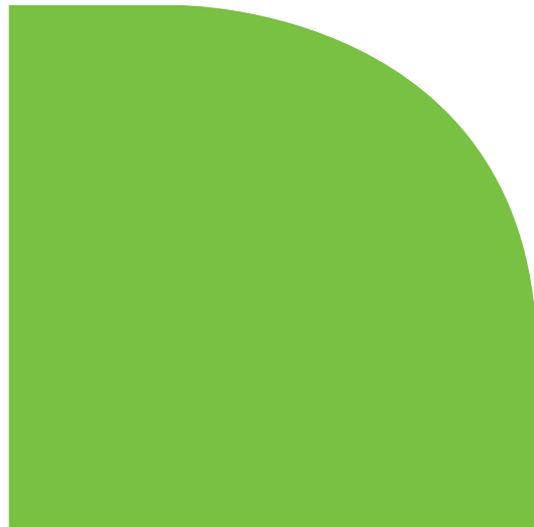


# Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011-2016



# INHALT

<b>1.</b>	<b>ZWECK UND INHALT DES KONZEPTS</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>ENTWICKLUNG DER LETZEN JAHRE</b>	<b>6</b>
2.1.	ÜBERPRÜFUNG DER MASSNAHMEN LEITBILD 1994	6
2.2.	SIEDLUNG	7
2.2.1.	Einwohner	7
2.2.2.	Beschäftigte	8
2.2.3.	Modalsplit	8
2.3.	ÖFFENTLICHER VERKEHR SEIT 2007	10
2.3.1.	Kurskilometer	10
2.3.2.	Nachfrage	11
2.3.3.	Betriebskosten	12
2.3.4.	Abgeltung Angebot	13
2.4.	KUNDENZUFRIEDENHEIT	14
<b>3.</b>	<b>ÜBERGEORDNETE VORGABEN UND ZIELE</b>	<b>15</b>
3.1.	VORGABEN	15
3.1.1.	Bund	15
3.1.2.	Kanton	15
3.2.	ÜBERGEORDNETE ZIELE	16
3.2.1.	Kantonaler Richtplan	16
3.2.2.	Massnahmenplan Luftreinhaltung	17
3.2.3.	Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach	17
3.3.	FOLGERUNGEN	18
3.4.	STRATEGIE KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN	19
<b>4.</b>	<b>PLANUNGSGRUNDSÄTZE</b>	<b>20</b>
4.1.	FUNKTION	20
4.2.	DER MECHANISMUS	21
4.3.	ANGEBOTSGRUNDSÄTZE (1) - (3)	23
4.4.	GRUNDSÄTZE ZUR ÜBERPRÜFUNG (4) - (6)	27
<b>5.</b>	<b>ERFOLGSKONTROLLE</b>	<b>31</b>
5.1.	BAHNLINIEN	32
5.2.	BUSLINIEN	34
5.3.	ÜBERSICHT	36
5.4.	ABEND- UND NACHTANGEBOTE	37

<b>6.</b>	<b>ZIELANGEBOT</b>	<b>38</b>
6.1.	ZIELANGEBOT BAHN	38
6.2.	ZIELANGEBOT BUS	40
6.3.	NACHTWINDNETZ	41
6.4.	ABGELTUNGSKOSTEN DES ZIELANGEBOTS 2016	42
6.5.	DURCHMESSERLINIE APPENZELL - ST. GALLEN - TROGEN	43
6.6.	FAHRGASTINFORMATION	44
6.7.	TARIFMASSNAHMEN	44
<b>7.</b>	<b>BAHNINFRASTRUKTUR</b>	<b>46</b>
7.1.	BETRIEB, UNTERHALT UND ERNEUERUNG	46
7.2.	AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR	47
<b>8.</b>	<b>KOSTENENTWICKLUNG UND FINANZIERUNG</b>	<b>48</b>
8.1.	ABGELTUNGSKOSTEN	48
8.2.	FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN	49
8.3.	GEMEINDEBEITRÄGE	51
8.4.	FINANZIERUNG DER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN	52
<b>9.</b>	<b>MASSNAHMENÜBERSICHT</b>	<b>53</b>
	<b>GLOSSAR</b>	<b>55</b>
	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>56</b>
	<b>ANNEX MASSNAHMEN AGGLOMERATIONSPROGRAMM</b>	<b>57</b>
	<b>ANNEX EINZUGSBEREICHE ÖV-HALTESTELLEN KANTON</b>	
	<b>APPENZELL AUSSERRHODEN</b>	<b>59</b>

# 1. ZWECK UND INHALT DES KONZEPTS

## Zweck

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016 konkretisiert das Leitbild öffentlicher Verkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden für die nächsten sechs Jahre.

## Inhalt

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016 umfasst in erster Linie die *systematische Überprüfung* des Bahn- und Busregionalverkehrs, der durch Bund, Kanton und Gemeinden abgegolten wird. Zudem wird aufgezeigt, wie das öV-Angebot des Kantons *nachfragegerecht weiterentwickelt* werden soll. Mitberücksichtigt sind regionale Schülerkurse (Kanti-Linie) und touristische Angebote (Schwägalp - Urnäsch). Nicht berücksichtigt sind die Ortsbuslinien in Herisau.

- › **Systematische Überprüfung** sämtlicher Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs bezüglich Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung.
- › **Nachfragegerechte Weiterentwicklung** des öV-Angebots im Regionalverkehr zur Erhöhung der Marktanteile und zur Attraktivitätssteigerung der Verbindungen ins Agglomerationszentrum St. Gallen.

Das neue Konzept wird auf den Zeithorizont 2016 definiert. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt das übergeordnete Bahnsystem (Fernverkehr Zürich - St. Gallen) unverändert. Voraussichtlich im Zeithorizont 2016 - 2018 ändert sich der Fernverkehr in den für Appenzell Ausserrhoden relevanten Knoten St. Gallen und Gossau SG mit der Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie in Zürich Hauptbahnhof. Bereits ab Dezember 2013 ändert der Fahrplan der S-Bahn St. Gallen. Neben Taktverdichtungen ändern insbesondere im Rheintal die Fahrlagen der S-Bahn sowie des Rheintalexpress, was Handlungsbedarf bei den Zubringerbuslinien auslöst.

Mit der geplanten Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen sollen die beiden heute getrennten Linien St. Gallen - Trogen und St. Gallen - Appenzell miteinander verbunden werden. Neben neuen Direktverbindungen und verdichtetem Angebot sollen die Anschlüsse an den Fernverkehr verbessert werden. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2016 geplant. Die Finanzierung muss aber noch durch die zuständigen Organe genehmigt werden.

## 2. ENTWICKLUNG DER LETZEN JAHRE

### 2.1. ÜBERPRÜFUNG DER MASSNAHMEN LEITBILD 1994

Mit dem Leitbild zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Appenzell Ausserrhoden 1994 wurden Massnahmenpläne für die Angebote, Infrastruktur und Fahrzeuge, Tarife und Marketing sowie Organisation und Koordination festgelegt.

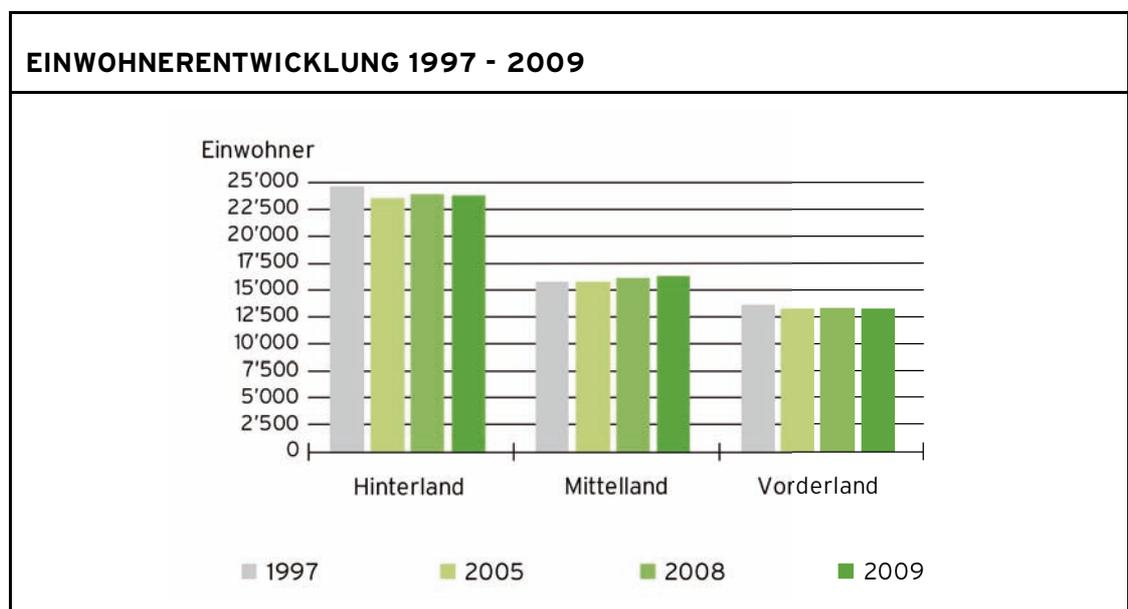
Die Angebotsmassnahmen wurden grösstenteils umgesetzt, sofern keine grossen Infrastrukturausbauten nötig waren. Der Massnahmenplan Infrastruktur konnte nicht in allen Punkten umgesetzt werden, weil für grosse Infrastrukturausbauten in den letzten Jahren die finanziellen Mittel fehlten. Schon im Leitbild 1994 war der Riethüslitunnel zum Beispiel Bestandteil des Massnahmenplans.

Die Massnahmen im Bereich Tarife und Marketing wurden mit der Einführung des integralen Tarifverbundes Ostwind umgesetzt. Mit der Gründung der Appenzeller Bahnen AG sowie der Reorganisation der übrigen Regionalbahnen in der Ostschweiz (SOB, Turbo) konnte der Massnahmenplan Organisation und Koordination umgesetzt werden.

## 2.2. SIEDLUNG

### 2.2.1. EINWOHNER

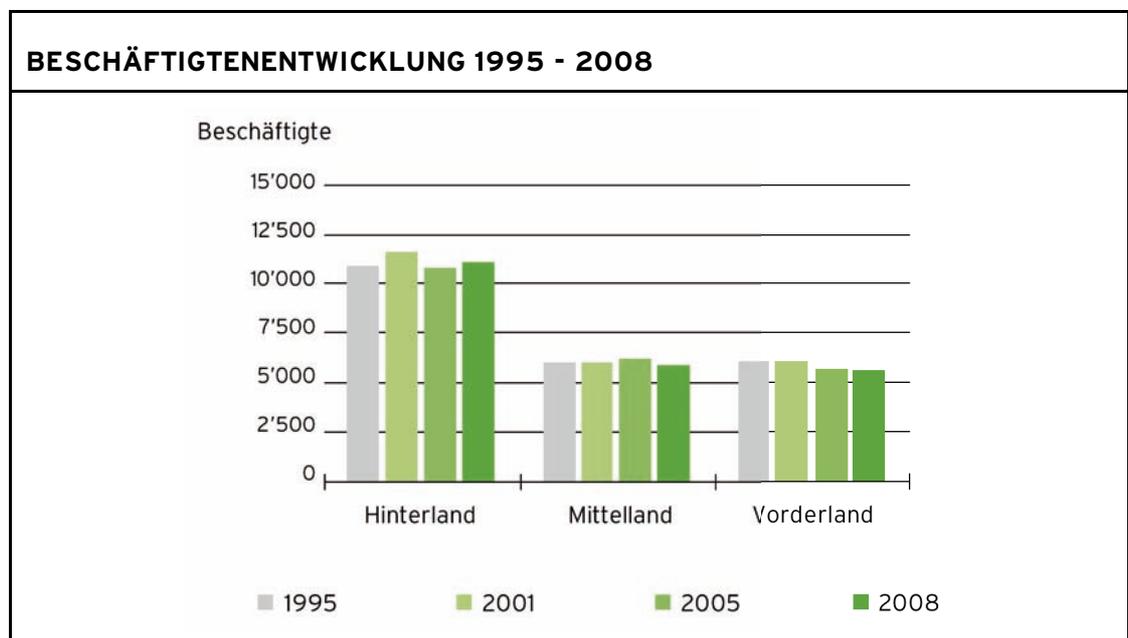
Über das ganze Kantonsgebiet betrachtet ist die Einwohnerzahl 2009 praktisch gleich gross wie 1997. In allen drei Kantonsteilen ist nach einem Rückgang wieder ein Wachstum zu verzeichnen. Das Mittelland weist gegenüber 1997 ein Einwohnerwachstum von 3% aus. Dies ist insbesondere auf das starke Einwohnerwachstum in Teufen zurückzuführen (+ 400 Einwohner von 1997 - 2009).



**Figur 1** Quelle: Datenaufbereitung 2007, 2008 Kanton Appenzell Ausserrhoden

## 2.2.2. BESCHÄFTIGTE

Die Anzahl der Beschäftigten im Kanton ist stärkeren Schwankungen unterworfen als die Einwohnerentwicklung. Aber auch hier ist die Anzahl Beschäftigter im 2008 praktisch gleich hoch wie 1995. Das Hinterland ist der Kantonsteil mit den deutlich meisten Beschäftigten. Herisau mit über 8'000 Beschäftigten und einem Wachstum von 13% seit 1995 sticht deutlich heraus. Heiden, Reute, Teufen und Trogen weisen ebenfalls ein über 10% Beschäftigtenwachstum aus, jedoch anzahlmässig auf deutlich tieferem Niveau als Herisau.



**Figur 2** Quelle: Datenaufbereitung 2007, 2008 Kanton Appenzell Ausserrhoden

## 2.2.3. MODALSPLIT

Aus der Pendlerstatistik 2000 kann der Modalsplit<sup>1</sup> für die Regionen des Kantons Appenzell Ausserrhoden bestimmt werden. Dabei liegt der *öV-Anteil der Pendler* im Jahr 2000 (Erwerbstätige und Schüler) im:

- › Hinterland bei 17%
- › Mittelland bei 20%
- › Vorderland bei 20%

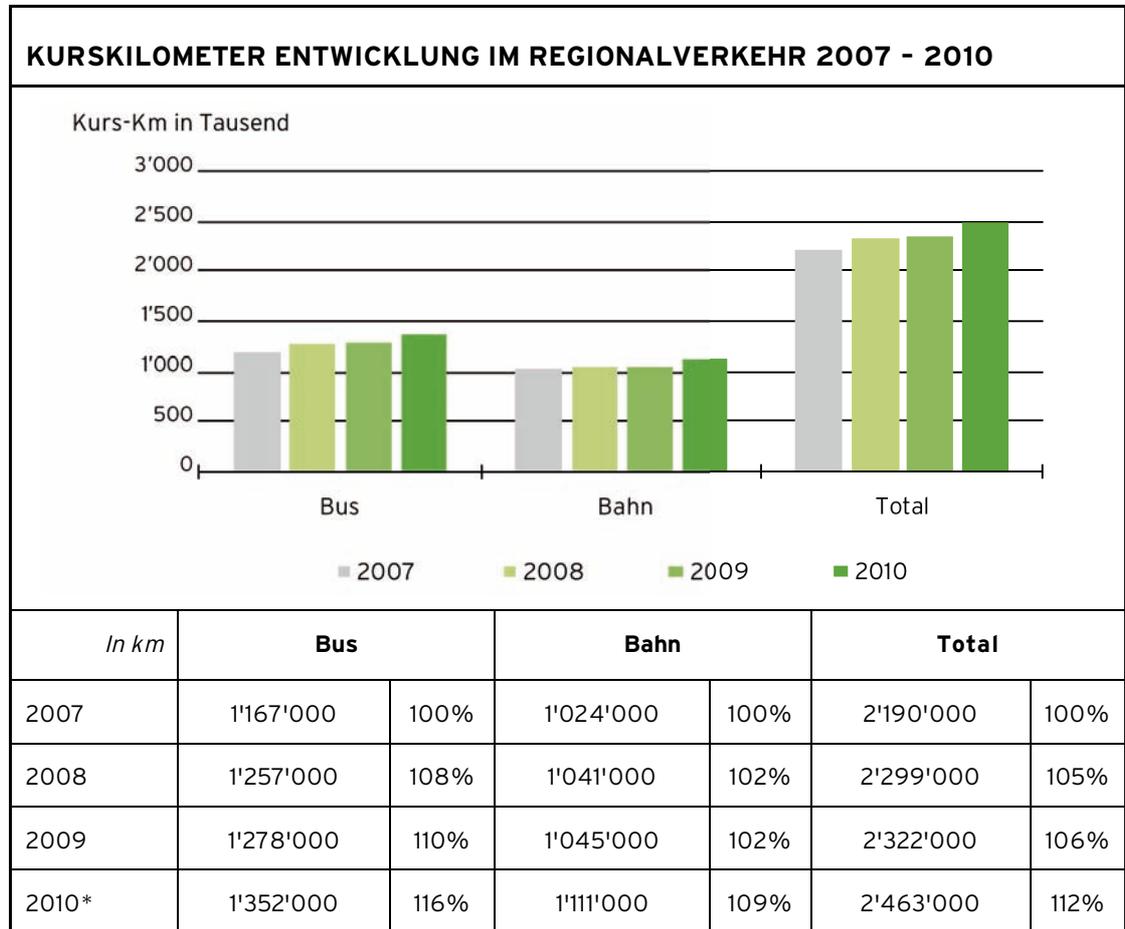
<sup>1</sup> Gemäss Mikrozensus 2005 (BfS, ARE, 2007): Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen

Mit diesen Werten ist der öV-Anteil im Kanton Appenzell Ausserrhoden (18,6%) leicht tiefer als vergleichsweise im Kanton St. Gallen (20,6%). In der gesamten Deutschschweiz liegt der Durchschnittswert bei 26,3%.

