeinsame Planung von Appenzeller Bahnen, Kanton und Gemeinde Teufen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde im Herbst 2022 sistiert, nachdem die Stimmbürgerschaft von Teufen einen Projektierungskredit für die Ausarbeitung einer Alternativvariante mit einem Tunnel genehmigte. Gegen Anfang 2027 soll in Teufen eine Kreditabstimmung stattfinden über die durch die Gemeinde zu übernehmenden Kosten an einer Tunnelvariante. Der Zeitpunkt für eine allfällige Wiederaufnahme der Planung für die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist offen. Im vorliegenden Programm ist das Objekt daher nicht enthalten, zumal die verfügbaren finanziellen Mittel durch die anderen Vorhaben vollständig beansprucht werden.

⁸ SR 742.141.1

⁹ Quelle Appenzeller Bahnen, Standbericht Nr. 17, Oktober 2023

1.16.4 Appenzeller Bahnen, Vögelinseggtunnel in Speicher

Die vom Bundesamt für Verkehr beauftragte und seit Sommer 2021 vorliegende Korridorstudie Trogen-St.Gallen-Appenzell zeigt den Bedarf eines Tunnels im Raum Vögelinsegg Speicher. Der Tunnel ermöglicht eine neue Aufteilung des Strasserraums zwischen Vögelinsegg und Schützensgarten. Die Problemstellung ist allerdings vielschichtig und bedarf umfangreicher mehrjähriger Planungsarbeiten. Die Appenzeller Bahnen haben Planungsaufträge erteilt und bezüglich Linienführung eine Bestvariante erkoren. Das Vorprojekt liegt seit Ende 2025 vor. Der Kanton ist für die raumplanerische und verkehrliche Koordination in den Projektgremien vertreten. Die Inbetriebnahme eines Bahntunnels unter der Vögelinsegg vor 2030 ist allerdings nicht realistisch.

1.16.5 Appenzeller Bahnen, Umbau Bahnhöfe Bühler und Walzenhausen

Der Bahnhof Bühler erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht. Die Appenzeller Bahnen und die Gemeinde haben verschiedene Lösungsansätze untersucht. Ein Entscheid ist noch nicht gefällt.

Der Bahnhof Walzenhausen muss ebenfalls umgebaut werden, einerseits für die Inbetriebnahme des neuen autonom fahrenden Zuges Rheineck-Walzenhausen und andererseits für eine behindertengerechte Umsteigemöglichkeit auf die Postautos.

Allfällige Anpassungen der Fussgängerführung und damit der angrenzenden Trottoirs oder der Querungsstellen über die Kantonsstrassen sind bei beiden Bahnhofprojekten noch nicht bestimmt.

1.16.6 Walzenhausen, Dorfzentrum, Etappe Walz-Areal

Bei der Entwicklung des Dorfzentrums soll in einem ersten Schritt das Walz-Areal im Dreieck dreier Kantonsstrassen und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof neu konzipiert und überbaut werden. Die Gemeinde geht davon aus, dass die Planungsprozesse für die Entwicklung bis 2030 beendet sind. Wie weit die Innenerschliessung und Anpassungen an den Kantonsstrassen gleichzeitig umgesetzt werden müssen, ist heute nicht bekannt.

Grafik 4

Das Areal am Bahnhof Walzenhausen soll entwickelt werden. Anpassungen an den Kantonsstrassen sind möglich.



1.16.7 Teufen, Erschliessung Ebni-Schönenbüel

In Teufen bedingt die Erschliessung des Gewerbegebietes Ebni-Schönenbüel die Realisierung einer Erschliessungsstrasse. Je nach Variante wird eine direkte Anbindung an die Kantonsstrasse 12.4, Ebni-Linde, nötig. Die Planung der Erschliessung obliegt der Gemeinde Teufen. Je nach Nutzungsmix im Gewerbegebiet ist unter Umständen ein Ausbau der Kantonsstrasse mit einer neuen Bushaltestelle, einer geänderten Fussgängerführung und einer Linksabbiegespur nötig. Die Entscheide der Gemeinde Teufen sind pendent.

1.16.8 Herisau, Knoten Kantonsstrasse Nr. 6, Cilanderstrasse, mit Hölzlistrasse

Nachdem die Cilander AG ihre Produktion einstellte und einen Teil der Liegenschaften verkaufte, sind Umnutzungen im Industrieareal Hölzli entweder bereits vollzogen oder in Planung. Auch die zukünftige Erschliessung des Areals Untere Fabrik muss festgelegt werden. Der Knoten Cilanderstrasse-Hölzlistrasse kann nicht beliebig Mehrverkehr aufnehmen. Aufgrund der Platzverhältnisse ist zu gegebener Zeit die Installation einer Lichtsignalanlage zu prüfen. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Gebiet muss sich auf die revidierte Ortsplanung stützen und obliegt primär der Gemeinde Herisau.

2 Umsetzung Veloweggesetz

2.1 Gesetzliche Vorgaben

Das verkehrspolitische Anliegen der Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern fand in den letzten Jahren breite Unterstützung. Mit der Annahme des geänderten Art. 88 der Bundesverfassung wurde die Förderung des Veloverkehrs verankert. Auch die Ausserrhoder Stimmbürgerschaft stimmte im Herbst 2018 mit 68 % Ja-Stimmen deutlich zu.

Das zugehörige Bundesgesetz über Velowege¹⁰ trat per 1. Januar 2023 in Kraft. Das Gesetz unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und einem Velowegnetz für die Freizeit. Es wird eine Planungspflicht für die Kantone eingeführt. Innert fünf Jahren sollen die beiden Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen verankert werden. Auf die Planung folgt die Pflicht, Velowege anzulegen, zu erhalten und wo nötig zu ersetzen.

Die Kantone müssen dazu die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden und weitere Rechtswirkungen der Velonetzpläne festlegen. Im Richtplan wird das zugehörige Kapitel V2.4, Seite 63 ff, überarbeitet.

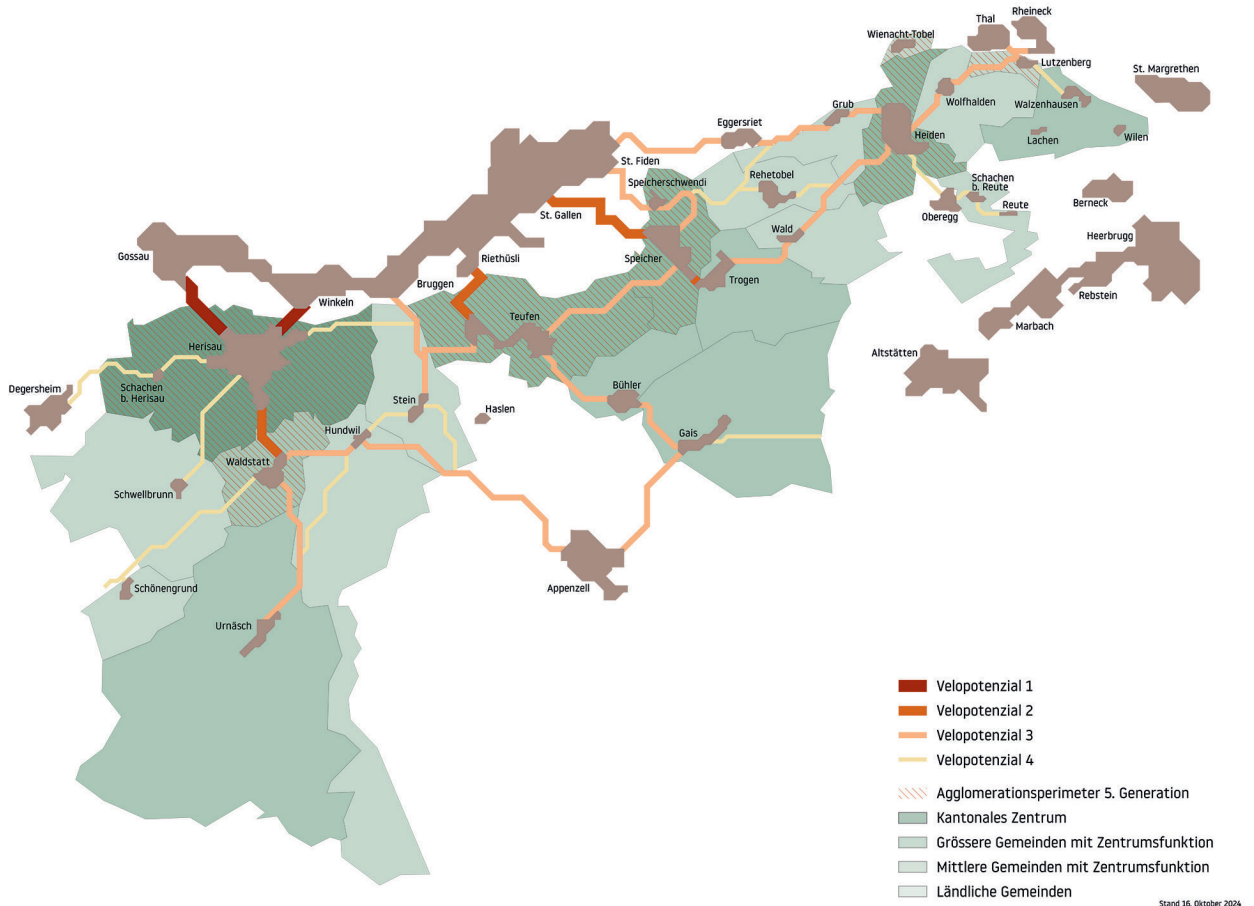
Zu diesem Zweck ist eine Teilrevision des Strassengesetzes in Erarbeitung. Wo für Neubauten und Verbesserungen abseits der Kantonsstrassen bis heute die Gemeinden zuständig sind, soll diese Aufgabe vermehrt durch den Kanton übernommen werden. Das stärkt die zielgerichtete Umsetzung der Velowegnetzplanung. Die politische Diskussion wird zeigen, wie die für den Kanton passende Aufgaben- und Kostenteilung im Detail aussieht. Eine Inkraftsetzung des revidierten Strassengesetzes ist auf den 1. März 2028 geplant.

¹⁰ SR 705

2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Der Kanton hat ein Strukturbild erarbeitet mit den unterschiedlichen Potentialen an Veloverkehr. Die drei Achsen mit dem grössten Potential sollen prioritär geplant werden. Das sind die Achsen Gossau - Herisau Schwänli, Herisau Schwänli - Waldstatt und St.Gallen - Teufen.

Das 5. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 - 2030 legt einen Schwerpunkt auf Verbesserungen für den Veloverkehr auf zwei dieser Achsen, nämlich St.Gallen - Teufen und Herisau Nord - Waldstatt.



Grafik 5
Das Strukturbild gibt erste Anhaltspunkte für den Aufbau des Velowegnetzes. Darin abgebildet ist das Potential an Veloverkehr auf den Ortsverbindungen.

3 Rückblick und Stand Umsetzung

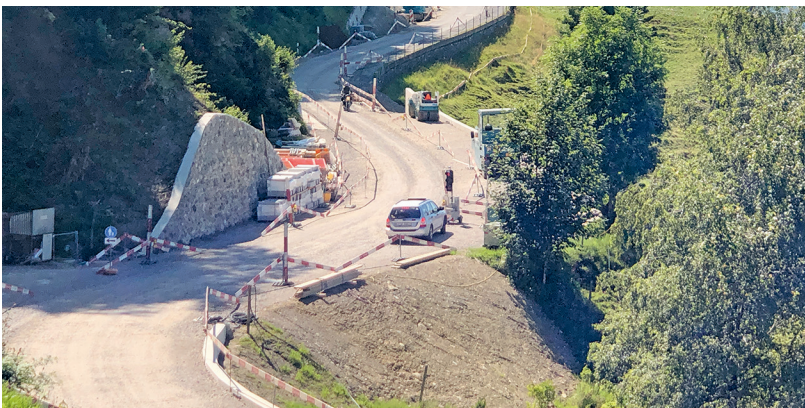
4. Programm 2023 - 2026 und Agglomerationsprogramme 2. bis 4. Generation

Von den im 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023 - 2026 aufgeführten Objekten konnte erst ein Teil realisiert werden. Ein weiterer Teil ist im Bau oder wird in der Bausaison 2026 gestartet. Bei den restlichen Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen.

Untenstehend und auf dem Titelblatt sind Objekte aus dem 4. Programm, die umgesetzt oder im Bau sind. Die Massnahme im Steineggwald in Teufen (Titelblatt mittig) ist kein Einzelobjekt, sondern Bestandteil der Sammelmassnahme Sicherung Fussgängerübergänge im Agglomerationsprogramm 2. Generation.



*Bild 5
Urnäsch,
Erneuerung Schönaustrasse*



*Bild 6
Schwellbrunn,
Ausbau mit Gehweg im
Rank - Hirschen*



*Bild 7
Herisau
Kreuzung Bahnhof*



*Bild 8
Hundwil
Örtlismühle - Ramsten,
Gesamterneuerung*



*Bild 9
Speicher
Fussgängerübergang Bendlehn*



*Bild 10
Wolfhalden,
Haslistrasse, Unterlindenberg -
Vorderhasli, Baustart 2025.
Kurzfristiger Ersatz für P 1541,
Hinterhasli - Kantonsgrenze auf
gleicher Strecke*

4 Das 5. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027 - 2030

4.1 Periode

Das Strassenbauprogramm basiert auf den Kalender- bzw. Rechnungsjahren und beginnt am 1. Januar 2027 und endet am 31. Dezember 2030.

4.2 Vorbereitung und Umfrage

Das Strassenbauprogramm basiert auf den bekannten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Zustand des Strassennetzes, dem Agglomerationsprogramm, den bereits laufenden Planungen sowie den Projekten Dritter. Ein erster Entwurf der Objektliste auf ihrem Gemeindegebiet wurde den Ausserrhoder Gemeinden im April 2025 zur Vernehmlassung zugestellt. Auch mit den AB, der SOB und dem ASTRA fanden Gespräche statt.

