



öV-Konzept 2018-2022; Auswertungsbericht

1 Vorbemerkungen

1.1 Vernehmlassungsteilnehmende

(in Klammer die Zitierweise in den nachfolgenden Tabellen)

Gemeinden Kanton AR (20)

- Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell Ausserrhoden (GPK)
- Bühler, Gais, Grub, Heiden, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Schwellbrunn, Speicher, Stein, Trogen, Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden

Parteien (6)

- CVP AR (CVP), EVP AR (EVP), FDP AR (FDP), SP AR (SP), SVP AR (SVP), Parteiunabhängige AR (PU)

Transportunternehmen (4)

- Appenzeller Bahnen AG (AB)
- PostAuto Schweiz AG, Region Ostschweiz (Postauto)
- Regiobus AG (Regiobus)
- Säntis-Schwebebahn AG (LSS)

Bund, Nachbarkantone und deren Gemeinden (6)

- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Kantone St. Gallen (SG), Thurgau (TG), Appenzell Innerrhoden (AI)
- Stadt St. Gallen, Gemeinde Altstätten

Verbände und Organisationen (5)

- Regio Appenzell AR-St. Gallen-Bodensee (Regio)
- Appenzellerland über dem Bodensee (AüB)



Appenzell Ausserrhoden

- Appenzellerland Tourismus AR (ATAG)
- Touring Club Schweiz, Sektion Appenzell Ausserrhoden (TCS)
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion St. Gallen-Appenzell (VCS)

Verzicht auf Vernehmlassung (1)

- Schweizerische Südostbahn AG (SOB)

2 Vernehmlassungsergebnisse

2.1 Schwerpunktmässige Stossrichtung der Bemerkungen

Nachstehende Bemerkungen finden sich in der Mehrheit der Stellungnahmen und zeigen Schwerpunkte der Vernehmlassungsantworten, sei es bei der Aufführung genereller Hinweise oder in Bemerkungen zu einzelnen Fragen (dort dann in nachstehenden Tabellen zu einzelnen Kapiteln des ÖV-Konzepts nicht mehr aufgeführt).