Gründe für den vergleichsweise tieferen öV-Anteil im Kanton Appenzell Ausserrhoden liegen bei der Siedlungsstruktur. In Streusiedlungsgebieten kann nicht der gleiche Modalsplit erreicht werden wie in dicht bebauten Siedlungsräumen der Städte. In Räumen mit hohem Nachfragepotenzial kann der öV als Massentransportmittel ein hohes Angebot bereitstellen und den motorisierten Individualverkehr konkurrenzieren. In wenig dicht besiedelten Räumen ist dies aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich.

## 2.3. ÖFFENTLICHER VERKEHR SEIT 2007

### 2.3.1. KURSKILOMETER



**Figur 3** \* Basierend auf Planrechnungen Quellen: Transportunternehmen

Seit 2007 wurden bei Bahn und Bus die Kilometerleistungen auf dem Kantonsgebiet gesteigert. Insgesamt ist 2010/11 eine um 12% höhere Kilometerleistung als 2007 zu erwarten.

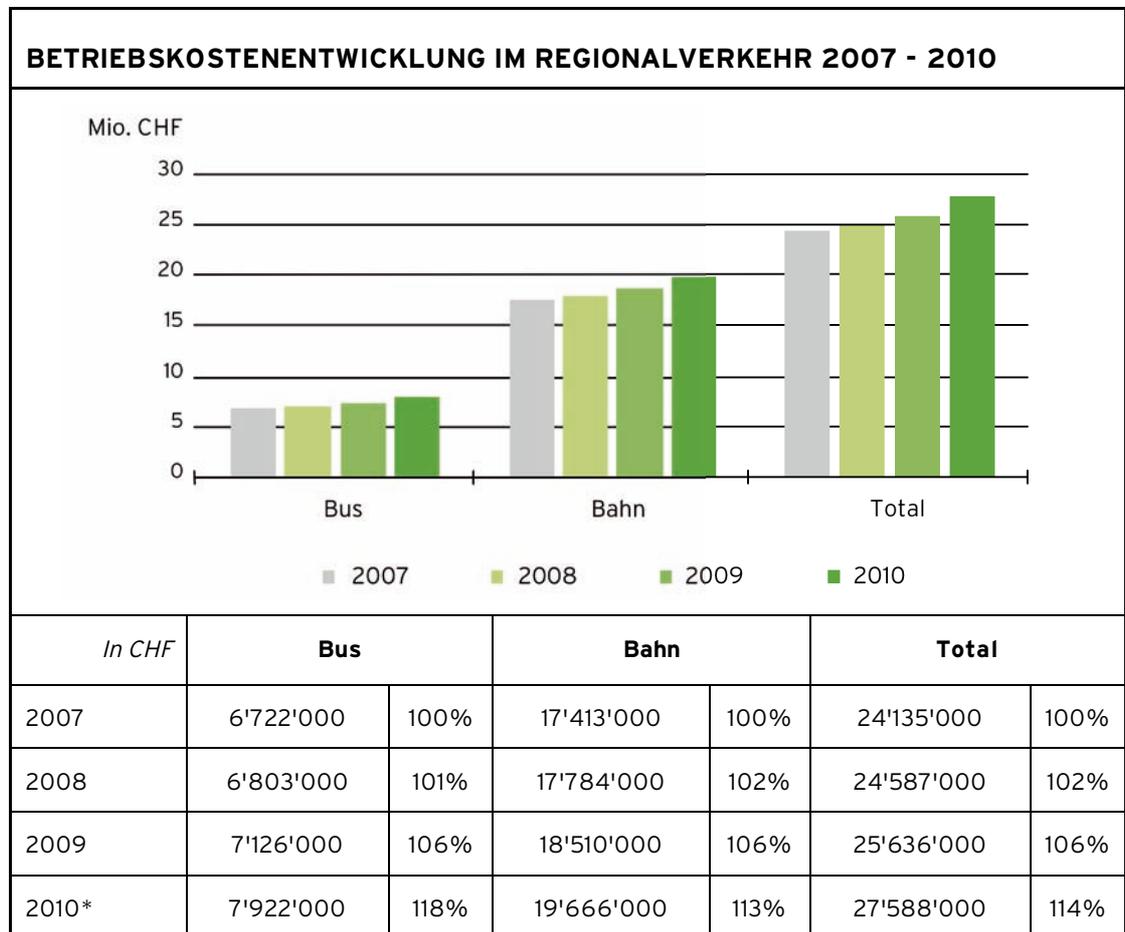
### 2.3.2. NACHFRAGE

Für das Kantonsgebiet sind keine einfach abrufbaren Daten über die Anzahl Einsteiger von Bahn und Bus vorhanden. Um die Nachfrageentwicklung abzuschätzen, wurde die Entwicklung der stärksten Querschnitte zwischen 2007 und 2009 auf dem Kantonsgebiet analysiert. Daraus lassen sich Tendenzen der Nachfrageentwicklungen ablesen. Diese zeigen, dass...

- > ... beim Bus die Nachfragesteigerung leicht über dem des Mehrangebots liegt,
- > ... die Nachfragesteigerung bei der Bahn grösser ist als das Mehrangebot.

Schweizweit stieg die Nachfrage im Busverkehr pro Jahr zwischen 2000 und 2007 jährlich um 2.4% und im Bahnverkehr um 4.7% (Quelle Bundesamt für Statistik, BFS).

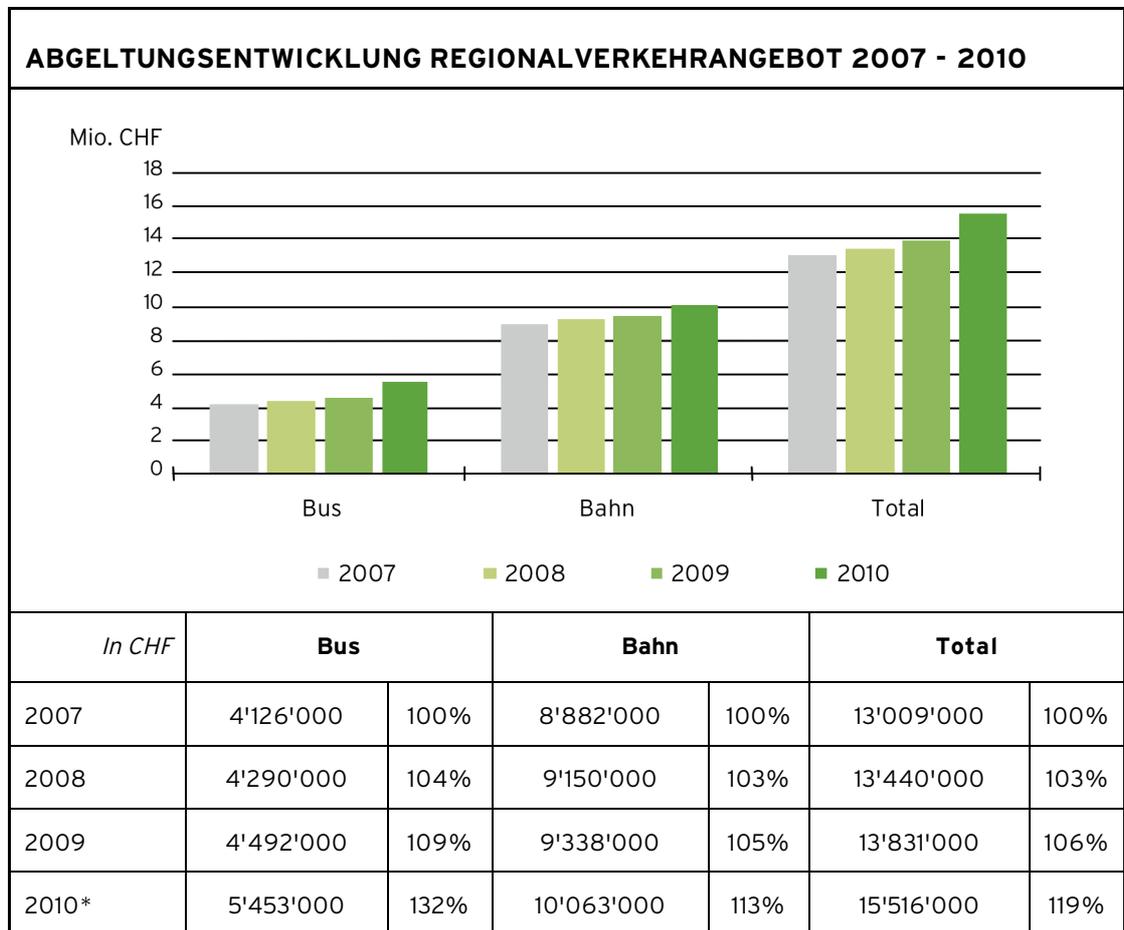
### 2.3.3. BETRIEBSKOSTEN



**Figur 4** \* Basierend auf Planrechnungen Quellen: Transportunternehmen

Die Betriebskosten sind prozentual höher gestiegen als die Kurskilometer. Neben den Angebotsausbauten schlagen sich die Investitionen in das Betriebsleitsystem, Fahrgastinformation und Billettautomaten überdurchschnittlich nieder.

### 2.3.4. ABGELTUNG ANGEBOT



**Figur 5** Basierend auf Planrechnungen. Nicht enthalten sind Abgeltungen für die Infrastruktur, Tarifmassnahmen und Darlehensrückzahlungen; Quellen: Transportunternehmungen

Gegenüber den Kilometerleistungen stiegen die Abgeltungen für das Angebot im betrachteten Zeitraum stärker. Dies hängt damit zusammen, dass Angebotsausbauten und Investitionen in die Fahrgastinformation erst nach 2 - 3 Jahren wirken. Solange braucht es bis sich ein Angebot etablieren und eine grössere Nachfrage, beziehungsweise zusätzliche Erlöse erwirtschaftet werden können. Zudem fand bei den Appenzeller Bahnen AG (AB) eine Bereinigung der Abgeltungen von der Infrastruktur zum Personenverkehr statt. Dies erklärt die Steigerung beim Bahnverkehr. Die Kostendeckungsgrade des Angebots der einzelnen Linien können dem Kapitel 5 Erfolgskontrolle entnommen werden.

### **Total der Abgeltungskosten**

Zusätzlich zu den Abgeltungen für das Regionalverkehrsangebot fallen Abgeltungen für den Betrieb / Abschreibung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen an. Diese betragen im 2010 knapp 9 Mio. CHF. Insgesamt ist im Kanton Appenzell Ausserrhoden 2010 mit Abgeltungskosten von rund 25 Mio. CHF zu rechnen.

## **2.4. KUNDENZUFRIEDENHEIT**

Im Auftrag der Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Thurgau und St. Gallen wurden im Herbst 2005 und 2008 Kundenzufriedenheitserhebungen durchgeführt. Das Resultat, 76 von 100 möglichen Punkten, stellt dem öffentlichen Regionalverkehr im Ostwind-Gebiet ein gutes Zeugnis aus. Gegenüber 2005 ergibt sich eine Steigerung von 75 auf 76 Punkte. Vergleichbare Studien wurden 2007 vom Kanton Aargau (73 Punkte) sowie 2008 vom Kanton Luzern (74 Punkte) und vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV (76 Punkte) durchgeführt. Im Kanton Appenzell Ausserrhoden beträgt die Kundenzufriedenheit 2008 77 Punkte (2005: 78 Punkte). Diese Punktzahlen werden im Allgemeinen als obere Grenzen betrachtet. Mit besserem Angebot und Komfort werden die Kunden kritischer und eine Steigerung ist mit grossen finanziellen Aufwendungen verbunden. Die erfolgskritischen Themen sind gemäss den Folgerungen der Erhebung bei Bahn und Bus die Netzstruktur, der Fahrkomfort, die Tickets und Preise sowie die Reklamationen. Der Besteller hat insbesondere auf die Netzstruktur und den Fahrkomfort direkten Einfluss. Bei der Netzstruktur wurde im Ostwind-Gebiet das Angebot nach 20 Uhr tief bewertet (57 Punkte). Mit nur 54 Punkten besteht auch beim Sonntagsangebot Verbesserungspotenzial. Der Fahrkomfort wurde besser beurteilt als 2005. Trotzdem wird er gemäss Erhebung als erfolgskritisch eingeschätzt.

Aus Bestellersicht wird als problematisch die Information bei Verspätungen beurteilt. Zwischen den einzelnen Unternehmungen fehlt heute noch der Informationsaustausch über alternative Verbindungsmöglichkeiten.

### 3. ÜBERGEORDNETE VORGABEN UND ZIELE

#### 3.1. VORGABEN

##### 3.1.1. BUND

Auf Bundesebene sind das *Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101)* und die *Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)* des Bundes für die Gestaltung des Angebots des Regionalverkehrs massgebend. In der ARPV sind in den Artikeln 5 und 6 Mindestkriterien zur Erschliessung definiert.

Mit der Mitteilung vom 25. Februar 2010 zur Aufgabenüberprüfung des Bundes wurde als Massnahme angekündigt, dass eine durch den Bund als abgeltungsberechtigte anerkannte Linie eine Mindestnachfrage von neu 100 statt bisher 32 Personen pro Tag aufweisen soll.

Im Rahmen des zukünftigen Ressourcen- und Lastenausgleichs hat der Bundesrat entschieden von dieser Verschärfung abzusehen. Jedoch hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Schreiben vom 1. Juli 2010 betreffend Bundesmittel für den Regionalenpersonenverkehr (RPV) 2011 - 2014 bekannt gemacht, dass die Kantonsquote für den Kanton Appenzell Ausserrhoden gekürzt wird. Der Bund beteiligt sich somit in den nächsten Jahren nicht an Angebotsausbauten im öffentlichen Regionalverkehr. Diese müssen zu 100% von Kanton und Gemeinden finanziert werden. Auch an Linien mit einer hauptsächlich touristischen Funktion beteiligt sich der Bund nicht.

##### 3.1.2. KANTON

Auf Kantonebene sind das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV; bGS 760.1) und die Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV; bGS 760.11) massgebend. Die Artikel 1 und 2 des Gesetzes definieren den Zweck und die Grundsätze des öffentlichen Verkehrs im Kanton Appenzell Ausserrhoden. In der Verordnung werden die Grundsätze in den Artikeln 1 - 4 konkretisiert.