4.3 Nachführung und Controlling

Beim Programm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, bei dessen Umsetzung aus verschiedenen

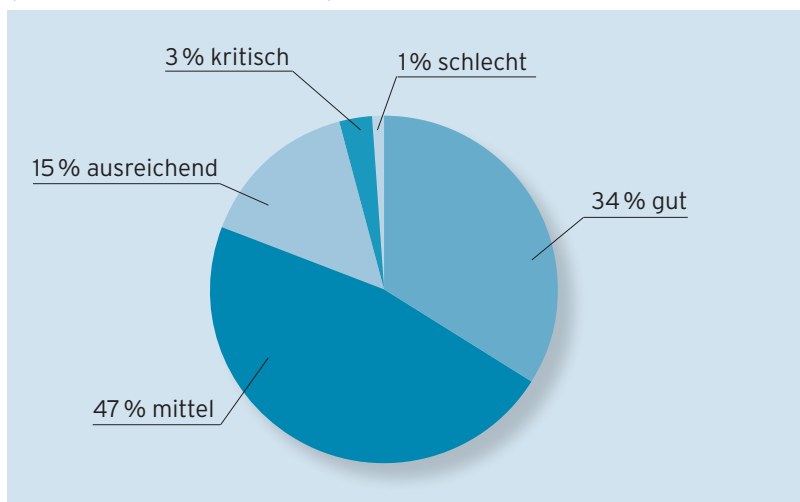
Gründen Abweichungen eintreten können. Zusatzabklärungen, Variantenstudien, Einsprachen, Verschiebungswünsche von Gemeinden und Werken, Sachzwänge auf Umleitungsstrecken etc. können zu Verschiebungen und Anpassungen führen. Die Objektplanung wird laufend nachgeführt. Die Gemeinden und die Werke werden jährlich mit einem aktualisierten Bauprogramm für das Folgejahr beliefert. Die aktuellen Jahresprogramme stehen der Öffentlichkeit auf der Website des Tiefbauamtes zur Verfügung. Über wichtige Aspekte der Umsetzung orientiert der jährliche Rechenschaftsbericht des Regierungsrates in Kurzform.

4.4 Zustand des Strassennetzes

Ein Teil der geplanten Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes. Das gesamte Netz wird dazu alle vier Jahre systematisch beurteilt. Die Beurteilung bzw. die Bewertungsklassen basieren auf der Schweizer Norm SN 40 925b.

Wichtig: Die Zustandserfassung gibt keine Auskunft über verkehrliche Schwachstellen.

Zustandserfassung 2024 ganzes Kantonsstrassennetz (Strassenteilstücke in Prozent)



Grafik 6

Im Sommer 2024 fand die letzte Zustandsanalyse des Kantonsstrassennetzes statt. Die Investitionstätigkeit der letzten 25 Jahre zeigt Erfolg. Es sind weniger als 5% oder max. rund 8 km des Netzes in schlechtem oder kritischem Zustand.

Damit ist der Kanton im gesamtschweizerischen Schnitt gut positioniert und hat die Möglichkeit, wichtige kostenintensive Einzelprojekte zu realisieren.

4.5 Bedarf an Strassenbauten

4.5.1 Tabelle Überblick (die Überprüfung und allfällige Kürzung der Investitionen im Rahmen des Entlastungsprogramms 2025+ bleibt vorbehalten)

Proj.-Nr.	Str.-Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück	Länge	Aufwand brutto in Periode	Projekt- stand	Ziel	Bemerkungen
1589	8	Urnäsch / Waldstatt	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	1 000	4 000	Studie	Ausbau mit Zweirichtungsradweg	z.T. Gemeindegebiet Waldstatt, aus 4. Programm übertragen
1288	1.0	Herisau	Herisau - Winkeln	Obstmarkt und Platz	300	3 200	Vorprojekt	Gestaltung, Aufwertung	Federführung bei Gemeinde Herisau, AP 5
1695	20	Herisau	Herisau - Degersheim	Schwänlikreuzung	120	5 000	Vorprojekt	neuer Kreisell und neue Brücke	Verkehrssicherheit, AP 4, aus 4. Programm übertragen
1718	20	Herisau	Herisau - Degersheim	Huebstrasse - Ramsen - Schachen	1 800	4 200	Vorprojekt	Zweirichtungsradweg	AP 4
1709		Herisau / Waldstatt	Herisau - Waldstatt	Bahnhof Wilen - Mooshalden	1 000	9 000	Studie	Zweirichtungsradweg	AP 5
1234	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Parkplatz Sitz	650	3 600	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Verbesserung Fussgängerführung
1717	7	Schwellbrunn / Waldstatt	Waldstatt - Schönengrund	Winkfeld - Brisig	650	2 100	Studie	Umbau mit Zweirichtungsradweg	Seitenwechsel der heutigen Anlage LV nötig, Reserveprojekt
1583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Harmonie - Hirschen	200	4 000	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Aufwertung Ortsdurchfahrt 2. Etappe Reserveprojekt
1589	8	Urnäsch / Waldstatt	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	400	1 600	Studie	Ausbau mit Zweirichtungsradweg	vgl. Urnäsch, kurzer Teil auf Gemeindegelände Waldstatt Teil Waldstatt AP 5
1709		Herisau / Waldstatt	Herisau - Waldstatt	Bahnhof Wilen - Mooshalden			Studie	Zweirichtungsradweg	vgl. Herisau
1717	7	Schwellbrunn / Waldstatt	Waldstatt - Schönengrund	Winkfeld - Brisig			Studien	Umbau mit Zweirichtungsradweg	vgl. Schwellbrunn
1725	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Wattbachbrücke	200	2 300	Studie	neue Velobrücke	Studienwettbewerb durchgeführt Einzelmassnahme AP 5
1712	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Lustmühle-Rüthofstrasse	750	10 000	Vorprojekt	Verbreiterung Rad-Gehweg"	inkl. Unterführung Kreuzung
1595	10	Teufen	Stein-Teufen	Umbau Kreuzung Sternen	150	500	Studie	Erhöhung Sicherheit	Reserveprojekt
1741	14	Teufen / Speicher	Teufen - Speicher	Gähleren - Gemeindegrenze	2 000	2 000	Start	Umbau zu Zweirichtungsradweg	AP 5
1704	12	Teufen	Teufen-Bühler	Goldbachbrücke	100	3 000	Vorprojekt	Instandsetzung, Veloführung	Auslöser sind Appenzeller Bahnen wegen Senkungen Schienen
12		Gais	Bühler - Gais	Mühlpass und Lochmühlestasse	10	1 500	Studien	Verbreiterung Unterquerung KS	Fortsetzung auf Lochmühlestasse (Gemeindestrasse)
13		Gais	Gais - Appenzell	Kantonsgrenze - Kreisell Weier	350	1 000	Start	Ausbau Veloinfrastruktur	Abstimmung mit Innerthoden nötig
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zwei Brügglen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldbachbrücke			Bauprojekt	Neubau von zwei Brücken	vgl. Rehetobel, AP 5
1702	15	Speicher	St.Gallen - Speicher	Bahnhof - Knoten Brugg	300	1 800	Start	BGK	AP 5
1741	14	Teufen / Speicher	Teufen - Speicher	Gemeindegrenze - Almenweg	850	850	Start	Umbau zu Zweirichtungsradweg	vgl. Teufen
1724	15	Speicher / Trogen	Speicher - Trogen	Sägilbachbrücke	100	2 000	Vorprojekt	Instandsetzung	Anliegen der Appenzeller Bahnen, AP 5
1488	47	Trogen	Bühler - Trogen	Bühlerstrasse	100	1 500	Bauprojekt	Gestaltung	letzter Ast Projekt Landsgemeindeplatz
1600	47	Trogen	Bühler - Trogen	Einlenker Pestalozzi - Schulhaus	450	3 500	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	aus 4. Programm übertragen
1727	29	Trogen	Trogen - Altsätten	Obere Bruderbachbrücke	50	1 500	Vorprojekt	Instandsetzung mit Gehweg	Historischer Verkehrsweg
1734	16	Trogen	Bühler - Trogen	Untere Bruderbachbrücke	120	2 500	Vorprojekt	Instandsetzung	Reserveprojekt
1724	15	Speicher / Trogen	Speicher - Trogen	Sägilbachbrücke			Vorprojekt	Instandsetzung	vgl. Speicher
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zwei Brügglen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldbachbrücke	300	10 000	Bauprojekt	Neubau von zwei Brücken	aus 4. Programm übernommen, Volksabstimmung nötig
1323	16	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Einl. Gerbestrasse - Freihostrasse	500	4 500	Vorprojekt	Gestaltung	aus 4. Programm übertragen weil Heiden in Perimeter Agglomerationsprogramm kommt, AP 5
1541	55	Wolfhalden	Wolfhalden - Thal	Hinterhasli - Kantonsgrenze	500	2 300	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	
1538	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Tobel - Kantonsgrenze	450	2 400	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
Total Längen und Bruttokosten*					13 400	89 850	inkl. Reserveprojekte		
Total Längen und Bruttokosten*					12 850	78 350	ohne Reserveprojekte P 1538, P 1595, P 1583, P 1717, P 1734		

* die Überprüfung und allfällige Kürzung der Investitionen im Rahmen des Entlastungsprogramms 2025+ bleibt vorbehalten

4.5.2 Geographischer Überblick

Dreizehn Gemeinden haben Vorhaben in den nächsten vier Jahren, der regionale Ausgleich in der Programmperiode ist damit sichergestellt. Sieben Gemeinden haben keine Vorhaben. Oft liegt eine intensive Bautätigkeit in den vergangenen 15 Jahren hinter diesen Gemeinden, wie etwa in Stein, Wald oder Reute.

*Anhang 7.5
Übersicht Ausbauvorhaben
2027-2030*

4.5.3 Weitere Planungen

Im nachfolgenden Kapitel 4.6 sind die Objekte erklärt, die in der Periode 2027 - 2030 umgesetzt werden sollen. Alle weiteren Planungen sind separat im Kapitel 4.7 aufgelistet. Damit wird ein Wunsch des Kantonsrates aufgenommen, der in der Debatte anlässlich der Kenntnisnahme des 4. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2023 - 2026 geäußert wurde.

4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten

4.6.1 Urnäsch

P 1589; Der pendente Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Murbach-Sulzbrunnen entlang der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Urnäsch, soll umgesetzt werden. Entsprechende Studien wurden bereits vor Jahren gemacht. Gemäss Entwurf des Velowegnetzes für den Alltag ist die Strecke eine Hauptverbindung.

Aufgrund fehlender Planungsressourcen und anderer Prioritäten in Urnäsch, wie der Sanierung der Ortsdurchfahrt und dem Neubau der Saienbrücke, wurde das Projekt mehrmals zurückgestellt.

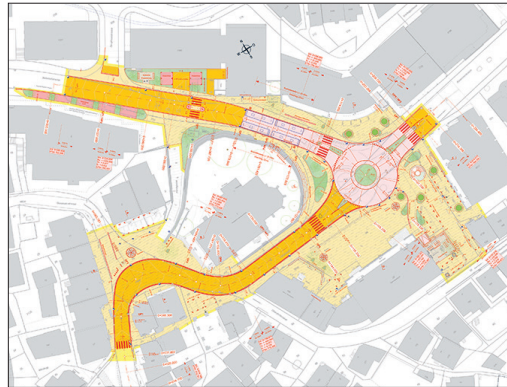


*Bild 11
Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-
Urnäsch, Blickrichtung Urnäsch vor
dem Murbachrank, Ende der
markierten Radstreifen infolge zu
schmaler Strasse.*

4.6.2 Herisau

P 1288; Der Obstmarkt vor dem Regierungsgebäude, wo sich drei Kantonsstrassen in einem Kreisel treffen, soll als Ergebnis aus einem Wettbewerb neu gestaltet werden. Dabei soll den Fussgängerinnen und Fussgängern, einer vielfältigen Nutzung des heutigen Parkplatzes und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum mehr Beachtung und mehr Fläche zugesprochen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kantonsstrasse ist allerdings mit über 9000 Fahrzeugen und vielen Buslinien hoch. Sehbehinderte Personen müssen die Fahrbahnränder erkennen. Insofern setzt das Behindertengleichstellungsgesetz den Gestaltungswünschen Grenzen. Es liegt ein Vorprojekt vor.

Im September 2024 lehnte die Herisauer Stimmbürgerschaft den zugehörigen Kredit knapp ab. Es gab verschiedene Kritikpunkte, unter anderem die verbleibende Anzahl an öffentlichen Parkplätzen, Art und Umfang der Bepflanzung und die Höhe der Kosten. Aufgrund einer Petition und einer Motion im Einwohnerrat entschied der Gemeinderat, das Projekt unter dem Titel Obstmarkt & Platz 2.0 zu überarbeiten und dem Einwohnerrat eine neue Kreditvorlage zu unterbreiten. Das Projekt wurde daher im Agglomerationsprogramm 5. Generation erneut angemeldet. Mit der angestrebten finanziellen Beteiligung des Bundes ist der Baustart frühestens 2028 möglich.



*Grafik 7
Der Abschnitt Platz-Obstmarkt in Herisau zwischen Regierungsgebäude und der reformierten Kirche soll inklusive der Kantonsstrassen neu gestaltet werden.*

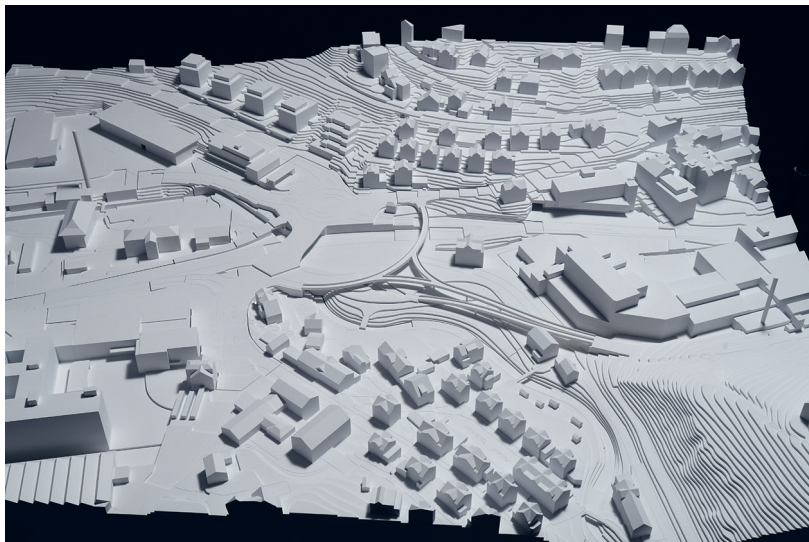
P 1718; Der Herisauer Ortsteil Schachen und in der Fortsetzung die Gemeinden Degersheim und Neckertal sollen für den Veloverkehr besser erschlossen werden. Zudem haben die Beläge und die gepflästerte Schale ihre Lebensdauer erreicht. Dazu ist die Degersheimerstrasse abschnittsweise umzubauen. Kernstück des Projekts ist die Umgestaltung des Strassenquerschnitts zu einem Veloweg im Zweirichtungsverkehr ab Ramsen bis Schachen. Aus Gründen des Landschaftsbildes und der Verkehrssicherheit sollen Strasse und Veloweg durch einen Grünstreifen unterbrochen werden. Das Vorhaben ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms 4. Generation.