Vernehmlasser	Stellungnahme, Bemerkungen	Beurteilung Departement	Beschluss
GPK, Bühler, Rehetobel, Schönggrund, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, CVP, FDP, PU, AÜB	Gefordert wird im Grundsatz ein Ausbau des ÖV. Auf jeden Fall soll auf einen Abbau verzichtet werden und nötigenfalls alternative Konzepte geprüft werden. Die kantonale Wachstumsstrategie, z.B. aus Richtplan und Raumplanung, müsse sich im ÖV-Angebot niederschlagen. Auch Randgemeinden bräuchten ein funktionierendes ÖV-System (z.B. für Schülertransporte).	Das öV-Konzept ist ein Ausbaukonzept. Die Angebotsentwicklung ist in Kapitel 5 dargestellt. Daraus resultiert aber auch eine finanzielle Mehrbelastung für Kanton und Gemeinden, auf die in Kapitel 8 hingewiesen wird. Die Finanzierung wird aufgrund von fehlenden Bundesmitteln eine grosse Herausforderung darstellen. Zusätzliche Ausbauwünsche können deshalb in der Berichtsperiode nicht oder nur in sehr geringem Ausmass umgesetzt werden.	
GPK, Bühler, Heiden, Rehetobel, Schönggrund, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden, FDP, SVP, PU, AB, AÜB, ATAG	Bemängelt wird das Fehlen eines Bezugs oder die zu geringe Ausrichtung des ÖV-Konzepts zu gesamtkantonalen Entwicklungsstrategien. Gewünscht wird namentlich ein Abgleich mit dem Regierungsprogramm (Zusammenspiel Tourismus/Arbeit/Wohnen), der Tourismusstrategie (auch zur Nutzung von Synergien), dem kantonalen Richtplan (z.B. ÖV-Anbindung von Baugebieten) und dem Wirtschaftsleitbild. Die politische Gesamtwürdigung bezüglich Entwicklungsvorstellungen, Positionierung, volkswirtschaftlichem Nutzen, Service public usw. fehle im ÖV-Konzept.	Das aktuelle öV-Konzept 2018-2022 ist das zweite Umsetzungskonzept, das im Rahmen des aktuell gültigen Leitbildes (2011-2022) erstellt wurde. Es konkretisiert das Leitbild und muss zwingend auf dem ersten öV-Konzept 2011-2016 aufbauen. Zusätzlich geht das öV-Konzept vertieft auf aktuelle Entwicklungen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene ein und zeigt die Probleme auf, die sich bei der Finanzierung des öV-Angebotes ergeben werden. Gemäss Art. 9 V GöV beinhaltet das Konzept insbesondere eine Erfolgskontrolle des bisherigen Angebotes, sowie konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Angebot (aktuell 2018-2022) sowie Angaben zur Finanzierung und Organisation. Ausserdem wird das Konzept mit dem kantonalen Richtplan (Art 9 Abs. 3) und den Agglomerationsprogrammen abgestimmt. Diese Ausgangslage zeigt, dass das Konzept im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und in Abstimmung mit dem ersten öV-Konzept erstellt wurde. Sollen weitere Grundlagen beigezogen oder eine Gesamtverkehrsstrategie erstellt werden, wäre dies für die Erarbeitung des neuen Leitbildes ab 2023 zu prüfen. Es zeigt sich aber in der Praxis, dass der Bezug zu Tourismuskonzepten oder Wirtschaftsleitbildern zu keinen neuen Erkenntnissen für den öV führt. Ein Bezug zum aktuellen Regierungsprogramm 2016-2019 besteht insoweit, als dem Regierungsrat eine gute Erreichbarkeit von Appenzell Ausserrhoden wichtig ist und dafür sorgen möchte, dass die bestehende Infrastruktur erhalten, die Netzkapazitäten optimal bewirtschaftet und wirksame Infrastrukturprojekte realisiert werden (vgl. Strategie „Substanzerhalt und gezielter Ausbau von Schüsselinfrastrukturen). Mit dem Bau der DML wird der Strategie massgeblich nachgekommen.	Konzept bezogen auf Regierungsprogramm ergänzen und bezogen auf Richtplan und Agglomerationsprogramm aktualisieren und klarer formulieren.
GPK, Schönggrund,	Wichtig scheint die Solidarität unter den Gemeinden. So	Kenntnisnahme.	