## 3.2. ÜBERGEORDNETE ZIELE

### 3.2.1. KANTONALER RICHTPLAN

Der Kantonale Richtplan (KRP) des Kantons Appenzell Ausserrhoden wird derzeit angepasst. Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon - Rorschach, welche den Kanton Appenzell Ausserrhoden betreffen, sollen in den KRP aufgenommen werden. Die Massnahmen in den Bereichen Siedlungsplanung, Umwelt und Individualverkehr des KRP werden dem öV-Konzept zu Grunde gelegt. Auf eine vollständige Auflistung an dieser Stelle wird verzichtet. Folgend werden nur die für das "Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden" direkt massgebenden Ziele zusammengefasst.

#### **Siedlungsstruktur**

Im Kantonalen Richtplan sind die Gemeinden Herisau - Waldstatt, Teufen - Bühler, Speicher - Trogen und Heiden - Wolfhalden als Gemeinden mit Zentrumsaufgaben festgesetzt. Die Gemeinden mit Zentrumsaufgaben sorgen zusammen mit den übrigen Gemeinden für leistungsfähige Verkehrsverbindungen.

#### **Verkehr**

Der Kantonale Richtplan macht neben allgemeinen Aussagen zum Verkehr auch spezifische zum öffentlichen Verkehr. Die Festsetzungen zum öffentlichen Verkehr berufen sich auf das Leitbild öffentlicher Verkehr (KRP Kap.V3.3). Das neue Leitbild hat somit gegebenenfalls Anpassungen des Kantonalen Richtplans zur Folge. Nachfolgend die allgemeinen richtungsweisenden Festlegungen zum Verkehr im Kantonalen Richtplan:

- › Die koordinierte Vorwärtsstrategie zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr ist von kantonalem Interesse und läuft parallel zu den verkehrspolitischen Stossrichtungen der angrenzenden Gebiete. Diese koordinierte Vorwärtsstrategie gebietet einen qualitativen und quantitativen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, unter Berücksichtigung der Kosten.
- › Mit der zielgerichteten, zukünftigen Siedlungsentwicklung innerhalb der heute rechtskräftigen ausgewiesenen Bauzonen und der Lenkung der Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr in die bereits gut erschlossenen Gemeinden mit Zentrumsaufgaben bestehen vermehrt Voraussetzungen, die zusätzliche Mobilität als Folge der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr aufzunehmen.

### **Kombinierte Mobilität**

Kanton und Gemeinden fördern zusammen mit der Trägerschaft des öffentlichen Verkehrs und den Nachbarkantonen Parkplätze für Motorfahrzeuge (P+R) und Fahrräder (B+R) an den geeigneten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die kombinierte Mobilität ist gezielt zu fördern und die Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und Fuss-, Velo-, sowie Autoverkehr sind an geeigneten Standorten zu optimieren.

## **3.2.2. MASSNAHMENPLAN LUFTREINHALTUNG**

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung (August 2008) sieht vor, die Siedlungsentwicklung und das öV-Angebot besser aufeinander abzustimmen (Massnahme V1). Zudem soll das öV-Angebot laufend verbessert werden (Massnahme V2).

## **3.2.3. AGGLOMERATIONSPROGRAMM ST. GALLEN / ARBON-RORSCHACH**

Das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach soll als übergeordnetes Ziel bei der künftigen Entwicklung, Siedlung und Verkehr besser aufeinander abstimmen. Deshalb sollen die im Agglomerationsprogramm definierten Ziele und Grundsätze im "Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016" berücksichtigt werden. Somit kann der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzell einen wichtigen Beitrag leisten die Ziele des Agglomerationsprogramms zu erreichen.

Ziel des öV-Konzepts muss auch sein, den Feinverteiler (Busse) besser auf die S-Bahnen abzustimmen. Dieser Aspekt ist gemäss Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm ein Schwachpunkt des Programms.

### **Siedlungsstruktur und Verkehrssystem**

Für die Konzipierung des künftigen öV-Systems ist eine Abstimmung auf die geplante Siedlungsstruktur unumgänglich. Im Agglomerationsprogramm werden vier Siedlungstypen unterschieden, die es mit dem öffentlichen Verkehr in unterschiedlicher Qualität zu erschliessen gilt. Heiden ist nicht Bestandteil des Agglomerationspro-

gramms St. Gallen. Im Konzept wird für Heiden die Funktion als Ort mit lokaler Zentrumsfunktion übertragen. Analog Teufen und Speicher welche im KRP die gleiche Funktion haben wie Heiden.

- › *Agglomerationszentrum (St. Gallen)*: Sehr gute öV-Anbindung ans überregionale Verkehrsnetz
- › *Nebenzentrum (Herisau)*: Sehr gute öV-Anbindung ans Agglomerationszentrum
- › *Ort mit lokalen Zentrumsfunktionen (Teufen, Speicher, Heiden)*: Gute öV-Anbindung ans Agglomerationszentrum und / oder an ein Nebenzentrum
- › *Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion*: Grundversorgung der öV-Anbindung. Diese wird in der Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vorgeschrieben

### **Wirkungsziele, Leitsätze und Handlungsfelder**

Die Leitziele und Handlungsfelder des Agglomerationsprogramms orientieren sich an den folgenden Grundsätzen:

- › *Vermeiden* langer Wege
- › *Umlagern* der Wege auf effiziente Verkehrsmittel
- › *Optimieren* der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- › *Ausbauen* der Verkehrsinfrastruktur

Die daraus definierte Entwicklungsstrategie und Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind im Annex "Agglomerationsprogramm" zusammengefasst.

## **3.3. FOLGERUNGEN**

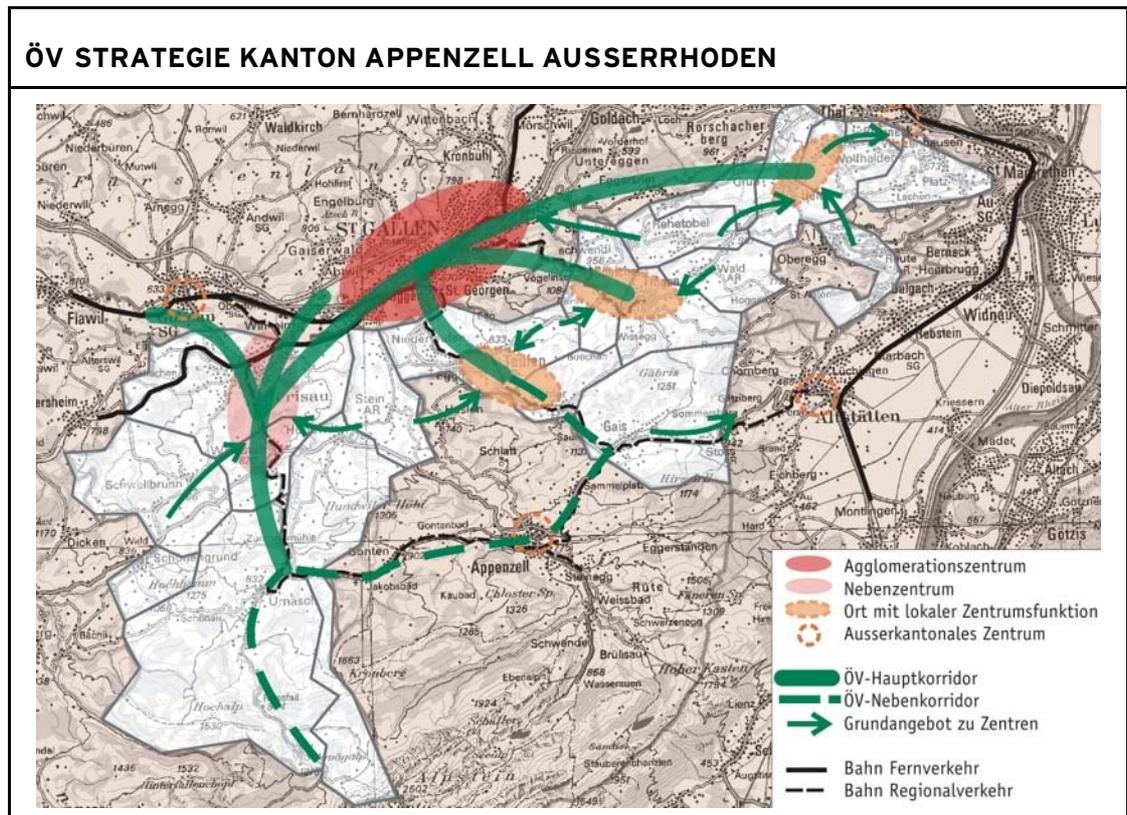
Die Vorgaben gemäss Gesetz und Verordnung zur Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs Kanton Appenzell Ausserrhoden und das Leitbild öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden gelten als Basis für das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016. Als übergeordnete Zielsetzung für das Konzept sollen die Leitsätze und Entwicklungsstrategien des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach gelten. Diese entsprechen im Allgemeinen den Festlegungen des Kantonalen Richtplans Kanton Appenzell Ausserrhoden. Die Gemeinden Heiden - Wolfhalden (im KRP Gemeinden mit Zentrumsaufgaben) sind analog dem Agglomerationsprogramm als Orte mit lokalen Zentrumsfunktionen im öV-Konzept zu berücksichtigen.

### 3.4. STRATEGIE KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN

Das Leitbild ist auf die Richtplanung und das Agglomerationsprogramm St. Gallen abgestimmt. Die Strategie für das Grundangebot soll in erster Linie das Leitbild öffentlicher Verkehr umsetzen und somit auch die übergeordneten Planungen verwirklichen. Dabei ist den volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten genügend Rechnung zu tragen. Es ist zu bedenken, dass Angebotsausbauten in den nächsten Jahren zu 100% durch Kanton und Gemeinden zu finanzieren sind. Der Bund beteiligt sich finanziell nicht an Angebotsausbauten.

Der öffentliche Verkehr soll in den verschiedenen Siedlungsräumen eine differenzierte Funktion übernehmen. Insbesondere in den dichten Siedlungsräumen (Zentren) soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. In diesen Räumen kann der öffentliche Verkehr mit der gebündelten Nachfrage seine Stärken ausspielen und mit einem attraktiven Angebot den Marktanteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhöhen (Hauptkorridore). Zwischen den Zentren übernimmt der öffentliche Verkehr eine wichtige Verbindungsfunktion (Nebenkorridore). In den Räumen mit einer dezentralen Siedlungsstruktur und dispersen Verkehrsströmen hat der Individualverkehr Vorteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr. In diesen Räumen soll der öffentliche Verkehr daher eine minimale Grundversorgung anbieten (Grundangebot zu den Zentren).

Genügend Beachtung muss den touristischen Orten mit starkem Publikumsverkehr geschenkt werden. Diese generieren ebenfalls eine gebündelte Nachfrage und insbesondere beim Tagesausflugverkehr besteht für den öffentlichen Verkehr die Chance zur Erhöhung des Marktanteils gegenüber dem MIV.



Figur 6

## 4. PLANUNGSGRUNDSÄTZE

### 4.1. FUNKTION

Grundsätzlich sprechen wir den Planungsgrundsätzen, auch Angebotsstandards genannt, zwei Aufgaben zu:

Einerseits sind Angebotsstandards **Planungsgrundsätze mit gestaltender Funktion**. Mit solchen Grundsätzen gibt der Kanton grob seine Vorstellungen eines "Sollangebots" vor. Diese Art von Planungsgrundsätzen orientiert sich in erster Linie an den **Nachfragepotenzialen** und **dem Kantonalen Richtplan**.

› Andererseits müssen die Grundsätze auch in der **Erfolgskontrolle** Bestand haben. So muss der Kanton letztlich die verschiedenen Angebote nach ihrer Zweckmässigkeit beurteilen. Es müssen Standards für die Überprüfung festgelegt werden. Hier spielt die **effektive Nachfrage** eine wichtige Rolle.

Die zu erarbeitenden "Grundsätze zur Festlegung des kantonalen öV-Angebots" müssen beide Aspekte abdecken. Das heisst, die Grundsätze sind so konzipiert, dass sie als Mechanismus zu einem optimierten öV-System führen.

## 4.2. DER MECHANISMUS

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 4.1 werden die Planungsgrundsätze in zwei Kategorien eingeteilt:

› **Angebotsgrundsätze**, anhand derer das "Sollangebot" aus Sicht des Kantons abgeleitet wird. Solche Grundsätze werden für folgende Bereiche formuliert:

- (1) Erschliessungsqualität,
- (2) Angebotsfunktion und Angebotsniveau,
- (3) Angebotsqualität.

› **Grundsätze zur Überprüfung** der verschiedenen Angebote im Sinne einer Erfolgskontrolle. Folgende Indikatoren **als einzuhaltende Standards** werden herangezogen:

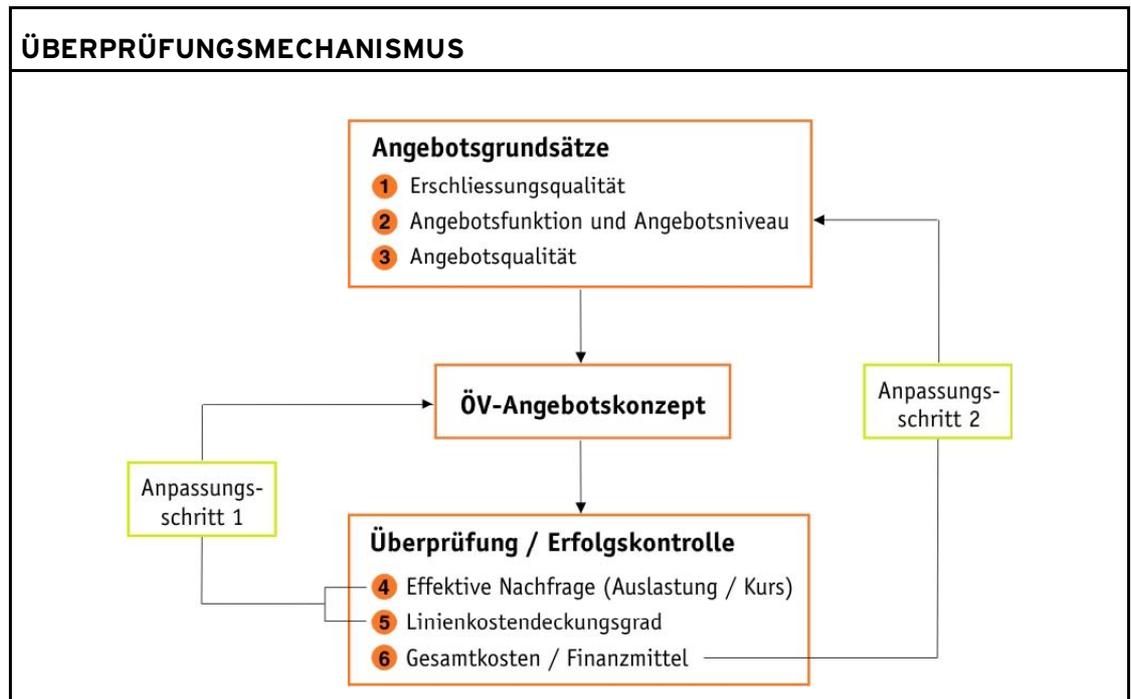
- (4) Effektive Nachfrage (Minimale Auslastung pro Kurs),
- (5) Kostendeckungsgrad pro Linie bzw. Liniengruppe,
- (6) Gesamtkosten / Finanzmittel (Vorgaben Bund und Kanton).

Indem sowohl "klassische" Planungsgrundsätze ("x Kurspaare pro Tag ...") als auch Grundsätze im Sinne von Randbedingungen ("Minimale Auslastung von y Personen pro Kurs" oder "Gesamtaufwand < x Mio. CHF ...") formuliert werden, soll ein sich selbst regulierendes System entstehen.

Figur 7 skizziert diesen Mechanismus beziehungsweise die iterative Vorgehensweise bei der Konzepterarbeitung.

Aufgrund der Angebotsgrundsätze (1) bis (3) wird das Sollangebot für die einzelnen Linien beziehungsweise Achsen festgelegt. Anschliessend werden die Angebote anhand der Grundsätze (4) bis (6) überprüft. Werden die Standards nicht eingehalten, so müssen zuerst die betreffenden Angebote angepasst werden (Anpassungsschritt 1). Diese Anpassungen finden ein- bis zweijährlich im Rahmen des Bestellverfahrens statt.