*Bild 12
Kantonsstrasse Nr. 20, Herisau - Degersheim, Blickrichtung Ortsteil Schachen. Die heutige Verkehrsanlage ist zu schmal für einen Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr.*



P 1695; Knoten Schwänli; Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist der Umbau des Knotens Schwänli aufgelistet. Es ist ein Schlüsselprojekt im Massnahmenpaket Verkehrssicherheit. Der Kreisell ist zu klein und soll komplett neu angeordnet werden. Sämtliche identifizierten Schwachstellen auf den Kantons- und der Gemeindestrasse werden so behoben.

Im Agglomerationsprogramm 5. Generation soll jetzt der Teil westlich der N25 dazukommen. Für eine direkte und sichere Anbindung des Veloverkehrs in Nord-Südrichtung und hinauf ins Dorfzentrum ist eine komplett neue Veloführung mit einer Velobrücke vorgesehen.



*Bild 13
Modell der Umgestaltung des Areals
westlich der N25 im Schwänli
Herisau. Hier soll eine Velobrücke
sichere und direkte Veloverbindungen
ermöglichen.*

P 1709; Die Alpsteinstrasse ist für den Veloverkehr ungenügend ausgebaut. Eine Verbesserung für den Veloverkehr obliegt dem ASTRA, weil die Strasse Bestandteil der N25 ist. Der Kanton hat eine Alternative erarbeitet. Auf der Westseite der Bahnlinie Herisau - Waldstatt soll ein neuer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr realisiert werden. Es ist ein Schlüsselprojekt im Massnahmenpaket Veloverkehr im Agglomerationsprogramm 5. Generation. Bautechnisch ist das nicht allzu schwierig, viel anspruchsvoller sind die Verfahren, die Zuständigkeiten und die Kostentragung. Der Zeitdruck ist hoch.

4.6.3 Schwellbrunn

P 1234; Auf der Strecke Schwellbrunn-Dicken sollen rund 650 m vom Hirschen bis zum Parkplatz Restaurant Sitz erneuert werden. Die Strasse ist schmal, Bankette und Entwässerung fehlen grösstenteils und die Anwohner wünschen schon lange eine Verbesserung, da es immer wieder zu kritischen Begegnungen kommt, namentlich im Winter. Zusätzlich erfolgen bei den instabilen Böschungen immer wieder Rutschungen. Hier kann eine bessere Entwässerung verhindern, dass im Regenfall Oberflächenwasser von der Strasse die Erdmassen sättigt. Das Projekt ist Bestandteil des 4. Strassenbauprogramms und wurde im 2022 öffentlich aufgelegt. Weil in Absprache mit der Gemeinde das Projekt P 1658 Dorf-Hirschen vorgezogen wurde, wird P 1234 ins 5. Strassenbauprogramm transferiert. Die Realisierung ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln.

P 1583; In Schwellbrunn liegt der Fokus weiterhin auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Es kam zu Verzögerungen. Der Baustart für die erste Etappe vom Rank bis zum Löwen soll im Frühjahr 2026 erfolgen.

Die 2. Etappe Harmonie bis Löwen ist ein Reserveprojekt, dessen Realisierung vor allem von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln auf Seite Kanton abhängt. Die Gemeinde bevorzugt eine zeitnahe Realisierung.

P 1717; Die Kantonsstrasse Nr. 7, Waldstatt - Schönengrund, hat auf dem Abschnitt Winkfeld - Brisig Erneuerungsbedarf. Der Einlenker ins Gewerbegebiet Winkfeld liegt auf Waldstätter Boden und ist auszubauen. Die übrige Strecke bis zum Restaurant Traube liegt auf Schwellbrunner Gemeindegebiet. Zur Verbesserung der Veloinfrastruktur soll der kombinierte Rad- und Gehweg auf die Nordseite verlegt werden, so dass eine sichere und durchgehende Veloführung vom Ortsende Waldstatt bis zum Ortseingang Schönengrund erzielt werden kann. Der genaue Zeitplan ist offen.

4.6.4 Hundwil

In Hundwil sind von Seite Kanton keine grossen Vorhaben geplant. Die Vorhaben des ASTRA auf der N25 sind in Kapitel 1.16.1 beschrieben.

4.6.5 Stein

In Stein sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.6 Schönengrund

In Schönengrund sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.7 Waldstatt

P 1589; die Gemeinde Waldstatt ist auf einigen Metern betroffen vom geplanten Ausbau mit Rad- und Gehweg zwischen Waldstatt und Urnäsch auf dem Teilstück Murbach - Sulzbrunnen, vgl. 4.6.1 Urnäsch. Die Gemeindegrenze liegt im Murbachrank.

P 1717; Winkfeld - Brisig, siehe unter 4.6.3 Schwellbrunn

*Bild 14
Kantonsstrasse Nr. 7, Waldstatt -
Schönengrund, Blickrichtung Brisig.
Beim Einlenker Winkfeld wechselt
das Trottoir für rund 500 m die
Seite. Für eine durchgehende
Veloverbindung Waldstatt - Schö-
nengrund - Neckertal soll der
Querschnitt auf diesen 500 m
umgebaut werden. Die Strecke hat
ohnehin Sanierungsbedarf beim
Einlenker Winkfeld*



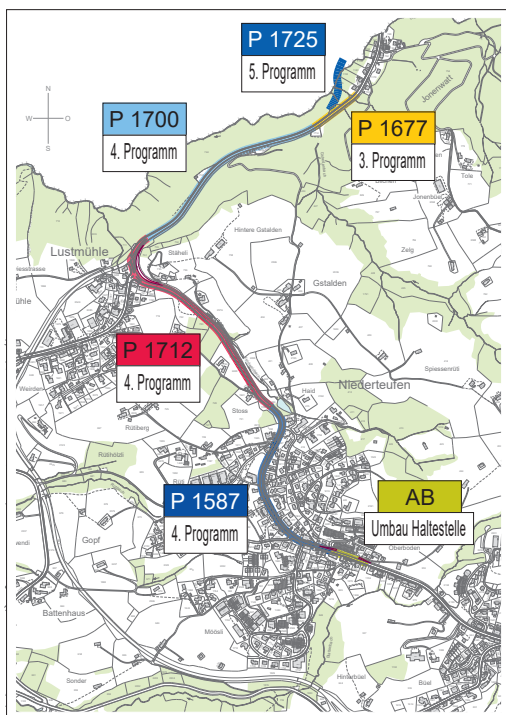
4.6.8 Teufen

P 1725; Brücke Wattbach. Weil infolge enger Verhältnisse durch den Weiler Liebegg keine Verbesserung für den Veloverkehr möglich ist, soll dieser in Fahrtrichtung Teufen bereits auf St. Galler Boden von der Kantonsstrasse weg auf die Wattbachstrasse und über eine neue Velobrücke über den Wattbach wieder zur Kantonsstrasse geführt werden. So wird die Liebegg umfahren. Es ist ein Schlüsselprojekt im Agglomerationsprogramm 5. Generation.

P 1712; Verbesserung für den Veloverkehr zwischen Lustmühle und Nieder-teufen. Die Kreuzung Lustmühle soll unterquert werden, nur so ist eine direkte und sichere Linie möglich. Bergauf soll anschliessend der Rad- und Gehweg verbreitert und mit einem Grünstreifen versehen werden. Ab dem Einlenker Stosswaldweg ist die Verbreiterung wegen der Schulwegführung auf Zweirichtungsverkehr zu konzipieren. Der Veloverkehr abwärts soll wegen des grossen Gefälles auf der Strasse bleiben und kann so in der Kreuzung Lustmühle ohne Querungsvorgang in die geplante Unterführung münden.

P 1595; Umbau Kreuzung Sternen. Bei der AB-Haltestelle Sternen mündet die Kantonsstrasse Nr. 10, Stein - Teufen, in einem ungünstigen Winkel in die Kantonsstrasse Nr. 12, St. Gallen - Teufen. Die Kreuzung soll geometrisch verbessert werden. Das Projekt kam infolge anderer Prioritäten bis heute nicht über ein Variantenstudium hinaus. Es bleibt ein Reserveprojekt.

P 1741; Gähleren - Gemeindegrenze: Als Ausfluss der Planung des Velowegnetzes für den Alltag soll ausserorts entlang der Kantonsstrasse Nr. 14, Teufen - Speicher, die Veloführung verbessert werden. Der heutige Rad- und Gehweg wurde vor 25 Jahren wegen des Landbedarfs so konzipiert, dass ihn nur der Veloverkehr von Teufen nach Speicher nutzen darf. Für die andere Fahrtrichtung ist ein Radstreifen auf der Fahrbahn markiert. In einer Volksabstimmung im Jahre 2001 stimmten 64% der Ausserrhoder Stimmbewölkerung dieser Lösung zu, in Teufen selbst sogar 76%. Aus heutiger Sicht ist das Konzept ungenügend und wird auch immer wieder kritisiert. Der Rad- und Gehweg soll den Veloverkehr in beide Richtungen aufnehmen und ist dazu zu verbreitern.



Grafik 8
Schema der Projekte zur Verbesserung der Veloführung zwischen St.Gallen und Teufen und ihre Zuordnung zu einer Generation Agglomerationsprogramm

P 1704; Die Goldibachbrücke am Ortsausgang Teufen in Richtung Bühler muss saniert werden. Dabei soll das Trottoir auf der Westseite zu einem Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr verbreitert werden. Diese Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation angemeldet.

4.6.9 Bühler

Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.10 Gais

Bühler - Gais; Längerfristig soll zwischen Bühler und Gais ein Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr realisiert werden. Als erste Massnahme soll dazu die Fussgänger-Unterquerung der Kantonsstrasse auf Höhe Einlenker Lochmühlestrasse für den Veloverkehr verbreitert werden. Der Veloverkehr soll dort weg von der Kantonsstrasse über die Lochmühlestrasse geführt werden. Der Projektstart ist erfolgt.

Kantonsgrenze - Kreisel Weier: Als zweites Vorhaben zur Verbesserung des Veloverkehrs in Gais soll die Verbindung Gais - Meistersrüte ab Kreisel Weier bis zur Kantonsgrenze ausgebaut werden. Die Veloführung ist mit Appenzell Innerrhoden abzustimmen. Auch dieses Projekt startet jetzt.

4.6.11 Speicher

P 1554; Zweibrücken, siehe unter 4.6.13 Rehetobel

P 1741; Gemeindegrenze - Almenweg: Begründung siehe unter 4.6.8 Teufen

P 1724; Die Säglbachbrücke auf der Gemeindegrenze zwischen Speicher und Trogen muss ertüchtigt werden. Sie weist sowohl statische wie auch geometrische Defizit auf. Die heutigen Vorgaben für die Lichtraumprofile zwischen Strasse und Eisenbahn sind nicht eingehalten.

4.6.12 Trogen

P 1488; Vom Gesamtprojekt Gestaltung Landsgemeindeplatz fehlt weiterhin das Teilprojekt auf der Kantonsstrasse Nr. 47.2, Bühlerstrasse, das rund 100 m lang ist. Das Vorhaben wurde zuletzt wegen Fragen aus der Ortsplanungsrevision zurückgestellt und soll jetzt umgesetzt werden.

P 1600; Gleich anschliessend an das Teilprojekt Landsgemeindeplatz auf der Bühlerstrasse soll diese bis hinauf zum Einlenker Pestalozzidorf erneuert und mit einem Trottoir versehen werden. Das Projekt ist öffentlich aufgelegt, es sind noch Einsprachen zu bereinigen.

P 1727; Auf der Kantonsstrasse Nr. 29, Trogen - Altstätten liegt die Obere Bruderbachbrücke. Sie wurde 1838/39 als Bogenbrücke erstellt und ist vielleicht das älteste noch vorhandene Bauwerk auf dem Kantonsstrassennetz. Die letzte grössere Erhaltungsmassnahme erfolgte 1982. Eine erneute Instandsetzung vor dem definitiven Abbruch des Bauwerks ist mit einem vertretbaren Aufwand möglich. Für die Fussgänger wird das Bankett verbreitert. Die Gemeinde Trogen ist mit dem Vorgehen einverstanden.

P 1734; Auf der Kantonsstrasse Nr. 16, Trogen-Wald, liegt die Untere Bruderbachbrücke. Sie wurde 1954/55 erstellt und genügt den heutigen verkehrlichen Anforderungen an eine Hauptverkehrsstrasse nicht mehr. Wegen einer statischen Nachrechnung wurde vor ein paar Jahren das Vortrittssignal 3.10 (Vortritt vor dem Gegenverkehr) für Lastwagen signalisiert. Damit soll das Kreuzen von zwei Lastwagen auf der Brücke verhindert werden. Das ist für die wichtigste innerkantonale Verbindung zwischen Mittel- und Vorderland nicht erwünscht, denn hinsichtlich Sondertransporte ist die Brücke ein klarer Schwachpunkt.

Aktuell läuft aufgrund des Bauwerkalters sowie der visuell feststellbaren Schäden eine umfassende Überprüfung des Brückenbauwerks. Basierend auf den Erkenntnissen der Überprüfung wird ein Massnahmenkonzept erarbeitet. Es ist eine Verstärkung vorzusehen, damit die Tragwerksnormen eingehalten werden. Für den Langsamverkehr werden Verbesserungen angestrebt.

In einer finanziellen Gesamtbetrachtung über alle Brücken auf dem Kantonsstrassennetz wurde ein Neubau vorerst verworfen. Das Objekt soll durch eine umfassende Instandsetzung für mind. weitere 50 Jahre genutzt werden können. Das Projekt ist ein Reserveprojekt.

P 1724; Säglibachbrücke, siehe unter 4.6.11 Speicher

4.6.13 Rehetobel

P 1554; Die Strassenverbindung von St. Gallen nach Rehetobel führt durch das Tobel der Goldach. Die Talflanken sind steil und die geologischen Verhältnisse örtlich anspruchsvoll. Die Sicherheit der Strassenbenutzer wird immer wieder durch Steinschlag und Rutschungen beeinträchtigt, zuletzt im Dezember 2012 und im Juni 2013. Unten im Goldachtobel liegt der Ort Zweibrücken, mit der Holderenbachbrücke und der Goldachbrücke.