Appenzell Ausser Rhoden

Urnäsch, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden, AüB	dürfe u.a. die Realisierung der Durchmesserlinie nicht zu einem Leistungsabbau im Vorder- und Hinterland führen.		
GPK, Reute, Walzenhausen, Wolfhalden, SP, AüB	Das Vorderland dürfe nicht vernachlässigt werden, trotz seiner peripheren Lage. Insbesondere müsse beachtet werden, dass die Anbindung des Vorderlandes ans Rheintal gewährleistet sei, da das Vorderland ebenso oder teilweise mehr ins Rheintal ausgerichtet sei als in Richtung St. Gallen. Dies gelte ebenso für Weiterreisen, weshalb auch im Rheintal gute Knotenanschlüsse bestehen müssen.	Das Vorderland wird bezüglich der Erschliessung mit dem öV nicht benachteiligt. Das Konzept sieht innerhalb der unterschiedlichen Angebotsfunktionen denn auch dieselben Kriterien vor, die für die Beurteilung der Linien beigezogen werden. Seit Herbst 2016 wird unter Einbezug der Gemeinden im Vorderland ein neues Detailkonzept für den Fahrplan ab Dezember 2018 erstellt. Die grosse Herausforderung ist dabei, alle Bedürfnisse (Anschluss an FV in SG, Knoten Heiden, Anschüsse an S-Bahn-Knoten im Rheintal, Erschliessungsfunktion der Streusiedlungen, Schülertransporte etc.) unter einen Hut zu bringen (vgl. Kap. 5.4.1).	
GPK, Bühler, Reute, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, CVP, PU, AüB	Eine Abstützung allein auf Kennzahlen zu Nachfrage und Wirtschaftlichkeit bei der Definition des ÖV-Angebotes komme nicht in Frage. Es sollen auch andere Beurteilungskriterien beigezogen werden (z.B. politische Ausgewogenheit, ökologische und soziale Aspekte, demografische Entwicklung, Erschliessung Kanton, Standortattraktivität).	Die Grundsätze der Förderung des öV im Kanton sind im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie in den übergeordneten Planungen (Richtplan und Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee) definiert. Der öV konzentriert sich dabei selbstredend auf die Hauptachsen (SG-Herisau, Durchmesserlinie, SG-Heiden) und ein Grundangebot für die übrigen Verkehrsräume. Der Kanton und die Gemeinden haben den öV unter volks- und betriebswirtschaftlichen sowie raumplanerischen Aspekten zu fördern (vgl. Art. 2 GöV und Leitbild 2011-2022). Nachfrage und Wirtschaftlichkeit haben bei der Beurteilung der öV-Angebote somit eine grosse Bedeutung, weil im Durchschnitt die Hälfte der ungedeckten Kosten im Regionalverkehr durch Steuergelder finanziert wird. Die öffentliche Hand kann es sich deshalb nicht leisten, Angebote mit sehr tiefer Nachfrage und Kostendeckung zu bestellen und die daraus entstehenden hohen Kosten vollumfänglich über Steuergelder zu finanzieren.	
FDP, SVP	Vision und innovative Lösungen fehlen im öV-Konzept.	Das Konzept beinhaltet schwerpunktmässig konzeptionelle Überlegungen zum künftigen Angebot sowie Angaben zur Finanzierung (vgl. Art. 9 V GöV). Die Erarbeitung einer Vision kann nicht Inhalt dieses Umsetzungskonzeptes sein, sondern müsste bei Bedarf mit dem nächsten Leitbild initiiert werden.	



Appenzell Ausser Rhoden

2.2 Kapitel 2: Rückblick auf Konzept 2011-2016

Kapitel 2 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept.

Frage 1: Sind Sie mit den Folgerungen und insbesondere mit dem Fazit gemäss Kapitel 2.5 einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	- Gais, Grub, Heiden, Hundwil, Lutzenberg, Rehetobel, Speicher, Stein - CVP, FDP - BAV, SG, Stadt St. Gallen - ATAG	14
Grundsätzlich einverstanden	- GPK, Bühler, Herisau, Trogen, Urmäsch, Schöngengrund, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden - EVP, SVP, PU - AB, Postauto - Regio, AüB, TCS, VCS	18
Nein	- Reute, Wald - SP	3
Keine Beurteilung	- LSS - TG, AI, Altstätten	4