Reichen diese Anpassungen nicht aus, so müssen die Planungsgrundsätze (1) bis (5) selber justiert werden (Anpassungsschritt 2). Dies soll im Rahmen der Erarbeitung des öV-Konzepts alle sechs Jahre geschehen. Es ist davon auszugehen, dass vor allem die Planungsgrundsätze zum Angebotsniveau angepasst werden, falls die Gesamtkosten des öV-Angebots die zur Verfügung stehenden Finanzmittel übersteigen. So soll gewährleistet werden, dass das System der sechs Grundsätze in sich konsistent bleibt.



**Figur 7** Mechanismus für die Entwicklung des kantonalen Angebotskonzepts für den regionalen Personenverkehr

### 4.3. ANGEBOTSGRUNDSÄTZE (1) - (3)

#### **(1) Grundsätze zur Erschliessungsqualität**

Gemäss Grundsatz des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV; bGS 760.1) und der Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV; bGS 760.11) sind Gemeinden hinreichend mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Dabei soll der überwiegende Teil der Bevölkerung mit einer maximalen Luftdistanz von etwa 400 m beziehungsweise 800 m über eine Busbeziehungsweise Bahnhaltestelle verfügen. Um die hinreichende Versorgung zu gewährleisten sind die Gemeinden mit mindesten acht Kurspaaren zu erschliessen.

Auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen soll die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr von den Einwohner- beziehungsweise Arbeitsplatzpotenzialen abhängig gemacht werden. Da der öV ein kollektives Transportmittel ist, sind jedoch gewisse Mindestpotenziale die Voraussetzung, um noch zahlbare Angebote zu betreiben. Deshalb kann nicht jedem Ortsteil und Weiler a priori eine öV-Erschliessung zugesichert werden. Als zweite wichtige Bedingung soll ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet vorausgesetzt werden, damit eine öV-Erschliessung zweckmässig erfolgen kann.

Aufgrund der Vorgaben der Abgeltungsverordnung des Bundes werden folgende Grundsätze zur Erschliessungsqualität festgelegt:

- › Die Erschliessungsqualität mit öffentlichem Verkehr ist für Ortschaften / Standorte zu gewährleisten, welche in der Regel mindestens 200 Einwohner<sup>2</sup> und / oder Arbeitsplätze aufweisen und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet umfassen. Die Gemeindegrenzen sind für die Definition einer Ortschaft unerheblich.
- › Sich konkurrenzierende Parallel- und Doppellerschliessungen sind im Sinne eines wirtschaftlichen öV-Angebots zu vermeiden.
  - › Parallelerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft mit mehreren Linien in dieselbe Richtung mit gleicher Funktion.
  - › Doppellerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft in verschiedene Richtungen, ausgenommen sind die Zentren Herisau, Teufen, Trogen und Heiden.
- › Arbeitsplatzkonzentrationen mit entsprechendem Zupendleraufkommen (z.B. Entwicklungsschwerpunkte) sind angemessen zu berücksichtigen. Ebenso sind zentrale

2 Die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) legt 100 Einwohner als Mindestwert fest.

Anlagen und Einrichtungen, die gebündelte Verkehrsströme auslösen, zu berücksichtigen.

- › Touristische wichtige Orte (Bsp. Schwägalp), welche ein hohes Fahrtenaufkommen generieren, sind nachfragegerecht mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.
- › Siedlungsgebiete gelten gemäss Verordnung zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV; bGS 760.11) als hinreichend erschlossen, wenn die Luftliniendistanz zum nächstmöglichen Haltepunkt in der Regel und unter Berücksichtigung des ländlichen Raums
  - › 400 m bei der Feinerschliessung per Bus
  - › 800 m bei der Groberschliessung per Bahnbeträgt. Höhenunterschiede sind angemessen zu berücksichtigen.
- › Kleinere Siedlungsgebiete sind zu erschliessen, falls es die Linienstruktur mit geringem Aufwand und mit zumutbaren Umwegfahrten zulässt.
- › Noch nicht überbaute Bauzonen, deren Überbauung unmittelbar bevorsteht, sind zu berücksichtigen, sofern sie sich für eine zweckmässige öV-Erschliessung eignen.
- › Tourismus Orte mit grossem Verkehrspotenzial sind mit dem öV zu erschliessen, damit der MIV konkurrenziert werden kann.

## (2) Grundsätze zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau

Die öV-Angebote im regionalen Personenverkehr haben verschiedene Funktionen und verfolgen damit auch unterschiedliche Zielsetzungen.

DEFINITION DER FUNKTIONSTYPEN IM REGIONALEN PERSONENVERKEHR			
Angebotsfunktion	Angebotsniveau 6 - 20 Uhr	Angebotsniveau 20 - 24 Uhr	Angebotsniveau nach 24 Uhr
<b>1 Grundangebot zu Zentren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Linienbetrieb 1-h Takt</li> <li>› Taktlücken möglich (mind. 8 Kurspaare pro Tag gemäss GöV)</li> <li>› Bedarfsbetrieb als Alternative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Angebot ist im Einzelfall zu prüfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Kein Angebot</li> </ul>
<b>2 Angebot in Nebenkorridoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Linienbetrieb 1-h Takt, Verdichtungen mindestens Montag - Freitag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Linienbetrieb 1-h Takt</li> <li>› Bedarfsbetrieb als Alternative möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nachfragegerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich)</li> </ul>
<b>3 Angebot in Hauptkorridoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Linienbetrieb 1/2-h Takt</li> <li>› Verdichtungen möglich</li> <li>› Samstag / Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Linienbetrieb 1/2-h Takt</li> <li>› Samstag / Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nachfragegerechte Verbindungen</li> </ul>

Tabelle 1

## (3) Grundsätze zur Angebotsqualität

Es handelt sich vorwiegend um Planungsvorgaben mit qualitativem Charakter, die besagen, von welchen Grundsätzen sich der Kanton bei der Erarbeitung des öV-Konzepts leiten lässt:

### *Umweltaspekte:*

- › Der öffentliche Verkehr soll so effizient und umweltschonend als möglich betrieben werden.
- › Neuanschaffungen im Regionalbusverkehr müssen bezüglich Schadstoffemissionen den jeweils aktuellen Euro-Normen<sup>3</sup> genügen und sind mit Partikelfilter auszurüsten.

3 Aktuell Euro 5 Norm

*Betriebliche Ausgestaltung:*

- › Die Angebotsgestaltung soll der betrieblichen Umlafoptimierung Rechnung tragen.
- › Bei ungleichen Verkehrsströmen sind lastrichtungsabhängige Angebote<sup>4</sup> in Betracht zu ziehen.
- › In den Zentren sind zur Sicherung der Fahrplanstabilität Busbevorzugungsmassnahmen zu realisieren.

*Qualitätsgrundsätze:*

- › Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs wird optimiert, indem die Angebote und Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.
- › In der Regel sollen zur besseren Merkbarkeit des Angebots regelmässige Intervalle (Takt) angestrebt werden.
- › In den Haupt- und Nebenkorridoren sollen in der Regel die Buslinien direkt geführt werden.
- › Zur Optimierung der Transportketten sind in den Knotenbahnhöfen kurze, jedoch zuverlässige Anschlüsse zwischen den Bahnlinien sowie zwischen Bahn und Bus anzustreben.
- › Regionalbuslinien sind an Bahnhöfen unter sich zu vernetzen.
- › Die Buslinien sind möglichst direkt zu führen. In den Angebotsfunktionen 2 und 3 sind Linienführungen mit attraktiven, gegenüber dem Auto konkurrenzfähigen Reisezeiten anzustreben.
- › Neuenanschaffungen von Schienenfahrzeugen und Bussen müssen unter anderem folgende Qualitätsmerkmale aufweisen:
  - › Niederflureinstieg,
  - › Kundeninformationssysteme,
  - › Klimatisierung,
  - › Kundenfreundliche, aus Sicherheitsüberlegungen optimierte Innenraumgestaltung (vor allem bei Bahnen).
- › Neue Fahrzeuge und neue Haltestellen haben dem Behindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen.

<sup>4</sup> Bei lastrichtungsabhängigen Angeboten werden mit dem Bus entweder Anschlüsse *auf* (am Morgen) oder *von* der Bahn (am Abend) gewährleistet.

## 4.4. GRUNDSÄTZE ZUR ÜBERPRÜFUNG (4) - (6)

Vorbemerkung:

Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad werden für den Kanton Appenzell Ausserrhoden auf ähnlichem Niveau wie in anderen Kantonen (z.B. Thurgau, St. Gallen, Aargau, Schwyz oder Bern) festgesetzt. Sie orientieren sich an den Vorgaben des Bundes.

### **(4) Minimale Auslastung pro Kurs**

Die Nachfrage als Kontrollparameter ist ein nahe liegender und einfach verständlicher Indikator für den Nutzen eines Angebots. Die Nachfrage wird - in Anlehnung an die Abgeltungsverordnung des Bundes - als **mittlere Auslastung auf den Werktags am stärksten belasteten Querschnitt** definiert (Fahrgäste pro Kurs und Querschnitt).

Bei der Definition der Schwellenwerte wird von folgenden Überlegungen ausgegangen:

- › Die festzulegenden Schwellenwerte sind nach Angebotsniveau zu differenzieren: je höher das Angebotsniveau, desto grösser der zu fordernde Auslastungsgrad (in Personen pro Kurs). Damit wird berücksichtigt, dass der öV in verschiedenen Situationen unterschiedliche Funktionen hat.
- › Das Angebotsniveau bezieht sich in der Regel auf den gesamten Tag (bis 24.00 Uhr). Die definierten Richtwerte sind nicht gedacht und auch nicht geeignet für die Dimensionierung einzelner Kurse.
- › Die Schwellenwerte sind nach Verkehrsmittel zu differenzieren: je teurer das Verkehrsmittel, desto höher die nötige Auslastung.
- › Für die Bedarfsangebote mit Tür-zu-Tür-Service (PubliCar, NachtBus) können keine Schwellenwerte zur Nachfrage definiert werden, weil aufgrund des Flächenbetriebs kein klar definiertes Kursangebot vorhanden ist.

Tabelle 2 und Tabelle 3 zeigen die Mindestauslastungen, welche bei den verschiedenen Angebotsniveaus eingehalten werden müssen.

<b>NACHFRAGE - SCHWELLENWERTE FÜR REGIONALE BUSLINIEN IM KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN</b>		
<b>Angebotsfunktion (maximales Angebotsniveau)</b>	<b>Schwellenwerte</b> [Ø Anz. Pers. pro Kurs]	
	Kleinbus	Midi-/ Standard-/ Maxibus
1 Grundangebot zu Zentren	3	5
2 Angebot in Nebenkorridoren	4	8
3 Angebot in Hauptkorridoren		14

**Tabelle 2** Nachfrage - Schwellenwerte Bus, bezogen auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo - Fr). Bei kantonsüberschreitenden Linien sind die Schwellenwerte entsprechend abzustimmen.

<b>NACHFRAGE - SCHWELLENWERTE FÜR REGIONALE BAHNLINIEN IM KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN</b>	
<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Schwellenwerte</b> [Ø Anz. Pers. pro Kurs]
	Regionalzug / S-Bahn
1 Grundangebot zu Zentren	Angebot nicht vorhanden
2 Angebot in Nebenkorridoren	20
3 Angebot in Hauptkorridoren	30

**Tabelle 3** Nachfrage-Schwellenwerte Bahn, bezogen auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo - Fr). Bei kantonsüberschreitenden Linien sind die Schwellenwerte entsprechend abzustimmen.

### **Vergleich mit der Abgeltungsverordnung des Bundes:**

Das BAV hat mit Schreiben vom 15. Februar 2008 die Neuregelung bezüglich geforderten Nachfragen bekannt gemacht. Diese sind relevant um Bundesgelder zur Finanzierung des Regionalverkehrs zu erhalten. Die Prüfung erfolgt gemäss Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) Artikel 51 in erster Linie aufgrund der Nachfrage. Weiter macht die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) Bestimmungen zum Angebot im regionalen Personenverkehr. Aufgrund dieser Bestimmungen hat das BAV eine Praxis entwickelt, welches Angebot - gemessen in Anzahl Kurspaaren - bei einer bestehenden Nachfrage als abgeltungsberechtigt anerkannt wird. Das BAV stellt die Nachfrage und das Angebot gegenüber, unterscheidet dabei aber nicht nach den Verkehrsmitteln.

Folgend wird die Nachfrage gemäss BAV mit den durch den Kanton Appenzell Ausserrhoden vorgegebenen Schwellenwerten verglichen.

<b>VERGLEICH NACHFRAGEWERTE BAV MIT SCHWELLENWERTEN KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN</b>				
<b>Typ</b>	<b>Anzahl Kurspaare pro Tag</b>	<b>Geforderte Nachfrage BAV</b>	<b>Geforderte Nachfrage BUS Kanton AR</b>	<b>Geforderte Nachfrage BAHN Kanton AR</b>
1	10	8	5	
2	18	13	8	20
3	30	24	14	30

Tabelle 4

In der Tabelle 4 wird ersichtlich, dass der Kanton Appenzell Ausserrhoden beim Bus weniger strenge Werte als der Bund definiert. Bei der Bahn ist es gerade umgekehrt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden berücksichtigt mit der Differenzierung der Schwellenwerte, dass der Bus günstigere Betriebskosten aufweist als die Bahn, was insgesamt eine subtilere Überprüfung der Angebote erlaubt. Die Werte des BAV liegen etwa in der Mitte der Bus- bzw. Bahnschwellenwerten des Kantons Appenzell Ausserrhoden.

#### **(5) Linienkostendeckungsgrad**

Der Kostendeckungsgrad ist ein Mass, das sowohl Nutzen- als auch Aufwandkomponenten umfasst. Der Nutzen wird durch den Verkehrsertrag abgebildet, die Effizienz der Leistungserbringung widerspiegelt sich im Aufwand. Der Kostendeckungsgrad ist deshalb eine Grösse, die schnell und einfach ein Signal gibt, ob ein Angebot vernünftig und zweckmässig ist.

Die Schwellenwerte sind ebenfalls nach Funktionstyp zu differenzieren: je dichter das Angebot, desto höher die minimal geforderte Kostendeckung. Damit wird berücksichtigt, dass dichtere Angebote teurer sind und somit bei gleicher relativer Kostendeckung in der Regel auch höhere Abgeltungen benötigen.

<b>MINIMALE BETRIEBSKOSTENDECKUNGSGRAD E IM REGIONALVERKEHR KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN (BAHN UND BUS)</b>	
<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Schwellenwert</b>
1 Grundangebot zu Zentren	20%
2 Angebot in Nebenkorridor	30%
3 Angebot in Hauptkorridor	40%

Tabelle 5

### (6) Gesamtkosten / Finanzmittel

Die Tabelle 6 zeigt auf, von welchen finanziellen Mitteln in den nächsten Jahren voraussichtlich für die Abgeltung im Regionalverkehr (Fahrplanangebot, Betrieb / Abschreibung der Infrastruktur der Privatbahnen und Tarifmassnahmen) ausgegangen werden kann, dies unter dem Vorbehalt, dass die Mittel künftig zur Verfügung stehen und bewilligt werden. Die Angaben basieren auf folgenden Quellen:

› *Finanzmittel Bund für das Fahrplanangebot*

Basis bildet der Brief des BAV vom 1. Juli 2010 betreffend Bundesmittel RPV 2011 - 2014. In diesem ist festgehalten, dass der Bund seine Beteiligung an den Angebotsabgeltungen in den nächsten Jahren reduziert.

› *Finanzmittel Bund für die Infrastruktur der Privatbahnen*

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Bund an den Kosten des Betriebs und der Abschreibungen der Privatbahnlinien wie bisher mit 73% beteiligt.

› *Finanzmittel Kanton und Gemeinden*

Grundlage ist das Budget des Kantons 2010. Die Beträge werden zwischen dem Kanton (50%) und den Gemeinden (50%) aufgeteilt.