Die Sandsteine der Holderenbachbrücke sind mittlerweile stark verwittert. Eine Instandstellung der Brücke ist nicht mehr möglich, ein Ersatz der Brücke ist unumgänglich. Im Herbst 2012 musste sie provisorisch gesichert werden.

Auch die Goldachbrücke weist nur noch eine geringe Restnutzungsdauer auf. Das Tiefbauamt prüfte zwei Varianten. Den Ersatz der beiden Brücken am heutigen Ort und ein Neubau einer einzigen grossen Brücke weiter nördlich. Schon in den Jahren 1974 und 1981 wurden Gedanken für eine Verbesserung der Linienführung der Strasse zwischen der Tüfswendi, Speicher, und Habset, Rehetobel, gemacht. Es wurden sogar Varianten einer Hochbrücke studiert. Im Jahre 2011 wurden diese Varianten durch weitere ergänzt und die kantonale Tiefbaukommission hat an ihrer Sitzung vom Dezember 2011 eine plausible Brückenvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Im Jahre 2014 entschied sich die Kommission für einen Neubau.

Das Bauprojekt für eine neue Brücke liegt vor. Der Querschnitt wurde 2024 hinsichtlich Veloführung überarbeitet. Auch die Verbesserung der Strassenführung in Richtung Speicherschwendi wurde verlängert und für den Veloverkehr verbreitert. Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Veloverkehr vom Agglomerationszentrum Stadt St.Gallen ins Nebenzentrum Heiden über diese Strecke geführt wird. Die Verbesserungen für das Velo auf Seitenspeicher wurden ins Agglomerationsprogramm 5. Generation aufgenommen.



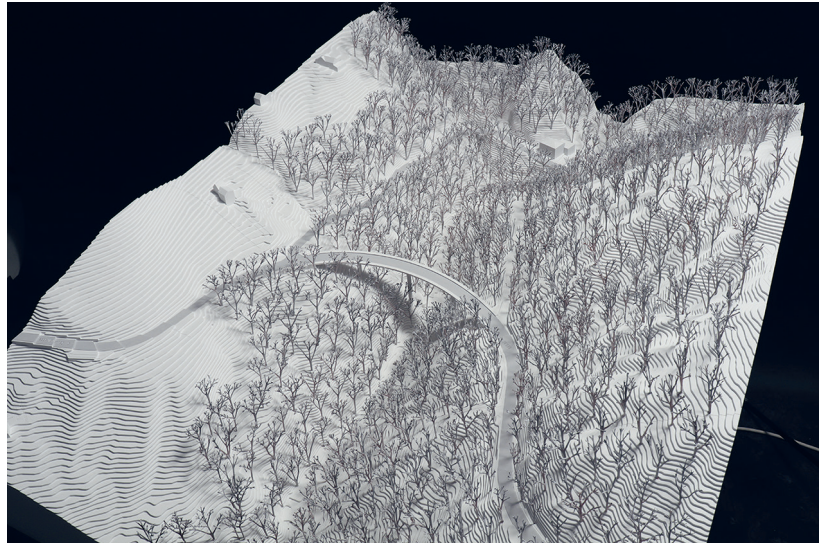
Bild 15

Die Obere Bruderbachbrücke auf einer Aufnahme von 1902. Die Ruppenstrasse von Trogen nach Altstätten hatte für den Warenverkehr der Textilindustrie im 19. Jahrhundert eine grosse Bedeutung und war eine der ersten gut ausgebauten Überlandstrassen in Appenzell Ausserrhoden.

men. Der detaillierte Kostenvoranschlag vom Januar 2025 weist Kosten in der Höhe von 13.2 Mio. Franken auf. Die Kredithöhe erfordert eine Volksabstimmung.

Bild 16

Modell der neuen Brückenverbindung über die Goldach bei Zweibrücken zwischen Speicher und Rehetobel. Die Liegenschaft mit dem ehemaligen Restaurant und die hinterliegenden Liegenschaften bleiben über die Seite Rehetobel erschlossen. Auf Seite Speicher soll die heutige Strasse zu Gunsten des Waldes zurückgebaut werden.



4.6.14 Wald

Auf dem Gemeindegebiet von Wald sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.15 Grub

Auf dem Gemeindegebiet von Grub sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.16 Heiden

P 1323; Die Sanierung mit Gestaltung der Werdstrasse ist bereits im 4. Strassenbauprogramm aufgeführt. Durch die Aufnahme der Gemeinde Heiden in den Perimeter des Agglomerationsprogramms der 5. Generation wurde der Zeitplan angepasst. Mit der angestrebten finanziellen Beteiligung des Bundes ist der Baustart frühestens 2028 möglich.

Der Kanton hat im Frühjahr 2025 vorsorglich die Liegenschaft Rosentalgarage (Parz. GB-Nr. 1359) erworben, weil sie für den Bau des neuen Kreisels stark beansprucht wird. Ebenso wurde der für das Projekt notwendige Landerwerb ab dem Spitalareal vorgezogen. Die Planaufgabe soll im Jahr 2026 stattfinden.

Bild 17

Visualisierung der neu gestalteten Werdstrasse, Blickrichtung von Nord nach Süd. Die Kreuzung mit der Rosentalstrasse soll zu einem Kreisels umgebaut werden.



4.6.17 Wolfhalden

P 1541; Auf der Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden - Thal, ist der untere Abschnitt ab Unterhasli bis zur Gemeindegrenze Lutzenberg in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Auf Wunsch der Gemeinde wurde ein begehbare Bankett integriert. Die Planaufgabe ist erfolgt.

Die Rechtsverfahren aus Einsprachen sind noch nicht abgeschlossen. Es wird daher vom 4. ins 5. Programm transferiert.

4.6.18 Lutzenberg

P 1538; Die Kantonsstrasse 51.3, Landegg - Thal, wurde abschnittsweise saniert. Pendant bleibt der Abschnitt Tobel - Kantonsgrenze. Das zugehörige Projekt ist ein Reserveprojekt.



*Bild 18
Marode Stützmauern an der
Kantonsstrasse Nr. 51.3, Landegg-
Thal im Ortsteil Wienacht.*

4.6.19 Walzenhausen

Auf dem Gemeindegebiet von Walzenhausen sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.20 Reute

Auf dem Gemeindegebiet von Reute sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.7 Weitere Planungen

Im Rahmen der Umfrage vom Frühjahr 2025 bei den Gemeinden zur Objektliste des 5. Strassenbauprogramms 2027 - 2030 hat das Tiefbauamt den Gemeinden auch alle weiteren bzw. zukünftigen Planungen dargelegt, welche bereits gestartet sind oder in absehbarer Zeit gestartet werden. Die Gemeinden waren zudem eingeladen, ihre eigenen Bedürfnisse zu melden.

Das führt zu untenstehenden drei Tabellen:

4.7.1 Projekte ohne Aufnahme ins Strassenbauprogramm

Eine Anzahl laufender Projekte findet aus unterschiedlichen Gründen keine Aufnahme ins 5. Strassenbauprogramm. Ein wichtiger Grund für die Priorisierung sind die beschränkten Finanzmittel.

Gemeinde	Pr- Nr.	KS-Nr.	Abschnitt	Massnahme	Projektstand	Bemerkung
Herisau	1484	40	Friedeck - Hueb - Schachen	Abtretung an Gemeinde	Feld 1	keine Priorität
Herisau	1581	21.2	Schützenstrasse	Sanierung Überführung SOB	Feld 1	Zuständigkeit SOB
Herisau	1672	3	Gossauerstrasse	Überführung Umfahrung Kreuzweg	Studien	zusammen mit ASTRA
Waldstatt	1674	7	Kreuzung Mooshalde	Komplettumbau Kreuzung mit Trennung von Schiene und Strasse	Studien	bei Kanton und ASTRA auf unbestimmte Zeit zurückgestellt, keine Finanzmittel vorhanden
Teufen	1685	12.4	Knoten Bahnhof	Umbau zu Kreisell	Bauprojekt	abhängig von Führung Bahn, auf unbestimmte Zeit zurückgestellt, keine Finanzmittel vorhanden
Teufen	1686	12.4	Ortsdurchfahrt	Gesamterneuerung mit Gestaltung	Bauprojekt	abhängig von Führung Bahn, auf unbestimmte Zeit zurückgestellt, keine Finanzmittel vorhanden
Teufen	1705	12.4	Bahnhof - Lindenkreisell	Gesamterneuerung mit Gestaltung	Studien	abhängig von Führung Bahn, auf unbestimmte Zeit zurückgestellt, keine Finanzmittel vorhanden
Bühler	1593	12	Scheienhaus	Unterquerung AB	Vorprojekt	sistiert, kein dringender Bedarf vorderhand
Speicher	1618	48	Haldenstrasse	Sanierung Kurve	Studien	sistiert, kein dringender Bedarf vorderhand
Speicher	1702	15	Bahnhof - Knoten Brugg	Gestaltung	Feld 1	Projektstart pendent
Trogen	1729	16	Goldachbrücke	Instandsetzung	Vorporjekt	infolger fehlender Finanzmittel zurückgestellt
Heiden	1615	17	Knoten Lindenplatz	Umbau zu Kreisell	Vorprojekt	sistiert, abhängig von Verkehrsführung auf Seeallee

*Tabelle 2
laufende grössere Projekte, die keine Aufnahme ins
5. Strassenbauprogramm finden*

4.7.2 Neu gestartete Projekte

Für die längerfristige Werterhaltung und Anpassung des Strassennetzes sind hier Strassenbauprojekte aufgelistet, die in den letzten Monaten gestartet wurden und noch nicht die Stufe Vorprojekt erreicht haben.

Ebenfalls sind hier Projekte aufgeführt, welche die Gemeinden wünschen und die nach einer ersten Prüfung durch das Tiefbauamt in die Zuständigkeit des Kantons fallen. Die Begehren werden jetzt auf die verkehrliche Wichtigkeit aus kantonaler Sicht und auf ihren möglichen Umsetzungszeitpunkt weiter untersucht. Eine Planung dauert in der Regel zwei bis drei Jahre. Kleine und einfache Vorhaben können als Kleinprojekte in der Periode 2027 - 2030 realisiert werden, wenn genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Das Strassenbauprogramm bezeichnet die Neu- und Ausbauprojekte. Reine Unterhaltmassnahmen wie etwa Instandstellungen von Stützmauern, Belagserneuerungen oder Innensanierungen von Bachdurchlässen sind daher nicht aufgeführt.

Gemeinde	Pr- Nr.	KS-Nr.	Abschnitt	Massnahme	Projektstand	Bemerkung
Umäsch	1731	8	Zürchersmühle - Landi	Ausbau für Veloverkehr	Studien	
Umäsch		26	Grünau - Schwantelen	Ergänzung Trottoir	Studien	Wunsch Gemeinde aus Umfrage
Herisau	1720	3	Kreuzweg - Kantonsgrenze	Ausbau für Veloverkehr	Studien	Abgleich mit P 1586 nötig
Herisau	1586	3	Rietwies - Kantonsgrenze	Gesamterneuerung	Studien	Abgleich mit P 1720 nötig
Herisau	1742	1	Migros - Heinrichsbad	Belagserneuerung	Vorabklärungen	lärmarmes Belag, Verbesserung Veloführung
Waldstatt	1663	8	Trübli - Murbach	Umbau Querschnitt	Vorabklärungen	aus Planung Velowegnetze
Hundwil	1732	10	Sonderau - Hagtobel	Ersatz Stützmauer durch Böschungsabtrag	Bauprojekt	Berücksichtigung zukünftige Veloführung
Stein/Teufen		11	Gmündertobelbrücke	Suizidprävention	Studien	Geschütztes Objekt
Teufen		11	Einlenker SSZAR	Umbau Kreuzung	Studien	gemäss Zeitplan SSZAR
Teufen	1675	14.1	Bahnhof - Lortanne	Gesamterneuerung	Feld 1	Veloführung offen
Gais		13	Kreisel Weier	Gesamterneuerung	Vorabklärungen	Betonkreisel prüfen
Speicher	1719	15	Kantonsgrenze - Bahnhof	Umbau Querschnitt	Feld 1	abhängig von Entscheiden zu AB-Vögelinseggtunnel
Rehetobel	1660	35	Midegg	Anpassung Kurve	Studien	Wunsch Gemeinde aus Umfrage
Rehetobel		16	Kaien	Gestaltung ganzes Areal, Bushaltestellen	Feld 1	Wunsch Gemeinde aus Umfrage, ist auch Pendenza Kanton
Grub	1735	49	Rüti	Sanierung Rutschung	Variantenstudium	Fussgängerführung offen
Grub	1656	49	Riemen	Trottoir Parz. GB Nr. 717	Studien	sistiert, Erschliessung Bauland für Fussverkehr muss von Seite Gemeinde definiert werden
Heiden	1743	16	Schützengasse - Brunnenstrasse	Belagserneuerung	Vorabklärungen	lärmarmes Belag, Verbesserung Veloführung
Wolfhalden	1573	54	Kronenkreuzung - Oberlindenberg	Gesamterneuerung	Vorabklärungen	Planung sistiert
Wolfhalden	1722	54	Lippenrüti - Schönenbüel	Gesamterneuerung	Vorprojekt	Planung läuft
Lutzenberg		37	Hof	Querungsstelle Fussverkehr	Feld 1	Wunsch Gemeinde aus Umfrage
Walzenhausen		34.1	Dorfzentrum	Gestaltung	Vorabklärungen	abhängig von Entscheiden der Gemeinde, auch zur Verkehrsführung
Walzenhausen		60	Wilten	Querungsstelle bei Schule	Studien	Wunsch Gemeinde aus Umfrage
Walzenhausen		56	Platz - Rank - Kantongrenze SG	Ausbau (Strasse zu schmal)	Feld 1	Wunsch Gemeinde aus Umfrage
Reute	1740	33	Städeli - Bildtöbeli	Belagsersatz, Veloführung	Studien	

Tabelle 3

Auflistung der Projekte, die noch nicht weit fortgeschritten sind.