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
SP, SVP	Konzeptentwurf schreibe im Wesentlichen nur Status quo fort mit Anpassung an DML und Fernverkehrskonzept Zürich-St. Gallen.	Das öV-Konzept beinhaltet schwerpunktmässig eine Erfolgskontrolle der bisherigen Massnahmen sowie konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Angebot (vgl. Art. 9 V GöV). Somit ist selbstredend, dass das Konzept auf dem Bestehenden aufbaut und dieses unter Berücksichtigung von übergeordneten Planungen und Entwicklungen fortschreibt.	
SP	Bemängelt die fehlende Analyse der Ursachen für die Zu- oder Abnahmen der Frequenzen und zu den nicht ausgeschöpften Potenzialen. Auch auf Auswirkung von Zonenänderungen und damit verbundenen Verteuerungen werde nicht eingegangen.	Eine Analyse ist in Kapitel 2.4.3 zu finden. Weitergehende Ursachenforschung ist schwierig. Die Zonenänderungen von 2014 führten zu Mehreinnahmen für den Verbund. Es liegen keine entsprechenden Zahlen vor, welcher Teil auf die Preiserhöhungen und welcher Teil auf den Angebotsausbau (S-Bahn St.Gallen 2013) zurückzuführen ist.	
Hundwil, PU	Beurteilung stütze sich nur auf effektive öV-Nutzer, hingegen fehle eine Bedarfsabklärung mit Abstützung auf potenzielle Nutzer.	Das könnte nur mit einer aufwändigen separaten Umfrage geklärt werden. Ob sich ein solcher Aufwand lohnt, ist allerdings fraglich, da bloss Aussagen oder Wünsche und effektives Fahrverhalten verschiedene Paar Schuhe sind. Ausserdem sind die Beurteilungskriterien durch das Konzept 2011-2016 vorgegeben.	
SP, PU	Angebotsziele und Nachfrage liessen sich mit den gewählten Methoden nicht abbilden, da u.a. Relevanz von guten Anschlüssen oder guten Verbindungen nicht thematisiert werde.	Anschlussqualität und ähnliches sind für die Auslastung einer Linie tatsächlich relevant. Da die meisten Linien alle Kriterien erfüllen, wäre der Aufwand für eine systematische Betrachtung aller Punkte jedoch unverhältnismässig, zumal eine solche Betrachtung nicht mit vertretbarem Aufwand über ein ganzes Netz durchführbar ist. Bevor bei einer Linie mit nicht erfüllten Kennzahlen das Angebot über-	