<b>FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH BUND, KANTON UND GEMEINDEN</b>								
<i>in Tausend CHF</i>	<b>Bund</b>			<b>Kanton und Gemeinden</b>			<b>Gesamttotal</b>	
	<b>Angebot</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>Total</b>	<b>Angebot</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>Total</b>		
2010	9'760	5'300	15'060	6'140	3'500	9'640	<b>24'700</b>	100%
2011	9'760	5'300	15'060	6'540	3'500	10'040	<b>25'100</b>	102%
2012	9'550	5'500	15'050	7'000	3'700	10'700	<b>25'750</b>	104%
2013	9'500	5'600	15'100	7'350	3'700	11'050	<b>26'150</b>	106%
2014	8'250	7'000	15'250	7'850	4'200	12'050	<b>27'300</b>	111%
2015	8'250	7'000	15'250	8'050	4'300	12'350	<b>27'600</b>	112%
2016	8'250	7'000	15'250	8'250	4'300	12'550	<b>27'800</b>	113%

**Tabelle 6** Quelle: vgl. Erläuterungen oben. Zahlen enthalten keine Tarifmassnahmen (rund 0,5 Mio. CHF)

Wie aus der Tabelle 6 ersichtlich ist, steigen die Kosten für den öffentlichen Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden voraussichtlich von 2010 - 2016 um rund 13%. Der Bund reduziert beim Angebot seine finanzielle Beteiligung. Deshalb steigen in diesem Zeitraum die Abgeltungskosten für Kanton und Gemeinden überproportional.

## 5. ERFOLGSKONTROLLE

Mit der Erfolgskontrolle soll grob geprüft werden, ob das bestehende öV-Angebot im Kanton Appenzell Ausserrhoden zweckmässig ist. Die Überprüfung erfolgt aufgrund der in Kapitel 4.4 Seite 27 definierten Schwellenwerte. Diese orientieren sich an den Vorgaben des BAV, welches das Angebot im Regionalverkehr mitfinanziert. Die Nachfrage wird deshalb wie auch vom BAV von Montag - Freitag beurteilt. Es dient der stärkste Querschnitt im Kanton Appenzell Ausserrhoden beziehungsweise an der Kantongrenze als Massstab. Insbesondere bei den Linien Richtung St. Gallen entsprechen die beurteilten Querschnitte nicht dem stärksten Linienuerschnitt. Diese Querschnitte würden nicht die Zweckmässigkeit der Linie für den Kanton Appenzell Ausserrhoden widerspiegeln.

Je nach Angebotsfunktion müssen die Linien unterschiedliche Schwellenwerte erreichen. Als Basis für die Erfolgskontrolle dient das Fahrplanjahr 2009.

<b>ÜBERSICHT SCHWELLENWERTE</b>				
<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Nachfrage</b> [Ø Anz. Pers. pro Kurs]			<b>Kosten- deckungsgrad</b>
	Kleinbus	Midi-/ Standard-/ Maxibus	S-Bahn	
1 Grundangebot zu Zentren	3	5	-	20%
2 Angebot in Nebenkorridoren	4	8	20	30%
3 Angebot in Hauptkorridoren	-	14	30	40%

**Tabelle 7**

Falls eine Linie die geforderten Schwellenwerte nicht erfüllt, muss das Angebot im Gesamtkontext vertieft geprüft werden. Daraus können für die einzelnen Linien unterschiedliche Folgerungen für das Zielangebot gezogen werden.

## 5.1. BAHNLINIEN

### Nachfrage

ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BAHN: NACHFRAGE							
MONTAG - FREITAG							
Linien Nr.	Linie	Fahrplan 2009			Schwellenwerte Bahn		
		Pers. / Tag	Kurspaare / Tag Mo - Fr	Pers. / Kurs	Angebotsfunktion	Pers. / Kurs	Erfüllt?
870 (S2) (S3/S6) SOB	St. Gallen - Herisau / Wattwil	1'251	15.5 6.5	40	Erfolgskontrolle erfolgt für das Angebot St. Gallen - Herisau gesamthaft, da sich das Angebot der S2, S4 und VAE ergänzen.		
870 (S4) (Übrige) SOB	St. Gallen - Wattwil - Uznach / Rapperswil	2'084	17.5 8	60			
870 (VAE) SOB	Romanshorn - St. Gallen - Wattwil	4'072	15.5	131			
870	Herisau - St. Gallen	7'407	63	59	3	30	Ja
854 AB	Gossau - Appenzell - Wasserauen	2'170	31	35	3	30	Ja
855 (S11) AB	St. Gallen - Gais - Appenzell	3'536	34	52	3	30	Ja
859 (S12) AB	St. Gallen - Speicher - Trogen	2'400	48	25	3	30	Nein
856 AB	Gais - Altstätten Stadt	312	13	12	2	20	Nein
857 AB	Rorschach - Heiden	512	16	16	2	20	Nein
858 AB	Rheineck - Walzenhausen	384	24	8	Nur Bahn-Triebwagen mit "Bus-Kapazität"		

**Tabelle 8** Die Nachfrage bezieht sich auf den stärksten Querschnitt in Appenzell Ausserrhoden (Ausnahme Linie 870). Die Zahlen der AB sind aufgrund eines neuen, automatischen Zählsystems mit Unsicherheiten behaftet.

### Kommentare

- › Die Nachfragezahlen 2009 der AB stammen vom neuen automatischen Fahrgastzählsystem. Die Daten sind daher noch mit Unsicherheiten behaftet. Die Auswertungen der Zahlen zeigen, dass die Nachfrage am Wochenende in der Sommerperiode auf den Linien 854 Gossau - Wasserauen, 857 Rorschach - Heiden und 856 Altstätten - Gais höher liegt, was auf die touristische Bedeutung dieser Linien hinweist.
- › Die Linie St. Gallen - Speicher - Trogen erreicht die geforderte Nachfrage nicht. Dies erklärt auch den ungenügenden Kostendeckungsgrad (vgl. Tabelle 9). Im Kan-

ton St. Gallen liegt die Nachfrage im stärksten Querschnitt um rund 10 Personen pro Kurs höher.

- › Die Linie Rorschach - Heiden erreicht die geforderte Nachfrage nicht, erfüllt aber den geforderten Kostendeckungsgrad.
- › Die Linie Gais - Altstätten erreicht die geforderte Nachfrage nicht, erfüllt aber den geforderten Kostendeckungsgrad. Der Nachfrageschwellenwert wird auch am Wochenende nicht erreicht.
- › Aufgrund der Gefässgrösse eignet sich der Nachfrageschwellenwert nicht für die Beurteilung der Linie Rheineck - Walzenhausen. Der gute Kostendeckungsgrad lässt sich mit den tiefen Betriebskosten erklären.

### Kostendeckungsgrad

ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BAHN: KOSTENDECKUNG					
Linien Nr.	Linie	Kostendeckung Rechnung 2009	Schwellenwerte Bahn		
			Angebots- funktion	KDG	Erfüllt?
870 (S2) SOB	St. Gallen - Herisau / Wattwil	55%	3	40%	Ja
870 (S4) SOB	St. Gallen - Wattwil - Uznach / Rapperswil	56%	3	40%	Ja
870 (VAE) SOB	Romanshorn - St. Gallen - Wattwil	92%	3	40%	Ja
854 AB	Gossau - Wasserauen	47%	3	40%	Ja
855 (S11) AB	St. Gallen - Gais - Appenzell	51%	3	40%	Ja
859 (S12) AB	St. Gallen - Speicher - Trogen	38%	3	40%	Nein
856 AB	Gais - Altstätten Stadt	37%	2	30%	Ja
857 AB	Rorschach - Heiden	44%	2	30%	Ja
858 AB	Rheineck - Walzenhausen	41%	2	30%	Ja

**Tabelle 9** Werte SOB, Planrechnung 2009; Werte AB: Ist - Kostenrechnung 2009

## 5.2. BUSLINIEN

### Nachfrage

ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG							
Linien Nr.	Linie	Fahrplan 2009			Schwellenwerte Bus		
		Pers. / Tag	Kurspaare / Tag Mo - Fr	Pers. / Kurs	Angebotsfunktion	Pers. / Kurs	Erfüllt?
80.120 PAG	Heiden - St. Gallen - Engelburg	1'942	45	22	3	14	Ja
80.120 PAG	Heiden - Rehetobel - St. Gallen	855	25	17	2	8	Ja
80.158 RB	Herisau - Abtwil	830	27.5	15	3	14	Ja
80.171 VBH	Herisau - Schwellbrunn	664	16	21	2	8	Ja
80.180 PAG	Herisau - Hundwil - Stein - St. Gallen	388	19	10	2	8	Ja
80.181 PAG	Herisau - Teufen - Trogen	171	1.5	57	1	5	Ja
80.182 PAG	Herisau - Waldstatt - Neckertal - Brunnadern	392	19	10	2	8	Ja
80.190 AB	Teufen - Speicher - Speicherschwendi	152	10	8	1	5	Ja
80.222 PAG	Heiden - Rheineck	164	14	6	2	8	Nein
80.224 PAG	Heiden - Walzenhausen - St. Margrethen	181	19	5	2	8	Nein
80.226 PAG	Heiden - Heerbrugg	317	16	10	2	8	Ja
80.227 PAG	Heiden - Altstätten	30	6	3	1 (Kleinbus)	3	Ja
80.229 PAG	Heiden - St. Anton - Trogen	42	5	4	1	5	Nein
80.230 PAG	Heiden - Wald - Trogen	387	14.5	13	2	8	Ja
80.791 PAG	Nesslau - Schwägalp	129	Sommer 11 Winter 8.5	7	1	7	Ja
80.791 PAG	Urnäsch - Schwägalp	159	Sommer 10 Winter 5	12	1	5	Ja

**Tabelle 10** Die Nachfrage bezieht sich auf den stärksten Querschnitt in Appenzell Ausserrhoden, Inkl. Abendkursen

### Kommentare

- › Die Linien Heiden - Walzenhausen - St. Margrethen und Heiden - St. Anton - Trogen erreichen die geforderte Nachfrage nicht.

## Kostendeckungsgrad

ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG					
Linien Nr.	Linie	Kostendeckung Rechnung 2009	Schwellenwerte Bus		
			Angebots- funktion	KDG	Erfüllt?
80.120 PAG	Heiden - St. Gallen - Engelburg	48%	3	40%	Ja
80.120 PAG	Heiden - Rehetobel - St. Gallen	41%	2	30%	Ja
80.158 RB	Herisau - Abtwil	25%	3	40%	Nein
80.171 VBH	Herisau - Schwellbrunn	43%	2	30%	Ja
80.180 PAG	Herisau - Hundwil - Stein - St. Gallen	30%	2	30%	Ja
80.181 PAG	Herisau - Teufen - Trogen	44%	1	20%	Ja
80.182 PAG	Herisau - Waldstatt - Neckertal - Brunnadern	36%	2	30%	Ja
80.190 AB	Teufen - Speicher - Speicherschwendi	34%	1	20%	Ja
80.222 PAG	Heiden - Rheineck	25%	2	30%	Nein
80.224 PAG	Heiden - Walzenhausen - St. Margrethen	30%	2	30%	Ja
80.226 PAG	Heiden - Heerbrugg	34%	2	30%	Ja
80.227 PAG	Heiden - Altstätten	20%	1 (Kleinbus)	20%	Ja
80.229 PAG	Heiden - St. Anton - Trogen	20%	1	20%	Ja
80.230 PAG	Heiden - Wald - Trogen	38%	2	30%	Ja
80.791 PAG	Ennetbühl - Schwägälp	43%	1	20%	Ja
80.791 PAG	Urnäsch - Schwägälp	55%	1	20%	Ja

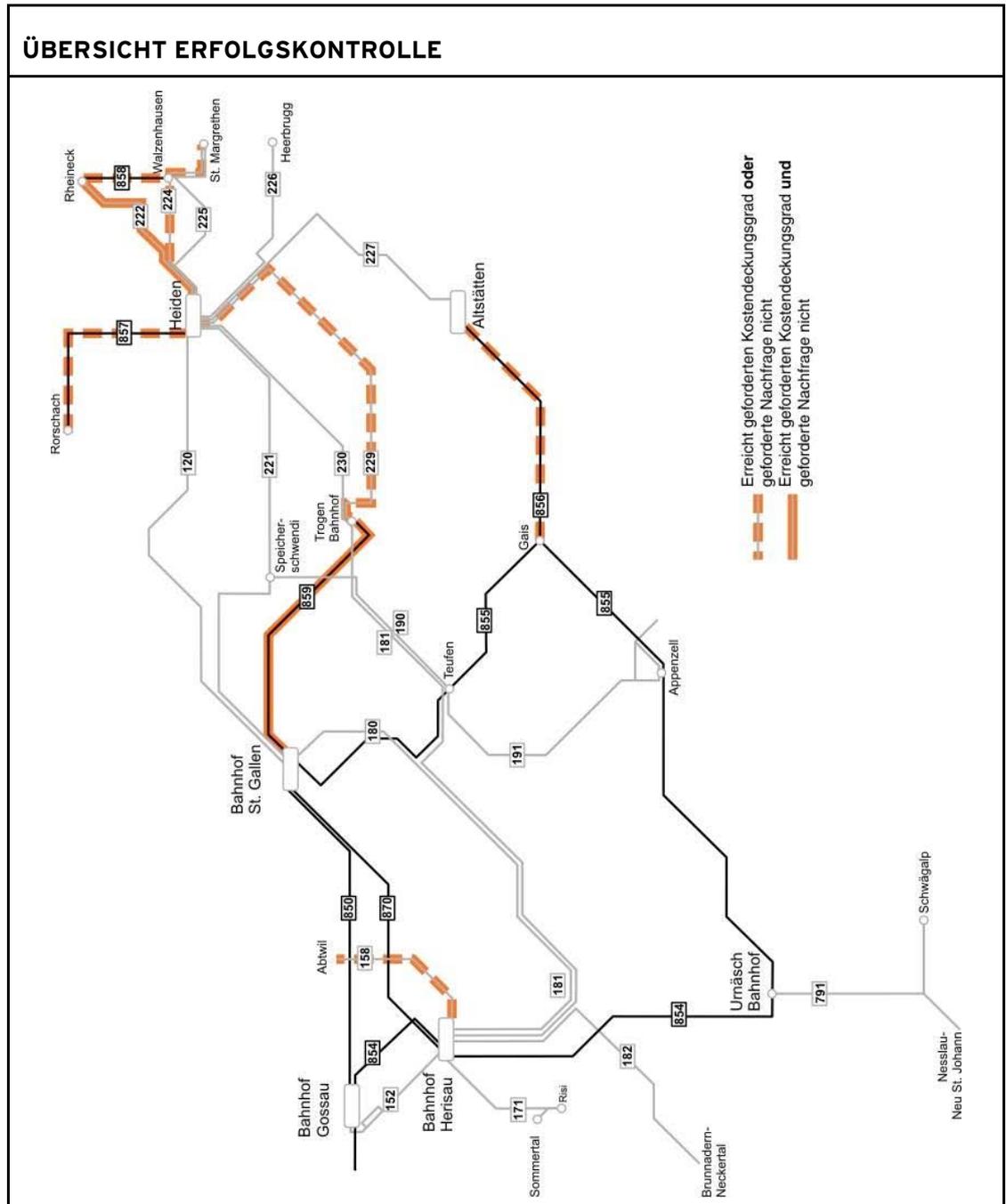
**Tabelle 11** Inkl. Abendkurse

### *Kommentare*

- › Die Linie Herisau - Abtwil erreicht den geforderten Kostendeckungsgrad nicht. Bei dieser Linie handelt es sich um eine neue Linie in einem Entwicklungsgebiet und muss sich zuerst etablieren. Die Entwicklung muss beobachtet werden.
- › Die Linie Heiden - Rheineck erreicht weder die geforderte Nachfrage noch den Kostendeckungsgrad.

### 5.3. ÜBERSICHT

Die Figur 8 zeigt welche Linien die geforderten Schwellenwerte nicht erreichen. Insbesondere im Raum Heiden haben Linien Mühe die geforderten Kostendeckungsrate und / oder Nachfragewerte zu erreichen.