4.7.3 Sanierung Bushaltestellen

Eine beträchtliche Anzahl von Bushaltestellen der 1. Priorität sind noch nicht saniert. Die Gründe sind in der Tabelle aufgelistet. Sie haben keine Einzelerwähnung im Strassenbauprogramm und sollen umgesetzt werden, sobald sie baureif sind und genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

<i>Gemeinde</i>	<i>KS-Nr.</i>	<i>Name Haltestelle</i>	<i>Anzahl Haltekanten</i>	<i>Projektstand</i>	<i>Bemerkung</i>
Herisau	1	Sportzentrum	2	Bauprojekt	
Herisau	20	Psych. Zentrum	2	Vorprojekt	
Herisau	3	Stelz	2	Variantenstudium	Wunsch Gemeinde
Herisau	20	Müli	2	Bauprojekt	Bestandteil P 1682
Schwellbrunn	22	Post	2	Bauprojekt	Bestandteil P 1583
Teufen	10	Schwanen	2	Vorprojekt	Abstimmung SSZAR
Teufen	12	Bahnhof	2	Variantenstudium erfolgt	Zielkonflikte
Teufen	27	Lustmühle	2	Vorprojekt	Bestandteil P 1712
Gais	13	Zweibrücken	2	Variantenstudium	Zukunft Nachtbus AB offen
Speicher	14.2	Almenweg	2	Bauprojekt	
Speicher	48	Buchen	2	Bauprojekt	Zielkonflikte
Rehetobel	35	Dorf	2	Variantenstudium	abhängig von Zentrumsgestaltung rund um Gemeindehaus
Rehetobel	35	Sonder	2	Bauprojekt	Genehmigung ausstehend
Grub	17	Dorf	1	Bauprojekt	Rechtsverfahren
Grub	16	Unterrechstein Heilbad	2	Bauprojekt	Genehmigung ausstehend
Heiden	17	Lindenplatz	1	Variantenstudium	Abhängigkeit zu Neubau Postgarage
Heiden	32	Bissau	2	Variantenstudium erfolgt	Zielkonflikte
Heiden	31	Asylstrasse	1	Variantenstudium	Zielkonflikte Seite Turnhalle
Heiden	16	Rosengarten	2	Variantenstudium	Längsneigung Strasse verhindert normgerechte Umsetzung
Heiden	18	Rosental	2	Variantenstudium	Abhängigkeit zu zukünftiger Führung Postautos
Wolfhalden	18	Friedberg	1	Variantenstudium	sistiert
Walzenhausen	58	Bahnhof	1	Bauprojekt	Federführung Gemeinde
Total Haltekanten			39		
Geschätzte Kosten total 8–9 Mio. Franken					

Tabelle 4

Laufende Planungen für pendente Sanierungen von Bushaltestellen der 1. Priorität.

4.8 Werkhöfe Herisau und Heiden

Der Werkhof Herisau genügt den betrieblichen Anforderungen. Auch im Stützpunkt Gais und im Materialumschlagplatz Furt, Urnäsch, sind keine Vorhaben an den Gebäuden geplant.

Im Werkhof Heiden besteht Bedarf. Im Herbst 2016 wurde der alte kantonale Werkhof Hinterergeten bei der Gemeindegrenze Heiden/Wolfhalden im Rahmen einer Militärübung abgebrochen. Als Ersatzräumlichkeit für die dort eingestellten Fahrzeuge und Materialien konnte eine Mietlösung am Kaien gefunden werden. Das Mietverhältnis wurde gekündigt. Aktuell wird eine kantons-eigene Liegenschaft im Zentrum von Heiden zwischen-genutzt.

Nun sollen alle laufend benötigten Fahrzeuge und Materialien auf dem Areal des Werkhofes konzentriert werden. Das reduziert die Fahrten zu den Aussendepots und ermöglicht den effizienten Einsatz der Mittel und des Personals. Gefährliche Güter wie Kleingerätebenzin, Markierfarbe etc. sollen nicht mehr wie heute in einem ungeheizten Container gelagert werden. Nachdem verschiedene Anbauvarianten geprüft wurden, hat das Amt für Immobilien eine Umnutzung und Aufstockung der Winterdiensthalle auf der Südostseite zu einem Bauprojekt ausgearbeitet. Die Finanzierung ist über die Strassenrechnung vorgesehen. Der Zeitpunkt der Realisierung ist offen.

4.9 Kleinprojekte

Die Sanierung von Fussgängerübergängen und der Umbau von Bushaltstellen werden als Kleinprojekte geführt. Die Objekte sind - soweit bereits bekannt - in den Tabellen zu den Kapiteln 4.7.2 und 4.7.3 aufgeführt. Kurzfristig auftauchende kleinere Begehren von Gemeinden können je nach zur Verfügung stehender finanzieller Mittel ebenfalls berücksichtigt werden, ohne auf das nächste Strassenbauprogramm warten zu müssen.

4.10 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt

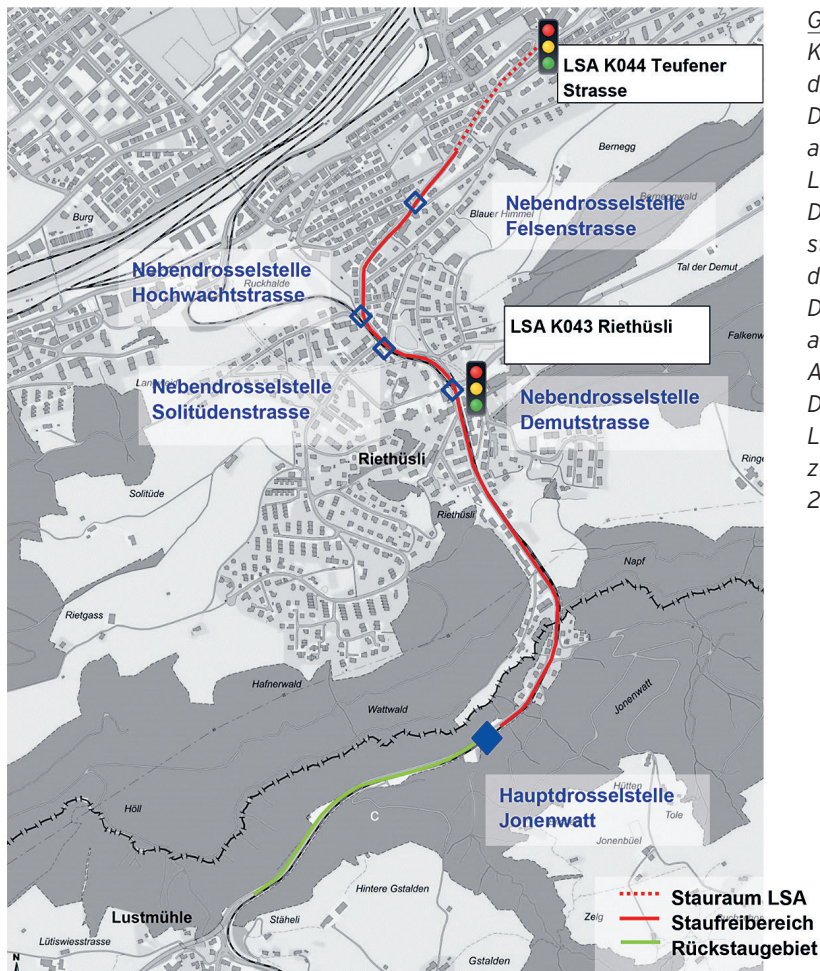
Für den baulichen Unterhalt im Sinne der Werterhaltung der Kantonsstrassen sind jährlich rund 6 Mio. Franken in der Strassenrechnung reserviert (Konto 5900.3141.10). Die Objekte umfassen Erneuerungen von Belägen oder Entwässerungen und bedeuten in der Regel nur eine geringe Änderung des Strassenquerschnitts. Ein Kostenanteil für die Gemeinden resultiert meist aus der gleichzeitigen Erneuerung der gemeindeeigenen Trottoirs. Die Kosten sind gebunden und liegen in der Kompetenz des Departements Bau und Volkswirtschaft. Grössere Objekte sind Bestandteil des vorliegenden Programmes, weniger wichtige oder noch nicht genauer definierte Objekte sind in den Tabellen zu den Kapiteln 4.7.1 und 4.7.2 aufgeführt.

4.11 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen - Bodensee

Das Strassenverkehrsnetz im Verkehrsraum St.Gallen ist hoch belastet und in Teilbereichen zu den Spitzenstunden überlastet. Die enge Verknüpfung des städtischen und kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse A1 führt zu einer unmittelbaren gegenseitigen Beeinträchtigung bei Störungen.

Prognosen zur Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung gehen davon aus, dass im Jahre 2045 im Verkehrsraum St. Gallen deutlich mehr Menschen leben und entsprechenden Mehrverkehr generieren werden. Es ist das klare Ziel aller Beteiligten, Dauerstau in der Stadt zu verhindern. Dazu wird ein umfassendes Management des Verkehrssystems (VSM) aufgebaut. Auf der vorhandenen Infrastruktur soll der Verkehr mit Mitteln der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung möglichst rasch, gleichmässig und sicher bewältigt werden. Das VSM sieht vor, die Verkehrsqualität im Siedlungsgebiet aufrechtzuerhalten. Das bedingt, dass die Verkehrsträger besser vernetzt werden und die Verkehrsteilnehmenden transparenter und vorausschauender informiert werden. Ein funktionierendes VSM besteht aus einer Kombination von verschiedenen Massnahmen wie Lichtsignalsteuerungen, ÖV-Bevorzugung, Dosierung von der und zur Autobahn, Stauraummanagement etc. In den einzelnen Bewirtschaftungsgebieten sollen Dosieranlagen zum Einsatz kommen, welche zwangsläufig einen Stauraum benötigen. Die Stauräume sollen den unvermeidbaren Stau am «richtigen» Ort platzieren. Das funktioniert nur mit intelligenten neuen Ansätzen, die auf modernsten Technologien basieren. VSM-Massnahmen sind grundsätzlich ohne grössere bauliche Massnahmen umsetzbar.

Nach der Ablehnung der längerfristig vorgesehenen grossen Infrastrukturmassnahme 3. Röhre Rosenberg-tunnel mit dem Zubringer Güterbahnhof, verbleibt als Lösungsansatz ein gemeinsames Verkehrssystemmanagement, welches den Verkehr auf den Hauptachsen mit intelligenter Steuerung besser lenkt.



Grafik 9
 Konzept des Verkehrsmanagements auf der Strecke St.Gallen-Teufen. Der Stau im Siedlungsgebiet soll ausserorts zwischen Liebegg und Lustmühle verlegt werden. Dazu ist eine Dosieranlage nötig, die zu den Spitzenstunden den Verkehr stadteinwärts dosiert. Stadtauswärts ist keine Dosierung vorgesehen. Die Anlage steht auf Kantonsgebiet von Appenzell Ausserrhoden. Die Massnahme ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zum Agglomerationsprogramm 2. Generation.

4.12 Mobilitätsdateninfrastruktur

Der Bund will eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) schaffen. Ziel ist, mit Echtzeitdaten den Nutzenden verbesserte Informationen über die aktuelle Verkehrssituation und allfällige alternative Verbindungen zu ihren Wegabsichten zu geben und damit eine gewisse Lenkungswirkung im Verkehr erzielen zu können.

Im Verkehrssystem verfügen die Beteiligten heute über viele Daten, die (zu) wenig genutzt werden. Der Bund will mit MODI eine Dateninfrastruktur schaffen, mit der Informationen einfach und standardisiert ausgetauscht werden können. Der Regierungsrat nahm im Rahmen der Vernehmlassung im Mai 2022 zustimmend Stellung. Er kritisierte jedoch, dass keine Angaben zu den finanziellen Konsequenzen für die Kantone gemacht werden.

Der Bundesrat hat im Mai 2025 den Entwurf für ein Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die Nutzung der MODI ist freiwillig.

5 Finanzen

5.1 Gesetzliche Grundlage

Die Finanzierung des Strassenbauprogramms erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung im Konto 5900 geführt. Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe Mittel aus folgenden Quellen zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel aus dem Ertrag der Mineralölsteuer
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 40 %
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Anteil 60 %

5.2 Betrieblicher Unterhalt N25

Die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts auf den Nationalstrassen besorgen im Auftrag des ASTRA die Kantone oder von ihnen gebildete Trägerschaften. Die ausführenden Organe heissen Gebietseinheiten. Für die N25 ist die Gebietseinheit VI zuständig, sie gehört organisatorisch zum Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, handelt jedoch grundsätzlich selbständig mit eigenem Personal, eigener Gerätschaft und separatem Rechnungswesen. Appenzell Ausserrhoden hat für den projektfreien baulichen Unterhalt auf der N25 eine Leistungsvereinbarung mit dem Kanton St. Gallen abgeschlossen. Dadurch fliessen jährlich rund 0.5 Mio. Franken in die Strassenrechnung.

5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sind in den letzten Jahren gesunken, trotz der laufenden Zunahme des Fahrzeugbestandes. Die Dekarbonisierung des Verkehrs und damit das absehbare Ende der Mineralölsteuer führt

zwangsläufig zu Änderungen in der Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur. Die Finanzierung muss breiter aufgestellt werden. Über 6 Millionen Motorfahrzeuge und alle ausländischen Fahrzeuge auf den Nationalstrassen sind heute abgabepflichtig. Das müssen sie auch in Zukunft sein, damit die Finanzierung von Bau und Betrieb der Strasseninfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Das Einnahmenniveau soll in etwa gleichbleiben wie heute.

Der Bundesrat hat im September 2025 die Gesetzesentwürfe für zwei Varianten der Besteuerung der Elektromobilität in die Vernehmlassung gegeben. Er geht davon aus, dass eine Inkraftsetzung der gesetzlichen Grundlage für die neue Abgabe frühestens auf 2030 möglich sein wird. Von da her rechnet das vorliegende 5. Strassenbauprogramm 2027-2030 mit weiter sinkenden, aber gesicherten Einnahmen aus dem Ertrag der Mineralölsteuer.

5.4 Mittelherkunft Bund im Detail

Die zweckgebundenen Mittel des Bundes stammen aus untenstehenden Quellen:

- Mineralölsteuerertrag, allgemeine nicht werkbezogene Beiträge
- Mineralölsteuerertrag, Globalbeitrag an Hauptstrassennetz des Bundes
- Mineralölsteuerertrag, Beitrag an Kantone ohne Nationalstrassen (diesen Beitrag erhält der Kanton weiterhin, bis substantielle Ausbauten auf der N25 in Betrieb sind)
- Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV, Beiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten
- Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF für Werkbeiträge in Agglomerationen

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen prognostiziert der Bund jeweils im Frühjahr für die folgenden 4

Jahre. Die tatsächlich ausbezahlten Beiträge sind vom Treibstoffumsatz und von den genehmigten Krediten des Parlamentes abhängig.