Appenzell Ausserrhoden

		prüft wird, werden solche Aspekte im Einzelfall berücksichtigt, wie z.B. bei der Erarbeitung des Detailkonzeptes Appenzeller Vorderland.	
PU	Methodik mit stärkstem Querschnitt scheint bezüglich Aussagekraft fragwürdig.	Diese Methodik wurde im öV-Konzept 2011-2016 so festgelegt, weshalb dieser Zeitraum auch mit dieser Methodik überprüft wurde. Da die mangelnde Aussagekraft tatsächlich kritisch ist, wird für die zukünftigen Perioden die Methodik angepasst (vgl. Konzept, Kap. 4.1).	
VCS	Weist darauf hin, dass Abbau oder Verschlechterungen auf einer Linie auch zu einem Rückgang der Attraktivität und damit des Kostendeckungsgrades anderer Linien führen könne.	Solche Auswirkungen sind grundsätzlich möglich, da das öV-System mit seinem vernetzten Taktfahrplan eine durchgehende Transportkette über alle Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, Seilbahn) schafft. Das vorliegende Konzept beinhaltet jedoch keinen Abbau, sondern einen massvollen Ausbau des öV-Angebots.	
PU	Die Wirtschaftlichkeit gibt zu denken. Ein Kostendeckungsgrad unter 50% sei sehr tief.	Die Feststellung ist ein Widerspruch zur gleichzeitigen Forderung der PU, den Service public höher zu gewichten als die Wirtschaftlichkeit (siehe Frage 3c). Würden nur Angebote vom Kanton bestellt, die einen Kostendeckungsgrad von 50% und höher hätten, dann gäbe es nur noch 3 Bahnlinien und 3 Buslinien im Kanton.	
AB	Nachfrage entwickle sich unter den Erwartungen, was u.a. an den Tarifmassnahmen liege (2.4.3).	Es ist schwierig zu sagen, wie stark der Einfluss von Tarifierhöhungen auf die Nachfrageentwicklung ist. Es gibt diverse beeinflussende Faktoren, die Erhöhung der Tarife bei gleichzeitig sehr tiefen Treibstoffpreisen für den MIV kann eine Ursache sein.	Ergänzung Konzept
Bühler	Schlägt vor, vor allem touristisch nachgefragte Linien saisonal zu betreiben.	Touristisch nachgefragte Linien werden bereits heute teilweise in der Saison häufiger bedient (z.B. Postautolinie Umäsch-Schwägalp, Linie GAW). Ein kompletter Verzicht auf diese Linien in der Zwischensaison ist aber in keinem Fall zielführend, da die Saison sehr stark wetterabhängig ist und auch in der „Zwischensaison“ (November, April) hohe Frequenzen bei gutem Wetter verzeichnet werden. Mit einem Ganzjahresbetrieb kann Appenzell Ausserrhoden davon profitieren, dass in den nahen Voralpen viele Bergbahnen gerade in der Nebelsaison keinen Betrieb anbieten. Saisonal unterschiedliche Taktfahrpläne sind zudem äusserst benutzerunfreundlich, zumal praktisch alle Linien im Kanton auch Groberschliessungsfunktion haben.	
Bühler	Bei schwach genutzten Linien seien auch alternative Angebote wie z.B. ein Publicar zu prüfen.	Zustimmung. Alternative Betriebsformen werden regelmässig geprüft, so ist in Kap. 6.3.4 vorgesehen, die Bahnlinien im Vorderland und die Linie AG zu überprüfen. Publicar eignet sich nicht überall und kann nicht in jedem Fall auch wirtschaftlich betrieben werden, was der Publicar im Vorderland beweist (KDG von 13 %).	
AB, Lutzenberg	Fordert die Beibehaltung der bisherigen Leistungen sicher bis 2022, um eine gewisse Planungsverbindlichkeit zu erlangen. Alternative Betriebsformen beiden Linien der RhW und AG seien parallel zu prüfen.	Das ist gewährleistet. Massnahmen bei den Vorderländerbahnen sind erst mittel- bis langfristig umsetzbar. Die Studie wird auch Klarheit über den Umsetzungszeitplan bringen.	
Regio	Linie 158 gehöre in die Kategorie «Angebot beibehalten – Ausbau situativ prüfen»	Das ist in der Tabelle in Kapitel 5.5.2 (Angebotsziele 2018-2022) so vorgesehen.	
Herisau	Linien 172 und 158 ergänzen sich gegenseitig zum Viertelstundentakt seit Einführung der Linie 158 bis Heinrichsbad. Ein Ausbau habe nicht stattgefunden.	Ausbau (So, Abend) hat auf Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 stattgefunden.	
Wald	Nachfrageeinbusse beim Voralpen-Express (Kapitel 2.4.3) sei zumindest teilweise mit der Fahrplanumstellung der AB von und nach Trogen begründet, welche lange Umsteigezeiten nach sich gezogen	Diese Änderung hat insbesondere damit zu tun, dass der Voralpenexpress (mit Ausnahme des Abschnittes Wattwil – Rapperswil und Arth-Goldau – Luzern) seit Ende 2013 deutlich weniger hält und durch S-Bahnen überlagert wird.	