Figur 8

## 5.4. ABEND- UND NACHTANGEBOTE

### Abendangebot

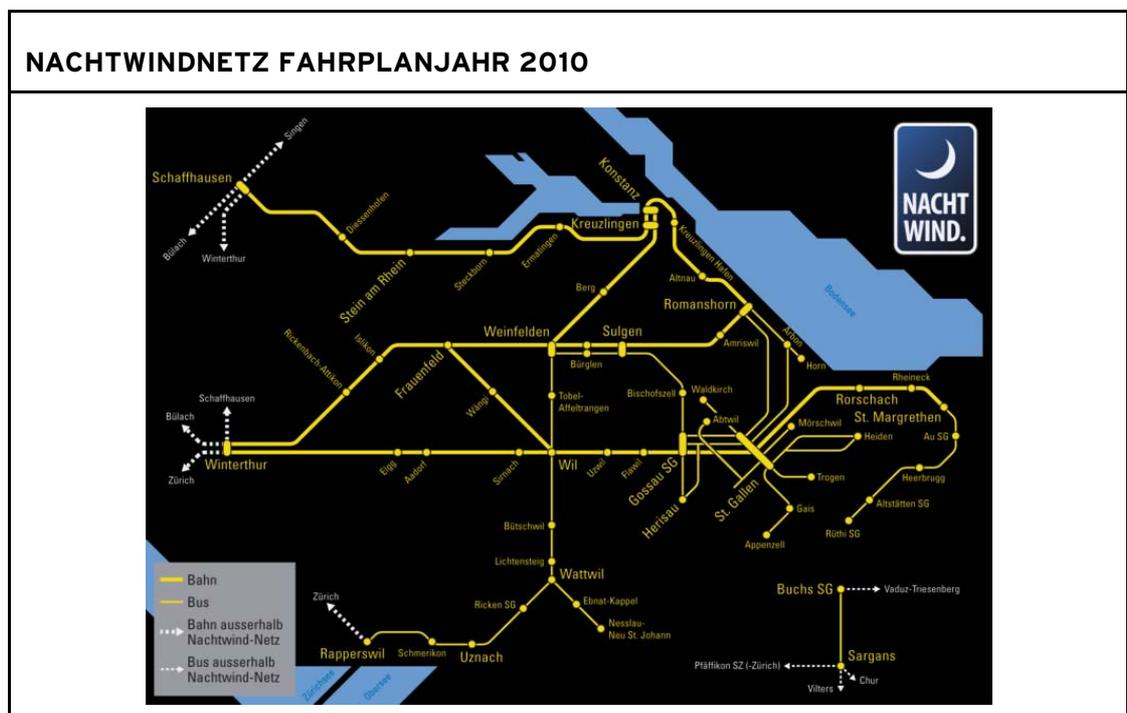
Auf einigen Buslinien wird das Angebot nach 20 Uhr angepasst und Linien werden zusammengelegt. Für die Erfolgskontrolle wurden diese Linien den Stammlinien (Tagesangebot) zugeteilt.

Linien mit zum Teil gegenüber dem Tagesangebot abweichenden Abendangeboten:

- › Oberegg - Reute
- › Heiden - Walzenhausen
- › Herisau - Schwellbrunn

### Nachtangebot (nach 24 Uhr)

Auf das Fahrplanjahr 2009 wurde das Nachtangebot in der Region St. Gallen ausgebaut. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wird mit Buslinien ab St. Gallen bzw. Gossau erschlossen. Dabei handelt es sich um ein zuschlagpflichtiges Angebot in den Nächten von Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag. Für das Nachtnetz kann zurzeit keine Erfolgskontrolle durchgeführt werden, weil entsprechende Datengrundlagen noch fehlen.



Figur 9 Quelle: Nachtwind.ch

## 6. ZIELANGEBOT

Für sämtliche Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs im Kanton Appenzell Ausserrhoden wird folgend das Zielangebot 2016 festgelegt. Grundsätzlich wird das Angebotsniveau des Fahrplans 2010 beibehalten. Im Raum Heiden soll aber eine Überprüfung des öV-Angebots stattfinden. Im Rahmen der S-Bahn St. Gallen ändert die Fahrplage des Bahnverkehrs ab Dezember 2013 insbesondere im Rheintal und auf dem Abschnitt St. Gallen - Herisau. Die Buslinien aus dem Vorderland müssen dementsprechend angepasst werden, um weiterhin Bahnanschlüsse zu garantieren. Weiter zeichnen sich bei der Rheineck - Walzenhausen Bahn (RHW) Investitionen ins Rollmaterial ab. Bahn und Bus weisen zudem teilweise tiefe Kostendeckungsgrade und / oder Nachfragewerte auf und erreichen die geforderten Schwellenwerte nicht. Aus diesen Gründen soll das gesamte öV-Angebot im Vorderland an die neuen Bahnanschlüsse angepasst und aus Kosten-/Nutzensicht im Rahmen der vorhandenen Finanzmittel optimiert werden.

### 6.1. ZIELANGEBOT BAHN

<b>ZIELANGEBOT REGIONALVERKEHR BAHN 2016</b>						
<b>Linien Nr.</b>	<b>Linie</b>	<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Zielangebot 2016 Anzahl Kurspaare pro Tag</b>			<b>Veränderung gegenüber 2010 / Bemerkungen</b>
			Mo - Fr	Sa	So	
870	St. Gallen - Herisau / Wattwil		20	20	20	Im Rahmen der S-Bahn St. Gallen erhalten die Linien neue Bezeichnungen und das Angebot wird in den Hauptverkehrszeiten zum 1/4 h Takt ausgebaut. Das definitive Angebot muss noch mit dem Kanton St. Gallen festgelegt werden. Ingesamt ist ein Angebotsausbau zu erwarten.
870	St. Gallen - Wattwil - Uznach / Rapperswil		20	20	20	
870	St. Gallen - Herisau		17	17	17	
870	Herisau - St. Gallen HVZ Verdichtung		7	0	0	
870 (VAE)	Romanshorn - St. Gallen - Wattwil		16	16	16	Angebot beibehalten
870 (Total)	St. Gallen - Herisau	3	80	73	73	Gesamtangebot auf Linienabschnitt beibehalten

<b>ZIELANGEBOT REGIONALVERKEHR BAHN 2016</b>						
<b>Linien Nr.</b>	<b>Linie</b>	<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Zielangebot 2016 Anzahl Kurspaare pro Tag</b>			<b>Veränderung gegenüber 2010 / Bemerkungen</b>
			Mo - Fr	Sa	So	
854	Gossau - Appenzell - Wasserauen	3	35	34	34	Schliessen der Taktlücken zu durchgehendem 1/2 h Takt.
855 (S11)	St. Gallen - Gais - Appenzell	3	34	29	26	Angebot beibehalten. Es wird davon ausgegangen, dass Angebotsänderungen aufgrund Durchmesserlinie erst 2017 erfolgen.
859 (S12)	St. Gallen - Speicher - Trogen	3	48	37	34	Angebot beibehalten. Es wird davon ausgegangen, dass Angebotsänderungen aufgrund Durchmesserlinie erst 2017 erfolgen.
856	Gais - Altstätten Stadt	2	13	11	12	Es ist zu prüfen, ob mit einem Busangebot ein attraktiveres und allenfalls kostengünstigeres Angebot bereit gestellt werden kann.
857	Rorschach Hafen - Heiden	2	16	15	15	Das Angebot der Linien 857 / 858 ist zusammen mit dem Busangebot im Vorderland aus Kosten-/ Nutzensicht zu überprüfen (Investitionen RHW, ungenügende Nachfragerwerte)
858	Rheineck - Walzen- hausen	2	24	24	21	

Tabelle 12

## 6.2. ZIELANGEBOT BUS

<b>ZIELANGEBOT REGIONALVERKEHR BUS 2016</b>						
<b>Linien Nr.</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Angebotsfunktion</b>	<b>Zielangebot 2016 Anzahl Kurspaare pro Tag</b>			<b>Veränderung gegenüber 2010 / Bemerkungen</b>
			Mo - Fr	Sa	So	
80.120	Heiden - St. Gallen - Engelburg	3	45	30	19	Sa Ausbau 1/2 h Takt
80.120	Heiden - Rehetobel - St. Gallen	2	31	18	18	Ausbau Mo - Fr zum 1/2 h Takt (bereits 2010 erfolgt)
80.158	Herisau - Abtwil	3	29 (Do: 32)	21	0	Angebot beibehalten
80.171	Herisau - Schwellbrunn	2	2/3 von 17	2/3 von 14	2/3 von 12	Angebot beibehalten
80.180	Herisau - Hundwil - Stein - St. Gallen	2	18.5 (Fr: 19.5)	17.5	16.5	Angebot beibehalten
80.181	Herisau - Teufen - Trogen	1	1.5	0	0	Angebot beibehalten
80.182	Herisau - Waldstatt - Neckertal - Brunnadern	2	17	12.5	13	Angebot beibehalten
80.183	Herisau - Schwellbrunn - Schönengrund	1	4 (Fr: 5)	5	4	Abendkurse, Angebot beibehalten
80.190	Teufen - Speicher - Speicherschwendi	1	10	8	8	Angebot beibehalten
80.222	Heiden - Rheineck	2	14	11	9	Im Vorderland ist das Bahn- und Busangebot aus Kosten-/ Nutzensicht zu überprüfen. (Investitionen RHW, ungenügende Nachfragerwerte)
80.223	Heiden - Walzenhausen - Rheineck		5	5	0	Abendkurse
80.224	Heiden - Walzenhausen - St. Margrethen	2	14	13	12	Im Vorderland ist das Bahn- und Busangebot aus Kosten-/ Nutzensicht zu überprüfen. (Investitionen RHW, ungenügende Nachfragerwerte)
80.226	Heiden - Heerbrugg	2	16	10.5	10	
80.227	Heiden - Altstätten	1 (Minibus)	6	4	4	
80.228	Nachtbus Oberegg		Publicar	Publicar	Publicar	
80.229	Heiden - St. Anton - Trogen	1	5	4	4	

<b>ZIELANGEBOT REGIONALVERKEHR BUS 2016</b>						
Linien Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Zielangebot 2016 Anzahl Kurspaare pro Tag			Veränderung gegenüber 2010 / Bemerkungen
			Mo - Fr	Sa	So	
80.230	Heiden - Wald - Trogen	2	14.5	9	9	
80.791	Nesslau - Schwägalp	1	Sommer 11 Winter 8.5	So. 10 Wi. 10	So. 9 Wi. 9	Angebot beibehalten
80.791	Urnäsch - Schwägalp	1	Sommer 10 Winter 5	So. 11 Wi. 7.5	So. 11 Wi. 7.5	

Tabelle 13

### 6.3. NACHTWINDNETZ

Das Angebot des zuschlagspflichtigen Nachtwind - Netzes soll grundsätzlich beibehalten werden. Bei entsprechenden Nachfragebedürfnissen und finanziellen Möglichkeiten kann es ausgebaut werden.

<b>ZIELANGEBOT NACHTWIND (NACH 24 UHR)</b>					
Linien Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Zielangebot 2016 Anzahl Kurspaare pro Tag		Veränderung gegenüber 2010 / Bemerkungen
			Fr / Sa	Sa / So	
855	St. Gallen - Gais - Appenzell	2	1.5	1.5	Busbetrieb / Angebot beibehalten
859	St. Gallen - Trogen	3	2	2	Busbetrieb / Angebot beibehalten
80.120	Heiden - Eggersriet - St. Gallen	3	1	1	Busbetrieb / Angebot beibehalten
80.151	St. Gallen - Gossau - Herisau	3	2.5	2.5	Busbetrieb / Angebot beibehalten

Tabelle 14

## 6.4. ABGELTUNGSKOSTEN DES ZIELANGEBOTS 2016

Es wird angenommen, dass die Abgeltungskosten für das bestehende Bahn- und Busangebot aufgrund der Lohnentwicklung, der Erhöhung der Trassen- und Dieselpreise, der höheren Aufwendungen für Sicherheit und Rollmaterial (Neubeschaffungen) und der allgemeinen Teuerung ab 2011 um jährlich 1,5% zunehmen werden. In der Tabelle 15 sind zudem die Abgeltungen für Betrieb / Abschreibung Bahninfrastruktur der Privatbahnen enthalten. Auch diese steigen bis ins Jahr 2013 kontinuierlich an. Die Ursache dafür liegt im erhöhten Abschreibungsbedarf durch die Aktivierung der Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen.

Die Kostensprünge in den Jahren 2014 und 2015 bei den Angebotsausbauten sind auf die Angebotsverdichtungen im Rahmen der S-Bahn St. Gallen zurückzuführen. Im 2017 und 2018 sind zudem für den Ausbau des Angebots auf der Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen Finanzmittel reserviert. Bei den für die Angebotsausbauten reservierten Finanzmitteln handelt es sich um grobe Schätzungen.

Die Höhe der Bundesmittel wird jeweils sehr kurzfristig mitgeteilt. Grobe Vorgaben sind erst bis ins Jahr 2014 bekannt. Eine verlässliche und zuverlässige Finanzplanung bis ins Jahr 2018 ist nicht möglich.

<b>ABGELTUNGSKOSTEN ZIELANGEBOT 2016 (BUND, KANTON UND GEMEINDEN)</b>									
<i>in Tausend CHF</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
1 Weiterführung bestehendes Bahnangebot 2010	19'200	19'500	19'800	20'100	20'400	21'000	21'600	21'900	23'400
2 Weiterführung bestehendes Busangebot	5'500	5'600	5'700	5'800	5'900	6'000	6'200	6'300	6'600
3 Angebotsausbauten	0	0	250	250	1'000	600	0	1'000	500
<b>Total</b>	<b>24'700</b>	<b>25'100</b>	<b>25'750</b>	<b>26'150</b>	<b>27'300</b>	<b>27'600</b>	<b>27'800</b>	<b>29'200</b>	<b>30'500</b>

**Tabelle 15** 1 Abgeltungskosten für das Bahnangebot gemäss Fahrplan 2010 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr und Mehrkosten für erhöhte Fahrzeugabschreibungen, Fahrgastinformation und Bahninfrastruktur. Abzüglich vereinbarte Darlehensrückzahlung der Privatbahnen.  
 2 Abgeltungskosten für das Busangebot gemäss Fahrplan 2010 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr und Mehrkosten für erhöhte Fahrzeugabschreibungen und Fahrgastinformation.  
 3 Angebotsausbauten realisiert in Etappen; die Summe der Angebotsausbauten des Vorjahres ist jeweils im Folgejahr dazugezählt.

## 6.5. DURCHMESSERLINIE APPENZELL - ST. GALLEN - TROGEN

Mit der Durchmesserlinie in St. Gallen soll das öV-Angebot aus Richtung Appenzell / Teufen und Trogen verbessert werden. Zwischen Trogen - St. Gallen - Teufen wird der 1/4-h Takt angeboten (Hauptverkehrszeiten). Ab Appenzell - Teufen werden somit Direktfahrten in die Innenstadt von St. Gallen möglich. Auf den öV-Hauptkorridoren soll ein gegenüber dem MIV konkurrenzfähiges öV-Angebot bereitgestellt werden. Wichtige Voraussetzung dafür sind Direktverbindungen und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit. Die beschriebenen Angebotsausbauten unterstützen die Strategie gemäss Kapitel 3.4 des Kantons Appenzell Ausserrhoden mit einem attraktiven und gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen öV-Angebot zwischen den Zentren (vgl. Figur 6 Seite 20).

Um das geplante Angebot bereitstellen zu können, sind Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Neben den Anpassungen in der Stadt St. Gallen (Bereich Bahnhof und Güterbahnhof) ist die Neubaustrecke Ruckhalde mit einem Tunnel das Kernstück der neuen Durchmesserlinie. Damit soll die letzte Zahnstangenstrecke zwischen St. Gallen und Appenzell aufgehoben werden. Zudem können sechs Bahnübergänge und somit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Gesamthaft fallen für die Infrastrukturmassnahmen knapp 90 Mio. CHF Kosten an. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden müsste sich gemäss Vereinbarung mit den Kantonen St. Gallen und Appenzell Innerrhoden mit 23 Mio. CHF an den Gesamtkosten beteiligen.

<b>KANTONSBEITRÄGE APPENZELL AUSSERRHODEN AN DURCHMESSERLINIE</b> (KANTON UND GEMEINDEN)							
<i>in Tausend CHF</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Total pro Jahr	-	0	0	5'000	8'000	5'000	5'000

**Tabelle 16** Grobkostenschätzung, Quelle: vgl. Erläuterungen oben.

Aufgrund der noch nicht gesicherten Finanzierung des Bundes müsste ein Teil der Investitionen durch die Kanton vorfinanziert werden, was allenfalls zusätzliche Finanzmittel bedingt.