5.5 Motorfahrzeugsteuern

Gemäss Art. 2 lit. b des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe werden 40 % der Strassenverkehrssteuern der Strassenrechnung zugewiesen. 25 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen. Der Rest geht in die allgemeine Staatskasse zugunsten der verkehrsbezogenen Aufwendungen der Kantonspolizei und der übrigen verkehrsbezogenen kantonalen Aufgaben.

Der Regierungsrat plant, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Revision der Motorfahrzeugsteuer zu unterbreiten. Einerseits soll die Berechnungsmethodik geändert werden, um die heutige Benachteiligung von batteriebetriebenen und dadurch schwereren Fahrzeugen zu beseitigen. Andererseits soll die Steuer insgesamt gesenkt werden, da sie im interkantonalen Vergleich überdurchschnittlich hoch ist.

Die Entscheide obliegen dem Kantonsrat. Eine Inkraftsetzung vor 2027 ist nicht absehbar.

5.6 LSVA

Gemäss Art. 2 lit. d des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe werden 60 % des kantonalen Anteils der LSVA¹¹ der Strassenrechnung zugewiesen. 20 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen und 20 % an den öffentlichen Verkehr.

5.7 Mittelbedarf total

Der gesamte Mittelbedarf für den Strassenbau im Tiefbauamt umfasst deutlich mehr als die zu realisierenden Objekte gemäss Strassenbauprogramm.

Der Mittelbedarf setzt sich zusammen aus:

- dem Bau der unter Kapitel 4 aufgeführten Vorhaben
- den Planungen der Objekte nach 2030 und der Fertigstellung der Objekte vor 2027
- der Umsetzung von Projekten der Werterhaltung (z.B. Erneuerung Deckbeläge)
- dem betrieblichen und dem projektfreien Unterhalt des Kantonsstrassennetzes inkl. aller Maschinen und Geräte

- der Miete der Werkhöfe und übrigen Areale (interne Verrechnung durch Amt für Immobilien)
- den Lärmschutzmassnahmen entlang der Kantonsstrassen
- den Verkehrszählungen und verkehrlichen Betrachtungen mit der Polizei aufgrund von Meldungen
- der Strassenbaupolizei
- dem Mobilitätsmanagemant und anderen Fördermassnahmen wie z.B. «bike to work»
- den übrigen internen Aufwänden
- der Beratung von Gemeinden und Dritten
- dem Kantonsanteil an die Sanierung von Bahnübergängen

5.8 Grundschemata der Strassenrechnung

Der Mittelbedarf gemäss Kapitel 5.7 und die Mittelherkunft gemäss den Kapiteln 5.1 bis 5.6 führt zu folgendem vereinfachten Grundschemata der Ausgaben und Einnahmen der in sich geschlossenen Strassenrechnung:

Ausgaben	Einnahmen
Investitionsprojekte	Mineralölsteuer
Projekte Werterhaltung und Planungen	LSVA
Betrieb und Unterhalt (Aufwand der Werkhöfe Herisau und Heiden)	Werkbeiträge Bund und Gemeinden
übrige Aufgaben und Leistungen	Motorfahrzeugsteuer

Grafik 10

Vereinfachtes Schema der Ausgaben und Einnahmen der in sich geschlossenen Strassenrechnung. Die Vereinfachung besteht hauptsächlich im Umstand, dass in der realen Staatsbuchhaltung die Investitionsprojekte im Strassenbau über die Investitionsrechnung abgewickelt werden und in der Strassenrechnung die Abschreibungen belastet werden.

Ein detaillierteres Schema der Strassenrechnung innerhalb der Rechnung des Tiefbauamts mit allen Konten und ihren gegenseitigen Beziehungen ist in Kapitel 6 aufgeführt.

¹¹ Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz, SR 641.81

5.9 Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss AFP 2027 - 2029 und Prognose 2030

Der Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2027-2029 enthält untenstehende Angaben.

Die geplanten Bruttoinvestitionen Strassenbau belaufen sich für die Programmperiode auf 50.60 Mio. Franken. Darin nicht enthalten ist eine mögliche Schlusszahlung des Kantonsbeitrags an die Sanierung der Bahnübergänge. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von insgesamt 10.70 Mio. Franken. Der Abzug erfolgt im Wissen, dass die Bundes-einnahmen wegen fehlender Parlamentsbeschlüsse zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation noch nicht gesichert sind. Auch fehlen allfällig neue Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden zur Umsetzung der Velowegnetze. Somit belaufen sich die Nettoinvestitionen für die Periode auf insgesamt 39.90 Mio. Franken.

*Tabelle 5
Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss
AFP 2027-2029 (Seite 163), alle Angaben
in Fr. Tausend*

2027		2028		2029		2030 (Prognose)		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
11 500		12 800		14 500		11 800		50 600
	1 800		2 300		3 500		3 100	10 700
	9 700		10 500		11 000		8 700	39 900

5.10 Werterhaltende Strassenbauprojekte gemäss AFP 2027 - 2029 und Prognose 2030

In der Erfolgsrechnung werden die Objekte der Werterhaltung und die ersten Planungsphasen abgewickelt. Auch hier fallen Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter an, in der Regel jedoch weniger als in der Investitionsrechnung. Es wird gemäss AFP 2027-2029 davon ausgegangen, dass für Planungs- und Bauarbeiten in der Kontengruppe 5900.31 jährlich zwischen Fr. 6.7 Mio. bis Fr. 7.0 Mio. zur Verfügung stehen, für die ganze Periode brutto rund Fr. 27.22 Mio., netto rund Fr. 23.85 Mio.

*Tabelle 6
Nettoausgaben Erfolgsrechnung
Unterhalt Strassenbauprojekte gemäss
AFP 2027-2029 (Seite 164),
alle Angaben in Fr. Tausend*

2027		2028		2029		2030 (Prognose)		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
6 730		6 730		6 980		6 780		27 220
	900		820		820		830	3 370
	5 830		5 910		6 160		5 950	23 850

5.11 Zusammenfassung der Kredite der Investitions- und Erfolgsrechnung

Ob ein Objekt über die Investitionsrechnung oder über die Erfolgsrechnung abgewickelt wird, hängt von der Art und Weise des Bauvorhabens ab. Weder der Kostenteiler mit der Standortgemeinde noch die verkehrlichen Konsequenzen werden dadurch beeinflusst. Auch die Planungs- und Ausführungsprozesse unterscheiden sich nur minimal. Für die Darstellung der gesamten zur Verfügung stehenden Kredite für das Strassenbauprogramm sind daher die Kredite aus der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung zusammenzuzählen und danach den Einnahmen der Objektliste gegenüberzustellen.

Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind der betriebliche Strassenunterhalt, die Beiträge des Bundes an den Betrieb der Nationalstrasse, an Lärmschutzmassnahmen, die Aufwände für die Strassenbaupolizei, die Kosten für die Miete der Büroräumlichkeiten etc.

Gemäss folgender Tabelle 7 sind für die Strassenbauvorhaben in den Jahren 2027-2030 demnach brutto rund Fr. 77.8 Mio. und netto rund Fr. 63.8 Mio. eingeplant.

*Tabelle 7
Geplante Mittel inkl. Planung im reinen Strassenbau netto aus Investitionsrechnung und Erfolgsrechnung gemäss AFP 2027 - 2029 und Prognose 2030, alle Angaben in Fr. Tausend*

	2027		2028		2029		2030 (Prognose)		Summe
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
IR	11 500		12 800		14 500		11 800		50 600
		1 800		2 300		3 500		3 100	
		9 700		10 500		11 000		8 700	39 900
ER	6 730		6 730		6 980		6 780		27 220
		900		820		820		830	
		5 830		5 910		6 160		5 950	23 850
Total Ausgaben brutto									77 820
Total Ausgaben netto									63 750

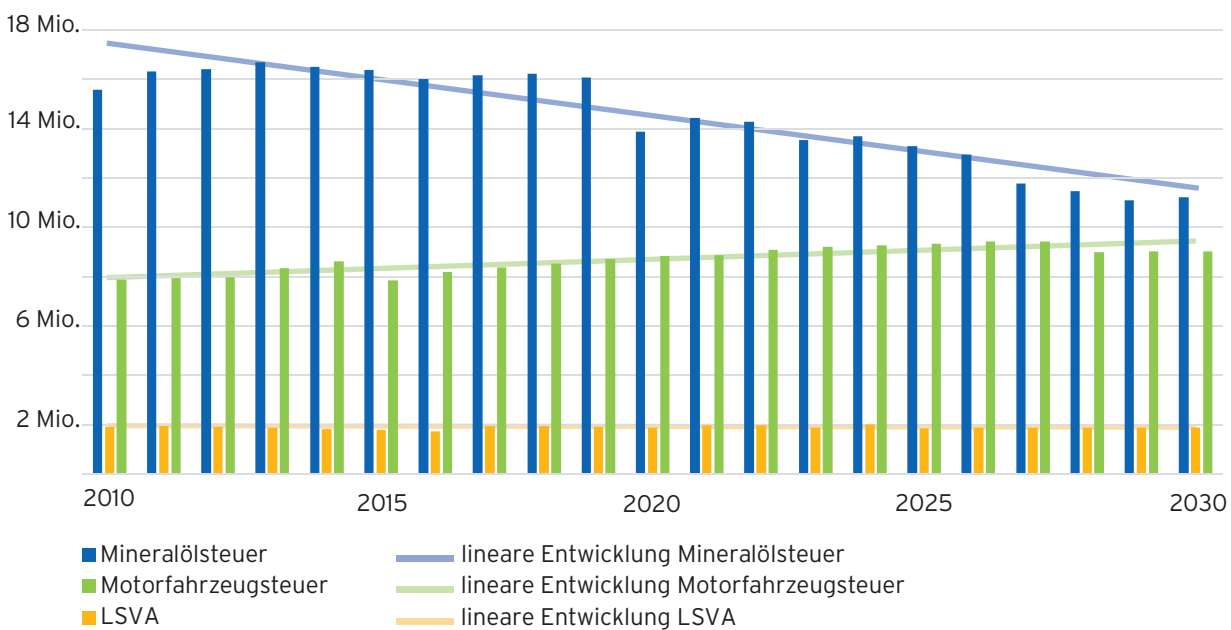
Die benötigten Mittel gemäss der Objektplanung in Kapitel 4 sind mit 89.9 Mio. Franken brutto rund 15% höher als die geplanten Mittel gemäss Tabelle 7. Das ist beabsichtigt. Es braucht einen Überhang an geplanten Objekten. Es ist nicht realistisch, alle Objekte in der vorgesehenen Periode umzusetzen. Es kommt immer zu Verzögerungen, sei das durch politische Entscheidungen, durch Rechtsverfahren, durch Zusatzabklärungen, durch Ressourcenprobleme oder durch andere Sachzwänge.

5.12 Verfügbare Mittel

5.12.1 Zusammenfassung Mittelzufluss Strassenrechnung

Die Summe der Mittelzuflüsse gemäss Kapitel 5.4 bis 5.6 in die Strassenrechnung beträgt jährlich rund 22.5 Mio. Franken, zusammen über die Periode rund 90 Mio. Franken. Der Zufluss weist wie unter 5.3 dargelegt mindestens bis 2030 die notwendige Konstanz auf. Nicht aufgelistet beim Mittelzufluss sind die Werkbeiträge der Gemeinden und des Agglomerationsprogrammes wegen der Nettobetrachtung in Kapitel 5.9 bis 5.11.

Die Prognosen des Bundes zeigen allerdings bei der Mineralölsteuer bereits ab 2018 eine Abnahmetendenz. Die Tendenz nimmt in den nächsten Jahren wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge mit Elektroantrieb rasant zu. So hat sich die Prognose des Bundes zwischen 2024 und 2025 für die Planjahre 2026-2028 für den Kanton erneut um total 1.8 Mio. Franken verschlechtert. Gegenüber der Rechnung 2024 sind die Bundeseinnahmen Ende AFP, also im Jahr 2029 bereits um 2.6 Mio. Franken tiefer.



Grafik 11

Die Grafik nimmt Bezug auf das Schema der Strassenrechnung in Grafik 10. Sie umfasst eine Periode von 21 Jahren und zeigt die drei Einnahmenkategorien der Strassenrechnung: Mineralölsteuer, LSVA und Motorfahrzeugsteuer. Zwei Tendenzen sind deutlich erkennbar. Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer steigen infolge Zunahme des Fahrzeugbestandes und des Trends zu schwereren Fahrzeugen über die ganze Periode leicht aber kontinuierlich. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer andererseits sinken deutlich, ab 2024 rasant. In der Grafik berücksichtigt ist eine geplante Senkung der Motorfahrzeugsteuer (vgl. Kapitel 5.5, Seite 43).

5.13 Teuerung

Die Teuerung wird objektweise verrechnet. Sie wird ab Genehmigung des Projektes bzw. des Kostenvoranschlags bis zur Objektkreditabrechnung ermittelt. Das heisst, dass sich die bewilligten Kredite um die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten verändern. Dabei kommt der Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes zur Anwendung.

5.14 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Differenzen zwischen Ausgaben und Einnahmen in der Strassenrechnung werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Staatsstrassenfonds fällt in der Periode des 5. Strassenbauprogramms 2027–2030 voraussichtlich nicht in die Verschuldung.

5.15 Veränderungen im Umfeld

Während der vorliegenden Vernehmlassung zum 5. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027–2030 kann sich das Umfeld verändern. Stand Ende 2025 sind die untenstehenden drei wichtigen Entscheide Dritter ausstehend, die einen erheblichen Einfluss auf das definitive Programm haben können.

5.15.1 Agglomerationsprogramm 5. Generation

Der Prüfbericht des Bundes wird im Sommer 2026 erwartet. Der Bund prüft die eingegangenen Programme nicht nur hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen, sondern auch mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel. Sollte der Bund aufgrund seiner schweizweiten Betrachtung die Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen kürzen oder Einzelmassnahmen anderen Prioritäten zuweisen, so ist das Strassenbauprogramm unter Umständen anzupassen.