	hätten.		
PU	Angebot sei aktuell sehr stark nach Stadt St. Gallen ausgerichtet. Das Vorderland sei aber eher Richtung Bodensee/Rheintal orientiert.	Die Fahrgastzahlen ab Heiden zeigen, dass die Pendlerströme Richtung St.Gallen 5 Mal grösser sind wie Richtung Rheintal. Einzelne Gemeinden sind aber auch stark Richtung Rheintal ausgerichtet.	
ATAG	Stellt im Vorderland massiven Rückgang im Tagestourismus als Folge der Währungssituation CHF-EUR fest. Das betreffe vor allem die beiden Bahnlinien im Vorderland, welche von grosser touristischer Bedeutung seien.	Die Fahrgastzahlen zeigen einen Rückgang von 2014 auf 2015. Die Währungssituation ist ein Teil davon. Andere Faktoren wie das Wetter spielen aber ebenfalls eine wichtige Rolle.	
Heiden	Konzentration der Oberstufe in Heiden würde eventuell einige Fahrplanprobleme lösen und zur Verbesserung des ÖV im Vorderland beitragen (Kapitel 2.5).	Kenntnisnahme.	
Heiden, Postauto	Linien 222/223 hätten mit Aufhebung des REX-Halts in Rheineck bedeutend an Fahrgästen verloren. Trotzdem sei Verbindung für betreffende Dörfer und als Anbindung von Heiden an Rheineck wichtig. Bessere Auslastung könnte durch Anschluss in Rheineck an REX nach Graubünden und EC nach München erreicht werden, entweder durch Umsteigen in St.Margrethen oder mit Halt des REX in Rheineck.	Die Fahrgastzahlen sind auf jeden Fall seit 2013 merklich gesunken. Der Wegfall des REX (bzw. der früheren Verbindung nach Chur) hat mit grosser Wahrscheinlichkeit einen Anteil daran.	
Rehetobel, Wald	In der Zusammenstellung der Schulbuslinien fehle die Linie 121 mit Anschluss im Kaien an die Linie 230. Für die Sekundar- und Kantonschüler von Rehetobel müsse eine akzeptable Verbindung vorhanden sein.	Die Verbindung 121-230 ist keine eigentliche Schulbuslinie, sondern eine Umsteigebeziehung zwischen zwei Linien mit hauptsächlich anderer Funktion.	



Appenzell Ausserrhoden

2.3 Kapitel 3: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 3 beschreibt die übergeordneten Konzepte.

Frage 2: Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Grub, Heiden, Lutzenberg, Speicher, Trogen • Postauto • BAV, AI • VCS	9
Grundsätzlich einverstanden	• Bühler, Hundwil, Rehetobel, Schönengrund, Stein, Urnäsch, Wald • CVP, EVP, FDP, PU • AB • SG, Stadt St. Gallen • Regio, TCS	16
Nein	• GPK, Gais, Herisau, Reute, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden • SP, SVP • AÜB, ATAG	11
Keine Beurteilung	• LSS • TG, Altstätten	3

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
Lutzenberg, AB, SG, SP	Zu beachten sei auch Gesamtverkehrsstrategie über Kantons-grenze hinaus und Stossrichtung der Nachbarkantone.	Die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie ist nicht Teil des Konzeptes. Die öV-Verbindungen über die Kantons-grenze hinaus werden mit den Nachbarkanto-nen abgestimmt.	
Walzenhausen, SP	Eine vertiefte Analyse der Benutzerpotenziale sei sinnvoll und nötig (3.1.3). Nicht allein das Verkehrskonzept sollte massge-bend sein.	Kenntnisnahme.	
Wald	Kein Argument sei Verweis auf Luftreinhalteverordnung (3.3), da Kürzung oder Aufhebung von schwächer frequentierten Linien zu mehr Individualverkehr führe.	Ist ein Standardbus im Schnitt mit weniger als 6 Personen frequentiert (durch-schnittlicher Besetzungsgrad), ist die Fahrt in einem durchschnittlich ausgelasteten Auto tatsächlich ökologischer, zumindest bei Betrachtung eines einzelnen Ab-schnittes.	
CVP	Politische Rahmenbedingungen müssten thematisiert werden, welche zu höherer Nachfrage führen könnten, wie Reorganisati-on Sekundarstufe I, Ausbau touristischer Angebote oder positive Entwicklung arbeitsplatzintensiver Unternehmen.	Kenntnisnahme.	
Herisau	Es könne kein Fazit aus heute noch nicht definitiv vorliegenden Konzepten geben.	Aus den übergeordneten Konzepten wird der jeweils aktuelle Stand wiedergege-ben.	
SP	Es sei unklar, ob aus der Teilstrategie öV des Agglomerations-	Das Agglomerationsprogramm listet nur infrastrukturelle Massnahmen auf. Die	Konzept