Ein Teil der Investitionen soll wie bisher über Investitionsbeiträge (Art. 56) für den Unterhalt und die Erneuerung der Privatbahnen finanziert werden. Die Finanzplanung der AB sieht eine Erhöhung der Investitionsdarlehen für die Jahre 2013 bis 2016 vor. Der Bund will sich an diesen einmaligen Zusatzkosten beteiligen.

## 6.6. FAHRGASTINFORMATION

Im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind wird ein dynamisches Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Dieses umfasst Echtzeitanzeigen an Haltestellen, Information im Fahrzeug, Anschlussinformationen Bahn-Bus und Bus-Bahn sowie Bus-Bus. Die Einführung dieses Systems erfolgt aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse etappenweise. Ab 2010 werden die ersten Anlagen in der Stadt und Agglomeration St. Gallen erstellt.

Für die ländlichen Regionen werden betreffend Haltestellenanzeigen Alternativen geprüft. (Bsp. „Mobile Tagging“ = mit dem Handy wird an der Haltestelle ein Code fotografiert und der Fahrplan wird auf das Handy übertragen).

Im Grundsatz erfolgen die Investitionen für die dynamische Fahrgastinformation analog anderer Projekte im öffentlichen Verkehr durch die Transportunternehmen. Die Folgekosten (bauliche Massnahmen, Abschreibungen, Zinsen, Betriebskosten) werden über die Abgeltung finanziert.

## 6.7. TARIFMASSNAHMEN

Auf den 1. Juni 2009 ist der Tarifverbund Ostwind zu einem integralen Tarifverbund (ITV) erweitert worden. Die Erweiterung zum ITV bedeutet, dass nebst den Abonnenten auch Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Zonentageskarten nach dem gleichen Zonensystem angeboten werden wie die Abonnemente.

Weitere Neuerungen im Tarifsysteem sind zurzeit nicht geplant. Es sind jedoch Bestrebungen für neue Lösungen bei der Distribution im Gange (z. B. Mobile - Ticketing).

<b>KOSTENSCHÄTZUNG TARIFMASSNAHMEN KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN (KANTON UND GEMEINDEN)</b>							
<i>in Tausend CHF</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Tarifverbund Ostwind	506	507	510	510	510	510	510
Tageskarte Euregio, Kundenzufriedenheitsumfragen	12	15	10	10	10	20	20
Diverse Fördermassnahmen	45	45	45	50	50	50	50
<b>Gesamtkosten Tarifmassnahmen</b>	<b>563</b>	<b>567</b>	<b>565</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>580</b>	<b>580</b>

Tabelle 17

## 7. BAHNINFRASTRUKTUR

### 7.1. BETRIEB, UNTERHALT UND ERNEUERUNG

Die Bahnunternehmen haben einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Sie sind daher für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen verantwortlich. Sie haben in den letzten Jahren mit hoher Priorität die Automatisierung des Bahnbetriebs beziehungsweise der Sicherheitsanlagen vorangetrieben. Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen werden wie folgt finanziert:

- › Linien der konzessionierten Transportunternehmen (KTU): Abgeltungsvereinbarung und Darlehensvereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Transportunternehmung andererseits. Aufgrund der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) beträgt der Anteil des Bundes 73% und jener des Kantons Appenzell Ausserrhoden 27%. In Appenzell Ausserrhoden werden derartige Vereinbarungen für Linien des gesamten Netzes der AB und dem Ost-Netz der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) abgeschlossen.
- › Im Rahmen der Bahnreform 2 beabsichtigt der Bund, die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu zu regeln. Gemäss aktuellem Zeitplan sollen im Parlament die entsprechenden Beschlüsse im Laufe des Jahres 2012 gefällt werden. Noch offen ist, wie die neue Finanzierung der Bahninfrastruktur aussieht und wann sie in Kraft treten wird.

Die Abgeltungen für den Betrieb / Abschreibung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen sind in Kapitel 6.4 in den Abgeltungskosten des Zielangebots enthalten.

#### **Investitionsbeiträge für Unterhalt und Erneuerung der Privatbahnen**

Bei den beiden Privatbahnen reichen die Abschreibungsmittel nicht aus, um den jährlich anfallenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zu finanzieren. Sie sind daher - wie in den vergangenen Jahren - auf Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) angewiesen, welche diese in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewähren. Zu diesen Investitionen gehört auch das Projekt im Dorfkern Teufen. Varianten für die Erneuerung/Sanierung (Doppelspur, Lichtsignalvariante usw.) sind in Bearbeitung. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen ist nicht Bestandteil des Agglomerationsprojektes Durchmesserlinie, steht aber doch mit diesem im Zusammenhang. Finanziert wird dieses Projekt jedoch über die üblichen Investitionsbeiträge von Bund, Kantonen und Gemeinden.

<b>INVESTITIONSBEITRÄGE FÜR UNTERHALT UND ERNEUERUNG DER PRIVATBAHNEN</b>								
<i>In Tausend CHF</i>		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Total Darlehen	AB	6'000	6'000	6'500	10'800	18'400	9'500	6'000
	SOB	17'800	17'800	17'800	17'800	18'000	18'000	18'000
Anteil AR	AB*: 55%	3'300	3'300	3'575	5'940	10'120	5'225	3'300
	SOB: 13.3%	2'367	2'367	2'367	2'367	2'394	2'394	2'394
<i>Total</i>		<b>5'667</b>	<b>5'667</b>	<b>5'942</b>	<b>8'307</b>	<b>12'514</b>	<b>7'619</b>	<b>5'694</b>
Darlehen Bund für Kanton AR 73%		4'137	4'137	4'338	6'064	9'135	5'562	4'157
<b>Darlehen Kanton AR und Gmd. 27%</b>		<b>1'530</b>	<b>1'530</b>	<b>1'604</b>	<b>2'246</b>	<b>3'379</b>	<b>2'057</b>	<b>1'537</b>
SOB		639	639	639	639	646	646	646
AB		891	891	965	1'604	2'733	1'411	891

**Tabelle 18** \* Durchschnittssatz aller AB Linien

Die Investitionsbeiträge für den Unterhalt und die Erneuerung der Privatbahnen sind als Schätzung zu betrachten. In den Investitionsbeiträgen (Tabelle 18) sind die Ausbauten für das Projekt DML, die über Art. 56 finanziert werden sollen integriert. Bei einem planmässigen Verlauf des Projektes DML würden für die Jahre 2013 bis 2016 zusätzliche Investitionsbeiträge nötig sein. Ab 2016 würden sich die Beiträge voraussichtlich wieder auf dem Niveau von 2011 einpendeln.

## 7.2. AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR

Auf das Jahr 2016 soll gemäss Planung die Durchmesserlinie Appenzell - Teufen - St. Gallen - Trogen in Betrieb genommen werden. Hierfür wären bereits während des Grundangebots 2011 - 2016 Investitionen notwendig (vgl. Kapitel 6.5). Weitere Ausbauten der Bahninfrastruktur sind nicht vorgesehen.

<b>KANTONSBEITRÄGE APPENZELL AUSSERRHODEN AN DURCHMESSERLINIE (KANTON UND GEMEINDEN)</b>							
<i>in Tausend CHF</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Total pro Jahr	0	0	0	5'000	8'000	5'000	5'000

**Tabelle 19** Grobkostenschätzung, Quelle: vgl. Erläuterungen in Kap. 6.5.

## 8. KOSTENENTWICKLUNG UND FINANZIERUNG

### 8.1. ABGELTUNGSKOSTEN

Wie in den vorangehenden Kapiteln aufgezeigt, fallen im Regionalverkehr folgende Abgeltungskosten an:

- › Abgeltungskosten des Zielangebots (Tabelle 15, Seite 42)
- › Abgeltungskosten der Tarifmassnahmen (Tabelle 17, Seite 45)

Die Tabelle 20 fasst die aufgeführten Abgeltungskosten zusammen und zeigt, dass die Kosten zwischen 2010 und 2016 um voraussichtlich total 3,1 Mio. CHF oder 13% ansteigen werden.

<b>ABGELTUNGSKOSTEN (BUND, KANTON UND GEMEINDEN ZUSAMMEN)</b>									
<i>in Tausend CHF</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
1 Weiterführung Bahnangebot 2010	19'200	19'500	19'800	20'100	20'400	21'000	21'600	21'900	23'400
2 Weiterführung Busangebot 2010	5'500	5'600	5'700	5'800	5'900	6'000	6'200	6'300	6'600
3 Angebotsausbauten Zielangebot 2016	0	0	250	250	1'000	600	0	1'000	500
<i>Zwischentotal</i>	<b>24'700</b>	<b>25'100</b>	<b>25'750</b>	<b>26'150</b>	<b>27'300</b>	<b>27'600</b>	<b>27'800</b>	<b>29'200</b>	<b>30'500</b>
4 Tarifmassnahmen	560	560	570	570	570	580	580	580	580
<b>Total Abgeltungen Zielangebot</b>	<b>25'260</b>	<b>25'660</b>	<b>26'320</b>	<b>26'720</b>	<b>27'870</b>	<b>28'180</b>	<b>28'380</b>	<b>29'780</b>	<b>31'080</b>

**Tabelle 20**

- 1 Abgeltungskosten für das Bahnangebot gemäss Fahrplan 2010 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr und Mehrkosten für erhöhte Fahrzeugabschreibungen, Fahrgastinformation und Bahninfrastruktur. Abzüglich vereinbarte Darlehensrückzahlung der Privatbahnen.
- 2 Abgeltungskosten für das Busangebot gemäss Fahrplan 2010 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr und Mehrkosten für erhöhte Fahrzeugabschreibungen und Fahrgastinformation.
- 3 Angebotsausbauten realisiert in Etappen; die Summe der Angebotsausbauten des Vorjahres ist jeweils dazugezählt.
- 4 Abgeltungskosten der Tarifmassnahmen gemäss Tabelle 17.

Eine Grobschätzung für die Jahre 2017 und 2018 zeigt, dass weitere Abgeltungskosten von rund 1,5 Mio. CHF anfallen würden. Diese Angaben sind jedoch mit Vorsicht zu geniessen, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar ist, wie sich die Bundesbeteiligung entwickeln wird.

## 8.2. FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN

Die Tabellen 21 und 22 zeigen, wie die Abgeltungskosten finanziert werden können. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf von 3,1 Mio. CHF in sechs Jahren muss beinahe ganz durch Kanton und Gemeinden finanziert werden. Der Bund beteiligt sich nicht am höheren Abgeltungsbedarf sowie den Abgeltungskosten für die Tarifmassnahmen. Die Bundesmittel werden vom Parlament vorgegeben. Politische wie auch wirtschaftliche Überlegungen spielen dabei eine Rolle. Es ist daher nicht möglich, heute die Höhe der Bundesmittel mittelfristig verbindlich festzulegen. Es wird aber davon ausgegangen, dass sich die Beiträge beim Angebot reduzieren und nur bei der Infrastruktur der Anteil des Bundes gleich bleibt. Heute beteiligt sich der Bund mit 60% an den Abgeltungskosten für das Angebot und mit 73% an den Abgeltungskosten für Betrieb und Abschreibung der Bahninfrastruktur.

Aufgrund dieser Annahmen ist davon auszugehen, dass Kanton und Gemeinden 2016 im Vergleich zu 2010 je rund 1,5 Mio. CHF (+30%) mehr leisten werden (gemäss den gesetzlichen Bestimmungen müssen die Gemeinden 50% der Kosten tragen; GöV bGS 760.1 Art. 16).

Sofern die Finanzmittel beim jährlichen Bestell- und Budgetprozess nicht ausreichen sollten, weil weniger Mittel zur Verfügung stehen oder die Abgeltungskosten höher sind als angenommen, müssen die Angebote der Linien überprüft und allenfalls das Angebot reduziert werden.

<b>FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH BUND, KANTON UND GEMEINDEN</b>								
<i>in Tausend CHF</i>	<b>Bund</b>			<b>Kanton und Gemeinden</b>			<b>Gesamttotal</b>	
	<b>Angebot</b>	<b>Infra- struktur</b>	<b>Total</b>	<b>Angebot</b>	<b>Infra- struktur</b>	<b>Total</b>		
2010	9'760	5'300	15'060	6'140	3'500	9'640	<b>24'700</b>	100%
2011	9'760	5'300	15'060	6'540	3'500	10'040	<b>25'100</b>	102%
2012	9'550	5'500	15'050	7'000	3'700	10'700	<b>25'750</b>	104%
2013	9'500	5'600	15'100	7'350	3'700	11'050	<b>26'150</b>	106%
2014	8'250	7'000	15'250	7'850	4'200	12'050	<b>27'300</b>	111%
2015	8'250	7'000	15'250	8'050	4'300	12'350	<b>27'600</b>	112%
2016	8'250	7'000	15'250	8'250	4'300	12'550	<b>27'800</b>	113%

**Tabelle 21** Abgeltungskosten ohne Tarifmassnahmen da nicht durch Bund finanziert

Neben den Abgeltungskosten für Betrieb und Infrastruktur müssen durch Kanton und Gemeinden zusätzlich die Tarifmassnahmen finanziert werden.

<b>FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH KANTON UND GEMEINDEN</b>						
<i>in Tausend CHF</i>	<b>Anteil Abgeltungs- kosten Kanton und Gemeinden</b>	<b>Tarifmass - nahmen</b>	<b>Total</b>	<b>Anteil Kanton 50%</b>	<b>Anteil Gemeinden 50%</b>	
2010	9'640	560	10'200	5'100	5'100	100%
2011	10'040	560	10'600	5'300	5'300	104%
2012	10'700	570	11'270	5'635	5'635	110%
2013	11'050	570	11'620	5'810	5'810	114%
2014	12'050	570	12'620	6'310	6'310	124%
2015	12'350	580	12'930	6'465	6'465	127%
2016	12'550	580	13'130	6'565	6'565	129%

**Tabelle 22**

### 8.3. GEMEINDEBEITRÄGE

Gemäss Artikel 16 des GöV (bGS 760.1) haben die betroffenen Gemeinden 50% der nicht anderweitig gedeckten Kosten der Förderungsmassnahmen dem Kanton zu erstatten. In der folgenden Tabelle ist die voraussichtliche Mehrbelastung je Gemeinde zwischen 2010 und 2016 ersichtlich. Der Vergleich basiert auf einem provisorischen Verteilschlüssel für 2016.

<b>VORAUSSICHTLICHE VERÄNDERUNG DER GEMEINDEBEITRÄGE</b> (TAUSEND CHF)			
<b>Gemeinde</b>	<b>Betrag 2010</b>	<b>Betrag 2016</b>	<b>Differenz</b>
Urnäsch	183.60	236.34	52.74
Herisau	1366.80	1759.42	392.62
Schwellbrunn	135.66	174.63	38.97
Hundwil	86.70	111.60	24.90
Stein	138.21	177.91	39.70
Schönengrund	45.90	59.08	13.18
Waldstatt	165.24	212.71	47.47
Teufen	554.37	713.62	159.25
Bühler	165.24	212.70	47.46
Gais	251.43	323.65	72.22
Speicher	476.34	613.17	136.83
Trogen	191.25	246.19	54.94
Rehetobel	163.20	210.08	46.88
Wald	95.88	123.42	27.54
Grub	136.17	175.29	39.12
Heiden	348.84	449.05	100.21
Wolfhalden	191.25	246.19	54.94
Lützenberg	126.99	163.47	36.48
Walzenhausen	193.80	249.47	55.67
Reute	83.13	107.01	23.88
<b>Total Kanton Appenzell Ausserrhoden</b>	<b>5'100</b>	<b>6'565</b>	<b>1'465</b>

Tabelle 23

## 8.4. FINANZIERUNG DER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

Wie im Kapitel 7.1 aufgezeigt, reichen bei den Privatbahnen (AB, SOB) die Abschreibungsmittel nicht aus, um den jährlich anfallenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zu finanzieren. Sie sind daher - wie in den zurückliegenden Jahren - auf Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone angewiesen, welche diese in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewähren.

Gemäss Kapitel 7.1 sind im heutigen Zeitpunkt erst grobe Schätzungen zu den Kantonsbeiträgen an den notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur möglich.