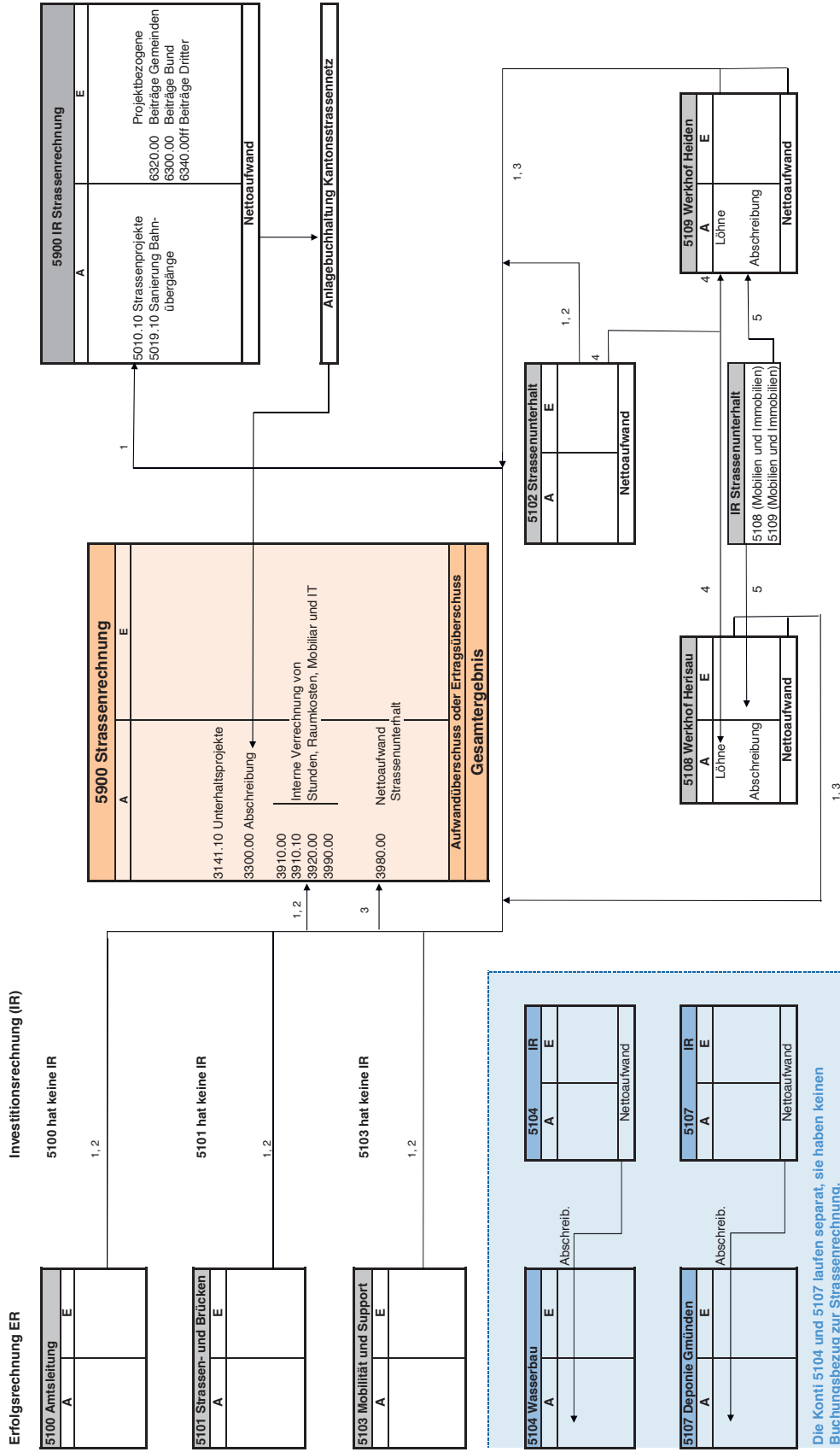
5.15.2 Verkehr 45

Die unter dem Titel «Verkehr 45» laufenden Untersuchungen im UVEK sind in Kapitel 1.9 beschrieben. Der Bundesrat wird sich in seiner Vernehmlassungsvorlage im Juni 2026 zum Projekt Kurzumfahrung Wilen auf der N25 und zu einer allfälligen Verknüpfung der Kreditvorlagen Schiene, Nationalstrasse und Agglomerationsprogramme äussern. Je nach Vorlage und dem Resultat der darauf folgenden politischen Diskussion kann es zeitlich zu Verzögerungen und inhaltlich zu grösseren Änderungen bei den der Bundesbeschlüssen kommen. Allfällige Konsequenzen auf das Strassenbauprogramm sind möglich.

5.15.3 Entlastungsprogramm 2025+

Im Rahmen des Entlastungsprogramms 2025+ werden auch die Investitionen im Strassenbau für die Jahre 2027–2030 überprüft werden. Der Regierungsrat wird nach der Vernehmlassung zum vorliegenden 5. Strassenbauprogramm im Prozess zur Erarbeitung des Voranschlags 2027 und des AFP 2028–2030 eine Priorisierung der Objekte vornehmen. Die Genehmigung des Strassenbauprogramms durch den Regierungsrat ist für das 3. Quartal 2026 vorgesehen.

Tiefbauamt: Abbildung Aufwand und Erträge in Staatsrechnung Konten 5100-5109 und ihr Bezug zu Konto 5900 Spezialfinanzierung Strassenrechnung Vereinfachte schematische Darstellung, Stand Rechnungslegung 2023



- Erläuterungen**
- Die projektbezogenen Stunden der Projektleiter/-innen und des Betriebspersonals werden in die Strassenrechnung übertragen. Ebenso Raumkosten, Mobilar und IT.
 - Jedes Kantonsstrassenprojekt der Werterhaltung in der Erfolgsrechnung wird im Hintergrund als Kostenobjekt geführt, das die direkt verbuchten Fremdrechnungen und die Eigenaufwände enthält.
 - In der Investitionsrechnung werden projektbezogenen Stunden der Projektleiter/-innen und des Betriebspersonals direkt den Investitionsobjekten belastet. Die übrigen bzw. die nicht projektbezogenen Stunden werden ebenfalls in die Strassenrechnung überwält.
 - Der Nettoaufwand des betrieblichen Strassenunterhalts (= Nettoaufwand der beiden Werkhöfe) wird in die Strassenrechnung übertragen.
 - Die Löhne des Betriebspersonals werden im Konto 5102 belastet und Ende Jahr auf den jeweiligen Werkhof überwält.
 - Für Fahrzeuge (Mobilien) und Anlagen wie Salzsilos (Immobilien) wird eine Anlagebuchhaltung geführt. Die Abschreibungen werden als Aufwand den Werkhöfen belastet.

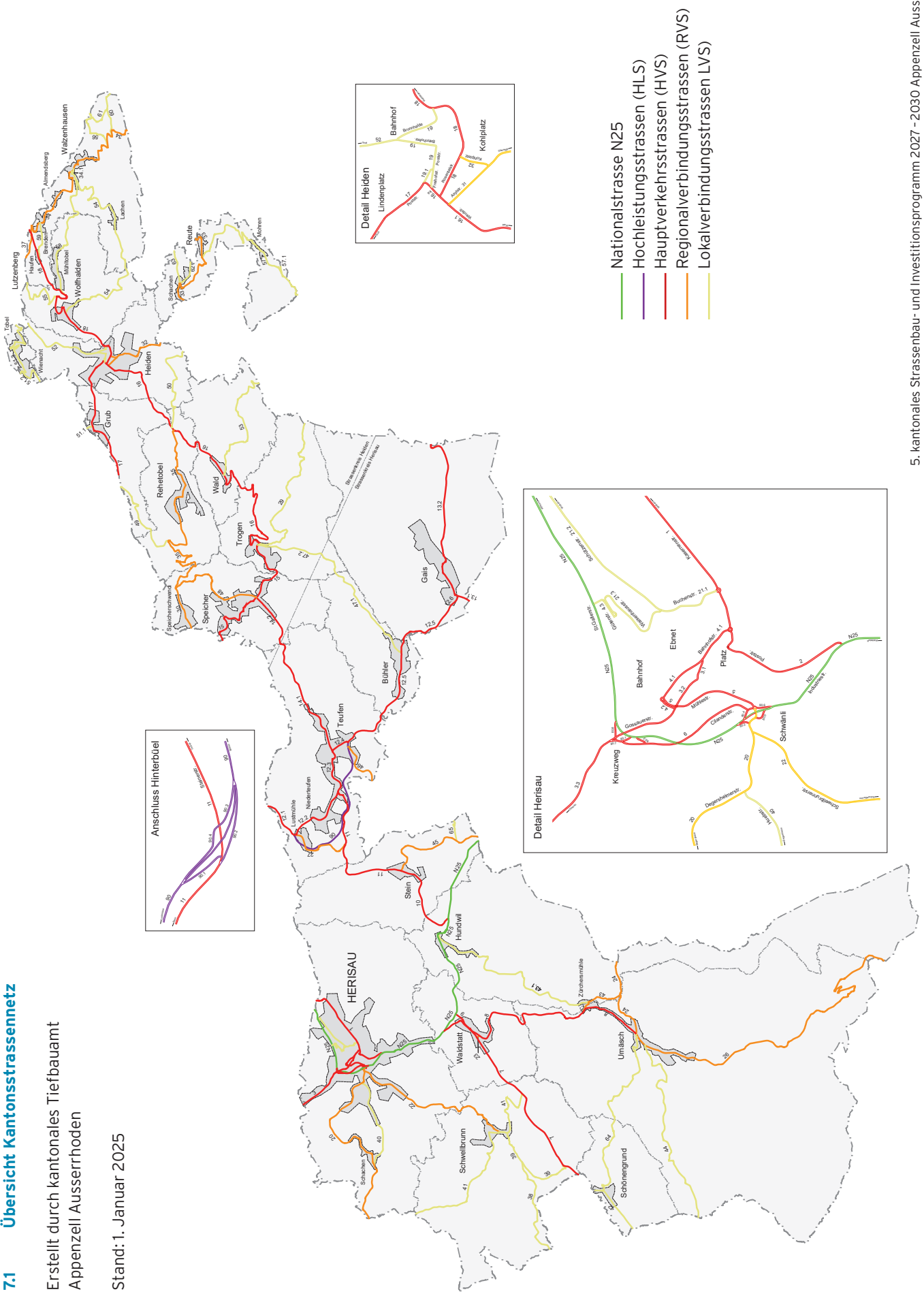
7 Anhang

- 7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz
- 7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2024
- 7.3 Plan Velowegnetz Alltag, Entwurf
- 7.4 Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen und N25
- 7.5 Übersicht Ausbauvorhaben 2027 - 2030
- 7.6 Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes
- 7.7 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2024
- 7.8 Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm 5. Generation

7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz

Erstellt durch kantonales Tiefbauamt
Appenzell Ausserrhodon

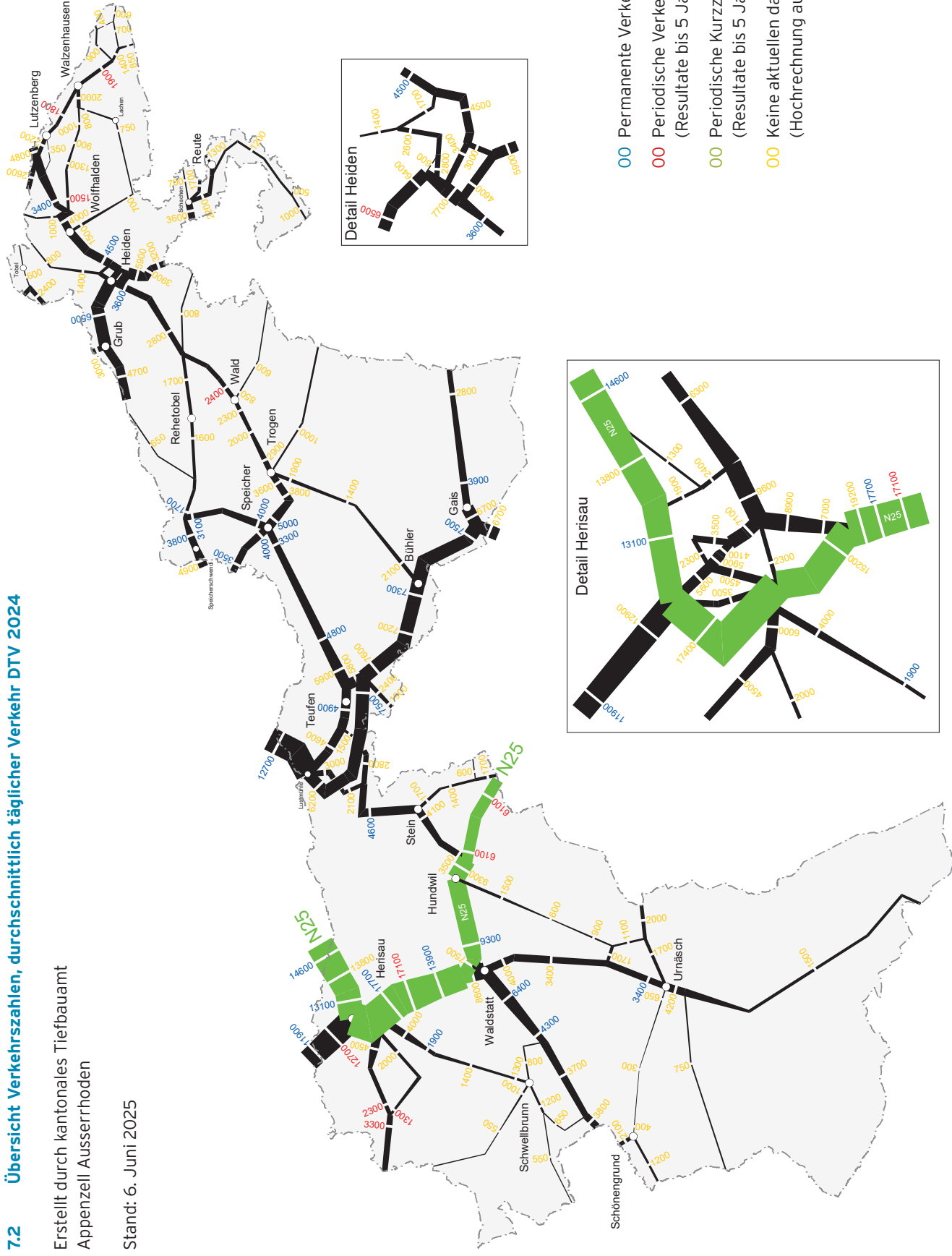
Stand: 1. Januar 2025



7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2024

Erstellt durch kantonales Tiefbauamt
Appenzell Ausserrrhoden

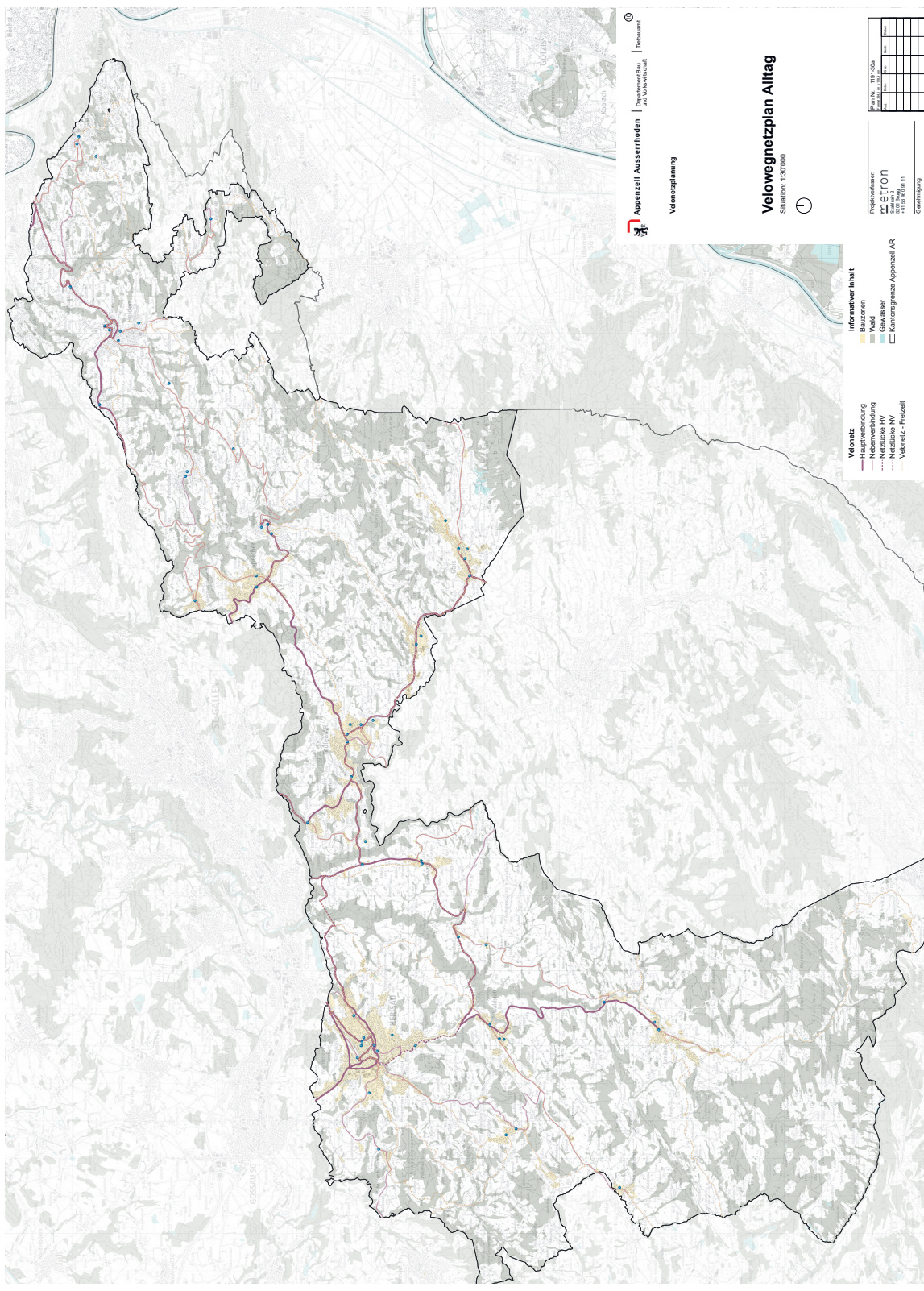
Stand: 6. Juni 2025



7.3 Plan Velowegnetz Alltag, Entwurf

Erstellt durch kantonales Tiefbauamt
Appenzell Ausserrrhoden

Stand: 1. Juli 2025



7.6 Wichtigste Nebenanlagen des Kantonstrassennetzes

Nebenanlagen von Strassen sind Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen, wie Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc



Lage Werkhof Herisau



Der Werkhof Herisau an der Alpsteinstrasse (hinter der Coop-Tankstelle) ist in den Gebäuden einer ehemaligen Stickeriefabrik untergebracht. Total arbeiten 15 Angestellte hier, die für das Hinterland zuständig sind.



Lage Werkhof Heiden



Der Werkhof Heiden in Bissau liegt am Ortsende an der Obereggerstrasse. Die umliegenden Gemeinden beziehen Streusalz ab den Silos des TBA. Total arbeiten 14 Angestellte hier, die für das Vorderland zuständig sind.



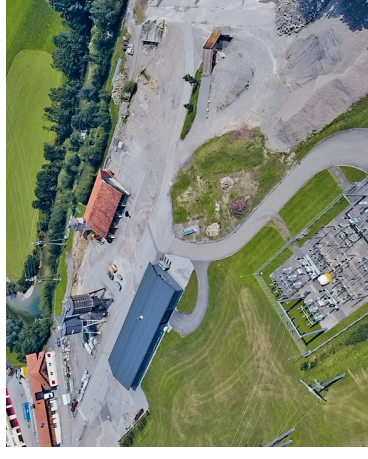
Lage Stützpunkt Gais



Der Stützpunkt Weier, Gais wurde 1996 zusammen mit der Mehrzweckhalle der Gemeinde realisiert. In Gais sind 4 Mitarbeiter stationiert, die für die Strassen im Mittelland zuständig sind.

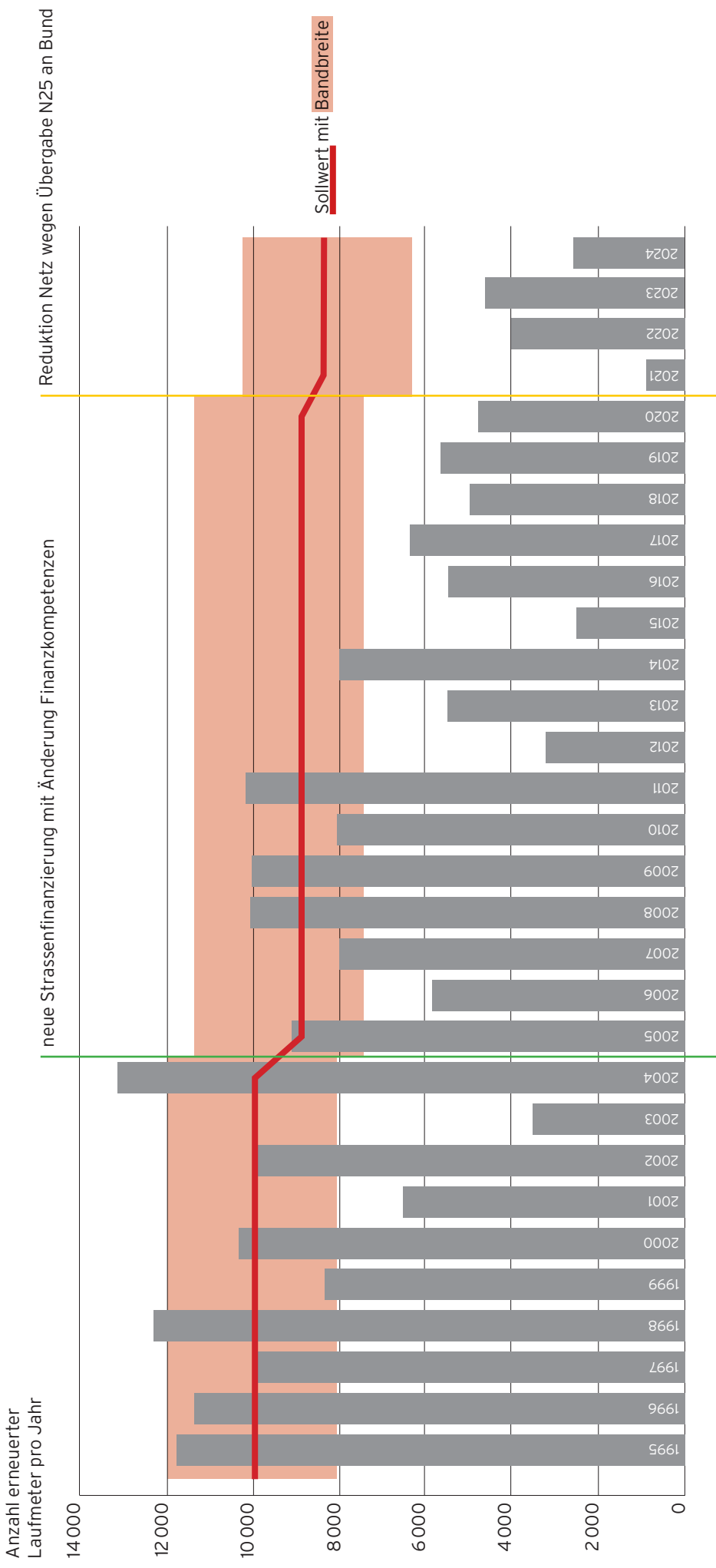


Lage Stützpunkt Urnäsch



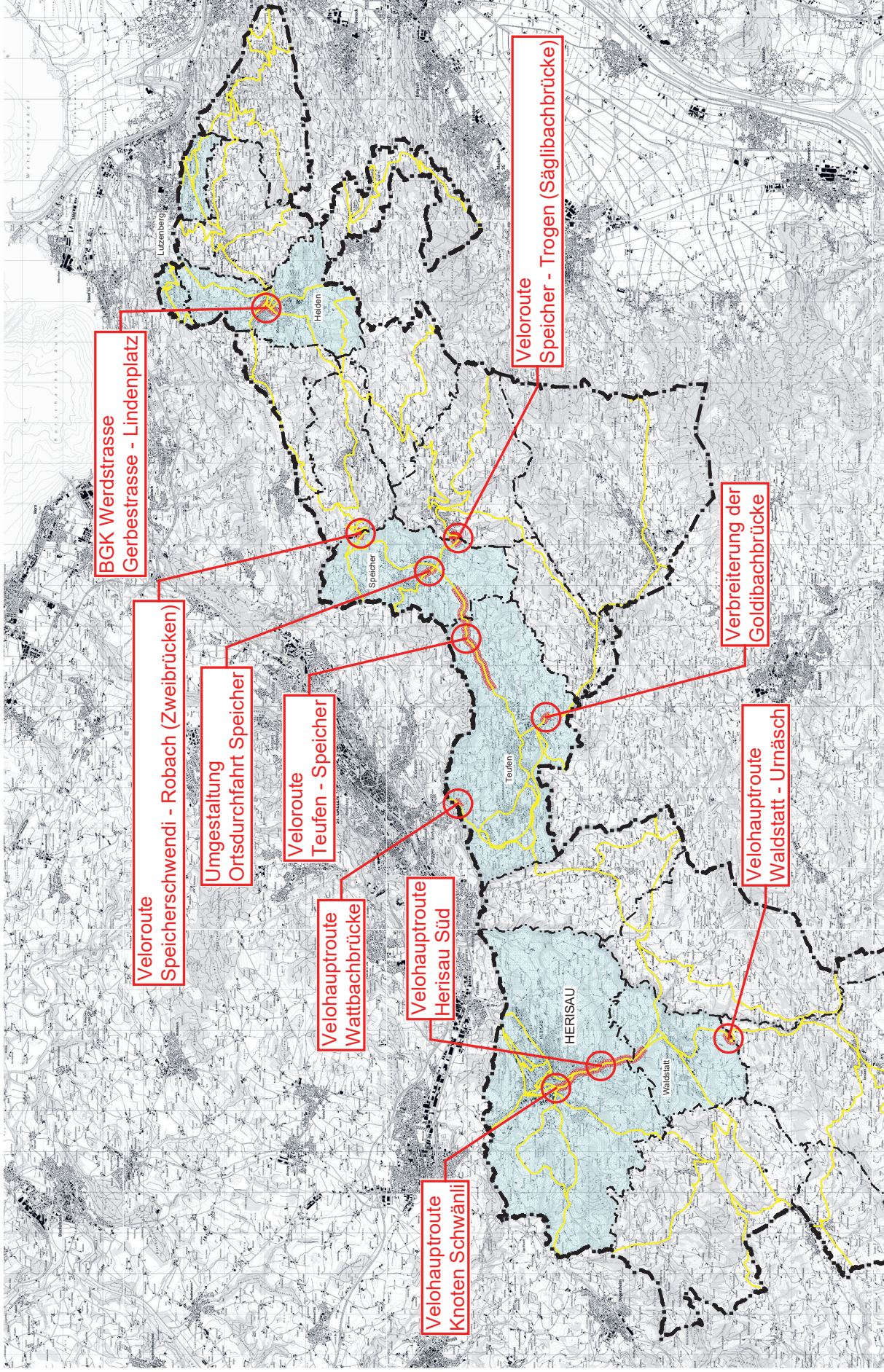
Der Stützpunkt Furt, Urnäsch, dient dem Materialumschlag und der Lagerung von Material, Geräten und Fahrzeugen. Er wird je nach Bedarf personell von Herisau aus besetzt.

7.7 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2024



Mit der Schaffung der Strassenrechnung als Spezialfinanzierung und der Änderung der Finanzkompetenzen ab 2005 folgte ein Paradigmenwechsel im Strassenbau. Es wurden vermehrt längst notwendige Ausbauprojekte mit deutlichen verkehrlichen Verbesserungen umgesetzt, anstelle der früher oft gewählten Belagsverstärkungen. Neu lag die Kreditgenehmigung für solche Ausbauprojekte in der Kompetenz des Regierungsrates. Das vereinfachte die Abläufe, führte andererseits objektbedingt zu erhöhten Aufwänden pro Laufmeter. Bei gleich bleibenden Gesamtausgaben resultieren entsprechend weniger Laufmeter sanierter Strassen. Weil die gesamtneuernten Strecken eine höhere Lebensdauer haben, reduzierte sich die Zielvorgabe. Der Zustand des Kantonsstrassennetzes insgesamt ist gut, vgl. Kapitel 4.4.

7.8 Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm 5. Generation





Appenzel Ausserrhoden

Deprtement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

www.ar.ch
tiefbauamt@ar.ch