Die Investitionsbeiträge stehen unter dem Vorbehalt, dass der Bund im Rahmen der Bahnreform 2 beabsichtigt, die Finanzierung der Bahninfrastruktur ab 2013 neu zu regeln. Zurzeit sind weder Inhalt noch Zeitpunkt der Inkraftsetzung der Neuregungen bekannt. Die Tabelle zeigt eine Gesamtsicht der künftigen Investitionsbeiträge des Kantons AR an den Unterhalt und Erneuerungsbedarf bei den Privatbahnen sowie den allfälligen Investitionskosten an die Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen.

<b>INVESTITIONSBEITRÄGE DES KANTONS UND DER GEMEINDEN</b>								
<i>In Tausend CHF</i>		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
1	Unterhalt und Erneuerung	1'530	1'530	1'604	2'246	3'379	2'057	1'537
2	Durchmesserlinie	0	0	0	5'000	8'000	5'000	5'000
<b>3</b>	<b>Total</b>	<b>1'530</b>	<b>1'530</b>	<b>1'604</b>	<b>7'246</b>	<b>11'379</b>	<b>7'057</b>	<b>6'537</b>

**Tabelle 24**

1 Investitionsbeiträge des Kantons und Gemeinden für die Erneuerung und den Unterhalt der Privatbahninfrastruktur gemäss Tabelle 18.

2 Grobe Kostenschätzung des Beitrags (Kanton und Gemeinden) an die Durchmesserlinie gemäss Tabelle 19.

## 9. MASSNAHMENÜBERSICHT

### **Angebot**

Grössere Angebotsausbauten sind bis 2016 im Rahmen der S-Bahn St. Gallen ab Dezember 2013 vorgesehen. Hierbei profitiert Appenzell Ausserrhoden in erster Linie von einem verdichteten Angebot im Korridor Wattwil - Herisau - St. Gallen (Viertelstundentakt Herisau - St. Gallen). Zudem sind Finanzmittel für Angebotsausbauten im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen reserviert. Weiter sind einzelne Verdichtungen auf der Bahn zwischen Gossau und Appenzell (Taktlücken schliessen zum Halbstundentakt) sowie auf einzelnen Buslinien vorgesehen.

Im Raum Vorderland soll das öV-Angebot gesamthaft überprüft und optimiert werden. Dabei geht es darum, die Buslinien auf die geänderten Anschlüsse im Rheintal auszurichten und das Angebot sowie den Betrieb aus Kosten-/Nutzensicht zu optimieren.

### **Infrastruktur**

Infrastrukturseitig sind Investitionen in den laufenden Unterhalt und die Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen vorgesehen. Die Finanzierung der Durchmesserlinie muss aber noch durch die zuständigen Organe genehmigt werden. Mit den Änderungen des Fernverkehrs St. Gallen - Zürich ab 2018 (Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich) müssen die Fahrlagen der Zubringerlinien angepasst werden. Dies kann allenfalls Infrastrukturanpassungen bei den Zubringerlinien auslösen. Entsprechende Planungen sind zurzeit nicht im Detail vorhanden, müssen aber bis 2016 angegangen werden.

### **Effizienzsteigerungen**

Im Rahmen des Bestellprozesses bemüht sich der Kanton, auf effizienzsteigernde Massnahmen hinzuwirken um Kostensteigerungen entgegenzuwirken, ohne Abstriche bei der Qualität. Grössere Sparmassnahmen, um die Abgeltungskosten zu senken, wären nur mit Angebotsreduktionen und entsprechendem Qualitätsverlust möglich.

<b>ÜBERSICHT DER MASSNAHMEN KONZEPT ÖFFENTLICHER VERKEHR APPENZELL AUSSERRHODEN 2011 - 2016</b>		
<b>Massnahme</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Termin</b>
Angebotsanpassungen im Vorderland	Gesamthafte Überprüfung des öV-Angebots. Ausrichtung auf die geänderten Bahnfahrpläne sowie eine Optimierung aus Kosten / Nutzensicht.	2011 - 2013
Durchmesserlinie	Finanzierung, Projektierung und Bau (Angebotsausbau)	2011 ff 2016
Angebotsausbauten S-Bahn St. Gallen	Angebotsausbau Herisau - St. Gallen	2014
Fahrgastinformation	Ausbau des Fahrgastinformationssystems im Tarifverbundgebiet Ostwind	2012 - 2014
Tarifmassnahmen	Neue Lösungen für die Distribution	2011 - 2013
Infrastrukturmassnahmen	Planen allfälliger Infrastrukturausbauten der Zubringer-Bahnlinien im Rahmen der geänderten Fahrlagen des Fernverkehrs Zürich - St. Gallen	ab 2014
Kosten / Qualität	Laufende Kosten und Qualitätsoptimierung im Rahmen des Bestellverfahrens (Effizienzsteigerungen).	laufend

Tabelle 25

### **Abgeltungskosten**

Mit den in Tabelle 25 aufgelisteten Massnahmen kann die Strategie für das öV-Angebot im Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016 umgesetzt werden (vgl. Kapitel 3.4 Seite 19). Mit der jährlichen Teuerung und den Angebotsausbauten ist bis 2016 mit einem um 3,1 Mio. CHF bzw. 13% höheren Abgeltungsbedarf zu rechnen. Da sich der Bund aufgrund seines Sparprogramms nicht an den Angebotsausbauten und der Teuerung beteiligen wird, werden die Abgeltungskosten für Kanton und Gemeinden bis 2016 um rund einen Drittel steigen.

## GLOSSAR

Abgeltungskosten	Ungedeckte Kosten für den Besteller. Die Abgeltungskosten setzen sich aus den Betriebskosten abzüglich den Einnahmen (Billettverkauf) zusammen.
Angebotsniveau	Anzahl Züge oder Busse pro Stunde
Betriebskosten	Bruttokosten für den öffentlichen Verkehr aus dem Betrieb
Bike + Ride (B+R)	Das Velo wird am Bahnhof abgestellt und die Reise mit dem öV fortgesetzt.
Erschliessungsqualität	Die Qualität ist abhängig von der Anzahl Züge und/oder Busse pro Stunde und der Distanz zur nächsten Haltestelle.
Kombinierte Mobilität	Nutzen von verschiedenen Verkehrsmitteln (Bsp. Auto und Bahn)
Kurskilometer	Anzahl Kilometer des öV im Fahrplanbetrieb
Kurspaar	Anzahl Züge oder Bus in beide Richtungen (Hin- und Rückfahrt)
Kostendeckungsgrad	Anteil der Kosten, die mit den Einnahmen gedeckt werden können
Mobile-Ticketing	Beim Mobile-Ticketing wird das Papier-Billett durch ein elektronisches Ticket ersetzt. Dieses wird zum Beispiel auf das Handy übermittelt.
Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel
Nachfrage	Anzahl Fahrgäste
OSTWIND	Tarifverbund der Kantone AI, AR, SG und TG
Park + Ride (P+R)	Das Auto wird am Bahnhof abgestellt und die Reise mit dem öV fortgesetzt.
Querschnittsbelastung	Gesamtanzahl Reisende zwischen zwei Haltestellen
S-Bahn	Stadtschnellbahn, die vorzugsweise in Agglomerationen eingesetzt wird.
Schwellenwerte	Festgelegter Grenzwert für die Nachfrage

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Appenzeller Bahnen AG
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
BAV	Bundesamt für Verkehr
bGS	Bereinigte Gesetzessammlung
BfS	Bundesamt für Statistik
B+R	Bike + Ride
CHF	Schweizer Franken
DML	Durchmesserlinie
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
GöV	Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (bGS 760.1)
h	Stunde
HVZ	Hauptverkehrszeiten (meist morgens)
ITV	Integraler Tarifverbund
KDG	Kostendeckungsgrad
KRP	Kantonaler Richtplan
KTU	konzessionierte Transportunternehmen
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
PAG	PostAuto AG
öV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
RB	regiobus
RHW	Rheineck - Walzenhausen Bahn
RHB	Rorschach - Heiden Bergbahn
RPV	Regionaler Personenverkehr
SG	Kanton St. Gallen
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
TG	Kanton Thurgau
VAE	Voralpen-Express
VBH	Verkehrsbetriebe Herisau
V GöV	Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (bGS 760.11)
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

## ANNEX MASSNAHMEN AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Die folgende Übersicht zeigt eine Zusammenfassung der für das öV-Konzept relevanten Leitsätze und Handlungsfelder.

<b>FÜR DAS ÖV - KONZEPT RELEVANTE LEITZIELE UND HANDLUNGSFELDER DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS</b>	
<b>Leitziele</b>	<b>Handlungsfelder</b>
<b>Umlagerung auf effiziente Verkehrsmittel</b>	
S2: Siedlungsentwicklung fördern, wo gute öV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist	H. S2: Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Qualität der öV-Erschliessung
V2: Attraktivität des öV in Bezug auf Verfügbarkeit und Komfort erhöhen	H.V2: Einführung / Ausbau Stadtbussystem, Aufwertung Umsteigepunkte u.a.
<b>Ausbau der Verkehrsinfrastruktur</b>	
S5: Kapazität Infrastruktur erhöhen (Schiene, Strasse)	Ergänzungen bestehende Netze durch Neu- und Ausbauten

**Tabelle 26** Quelle: Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach, Schlussbericht 2007

### Entwicklungsstrategien

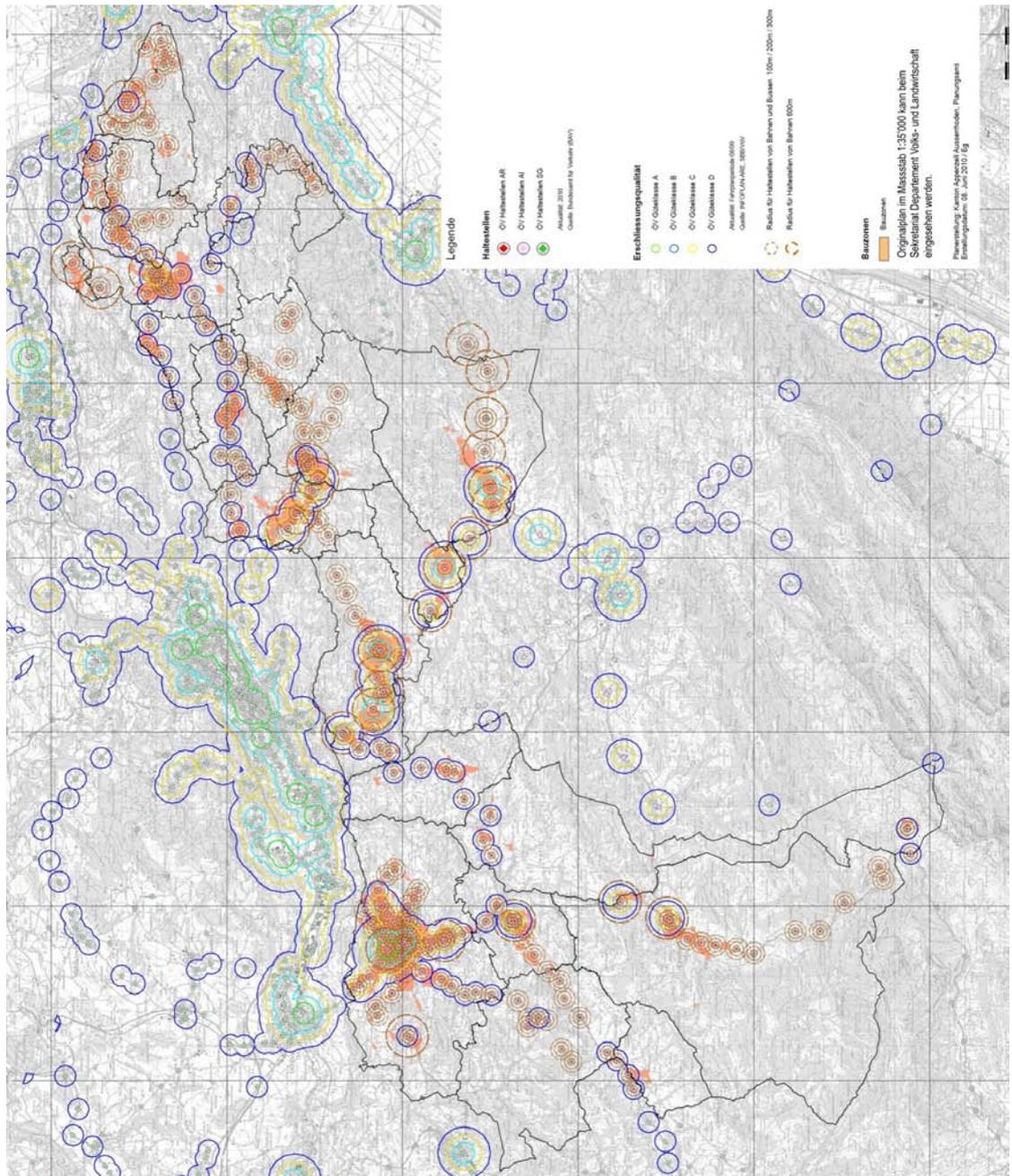
- › Grundsatz zum Verkehr:
- › Im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren sind der Bedeutung und Grösse entsprechende adäquate, städtische öV-Systeme einzuführen / auszubauen bzw. die Angebotsstruktur zu verbessern.
- › Entwicklungsstrategie
- › Das Angebot (Verfügbarkeit, Komfort) der bestehenden Mittelverteiler (S-Bahn) ist als Alternative zur Strasse zu verbessern.
- › Die Funktion der S-Bahn als leistungsfähiger Mittelverteiler ist durch eine optimierte Verknüpfung mit dem Feinverteiler (Bus) und punktuell durch zusätzliche Haltestellen in Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten zu gewährleisten.

### **Massnahmen**

Aus den beschriebenen Zielen und Entwicklungsstrategien wurden für das öV-Konzept Kanton Appenzell Ausserrhoden relevante Massnahmen ausgearbeitet.

- › 1.1; öV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen:
  - › Nebenzentrum mind. öV-Gütekategorie D
  - › Ort mit lokaler Versorgungsfunktion: öV-Grundversorgung
  - › Ort mit hauptsächlich Wohnfunktion: öV-Grundversorgung
- › 2.3; Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie Appenzell - St. Gallen - Trogen
  - › Durchbinden der beiden Meterspurlinien in St. Gallen
  - › 15 Minutentakt
- › 8.2; Stadtbus Herisau:
  - › Nachfragegerechtes Angebot
  - › Fahrgastinformation
  - › Stabiler Betrieb auf den Hauptachsen
- › 12.4; Dorfkern Teufen: AB / Staatsstrasse
  - › öV und MIV sind zu trennen
  - › Sicherheit für Bahn- und Strassenbenutzer erhöhen.

## ANNEX EINZUGSBEREICHE ÖV-HALTESTELLEN KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN



Bezugsquelle:

**Departement Volks- und  
Landwirtschaft**

Regierungsgebäude  
Obstmarkt 1  
9102 Herisau

Telefon 071 353 6111  
[www.ar.ch](http://www.ar.ch)

Erstellt durch:

INFRAS  
Matthias Lebküchner, Urs Ambühl  
Binzstrasse 23  
8045 Zürich

[www.infras.ch](http://www.infras.ch)

Stand: 11. Januar 2011

Erarbeitet durch:

Verkehrskommission (Regierungsrat)  
Koller-Bohl Marianne, Direktorin Departement Volks- und Landwirtschaft Teufen, Präsidentin  
Bötschi Josua, Kaufmann, Heiden  
Eschenmoser Jürg, Regionaldirektor Postauto St. Gallen-Appenzell, Mörschwil  
Meier Heinz, Raumplaner, Rehetobel  
Lenz Silvia, lic. jur., Juristin, Kantonsrätin, Gais  
Düsel Hansjürg, Dr. rer. publ., Direktor der Appenzeller Bahnen, Herisau  
Stricker Hans, Geschäftsführer, Gemeinderat, Kantonsrat, Herisau  
Ramsauer Hans-Peter, Gemeindepräsident, Waldstatt  
Gartmann Roland, Gemeinderat, Wald  
Aktuar: Da Ros Gildo, Departementssekretär Volks- und Landwirtschaft