Appenzell Ausserrhoden

	programms St.Gallen-Bodensee für die erwähnten Buslinien (120, 121, 182, 190 und 222) Verbesserungen abgeleitet werden könnten, die über die dem Bund eingereichten Massnahmen der 3. Generation hinausgehen (Kapitel 3.2).	Anpassung der Buslinien lässt sich daraus nur bedingt folgern. Dort, wo die Kennzahlen dies ermöglichen, wird ein Ausbau auf diesen Linien umgesetzt. Ein Ausbau „auf Vorrat“ ohne erfüllte Mindestkennzahlen ist aber auch durch Agglomerationsprogramme nicht zu rechtfertigen.	bezogen auf Agglomerationsprogramme klarer formulieren.
Bühler, Hundwil, Stein, SVP, PU	Park & Ride sei ebenfalls zu prüfen bzw. kostengünstig anzubieten (Streusiedlungen, auch in Lustmühle).	Der Bereich Park&Ride (P&R) wird im neuen Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee (3. Generation) als Massnahme im Rahmen der Teilstrategie „MIV und Strasse“ aufgeführt (Massnahme Nr. 7.2). Mit einer Potentialstudie soll eine systematische Auslegeordnung und Strategie für P&R erarbeitet werden. Zielsetzung ist die Verlagerung von MIV-Wegen hin zu kombinierten Wegeketten mit einem möglichst grossen öV-Wegeanteil. Bühler, Trogen und Heiden sind im Massnahmenbericht als mögliche Standorte in AR für die Prüfung der Machbarkeit und ggf. Erstellung neuer P&R-Anlagen aufgeführt. P&R ist aber nicht Inhalt des öV-Konzepts.	
EVP	ÖV-Hauptkorridor Urnäsch-Waldstatt-Herisau-Gossau sei stärker zu gewichten, da ein Drittel der Kantonsbevölkerung in diesem Bereich wohne.	Das Kap. 3 zeigt lediglich die Festlegungen in übergeordneten Konzepten auf (welche für die genannte Achse einen Halbstundentakt definieren).	Konkretisierung Konzept.
Hundwil	Für touristische Linien müssten die Frequenzen an Wochenenden höher gewichtet werden.	Es werden die Frequenzen der gesamten Woche verwendet (ist in Kapitel 4.3.2 noch falsch wiedergegeben und wird korrigiert). Eine Berücksichtigung nur des Wochenendes wäre nur bei Linien zielführend, welche tatsächlich nur am Wochenende fahren.	Anpassung Konzept.
Gais	Der Hauptkorridor sollte nicht in Teufen enden, sondern sei bis Gais auszuweiten.	Hauptkorridor endet gemäss Kap 3.2.1 nicht in Teufen; Gais gehört aber nicht zum Perimeter des Agglomerationsprogramms, daher die Klammer.	
Wald	Erachtet es als unverständlich, dass Linie 121 (St. Gallen-Speicherschwendi-Rehetobel-Heiden) nicht als Verkehrshauptachse zähle.	Mit Ausnahme von Lutzenberg gehören die Vorderländer Gemeinden nicht zum Perimeter des Agglomerationsprogramms. Daher ist Achse SG-Heiden auch nicht Bestandteil der entsprechenden Strategien, Konzepte und Massnahmen.	
Regio	Auf Basis des öV-Konzepts des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sei die Linie 158, welche wichtige verkehrsintensive Einrichtungen sowie namhafte Bevölkerungsschwerpunkte bedient, mit dem Zielangebot Viertelstundentakt vorzusehen.	Der Hinweis ist berechtigt, wobei beim AP der 3. Generation Widersprüche zwischen dem Kartenmaterial (welches die Linie 158 nicht im 15'-Takt darstellt) und dem Bericht (welcher den 15'-Takt in Massnahme 8.5 erwähnt). Dort wird angemerkt „...werden in Abhängigkeit vom vorhandenen Finanzrahmen und des erwarteten Fahrgastpotentials von Seiten Kantone und Bund geprüft“. Die Überprüfung im vorliegenden öV-Konzept hat ergeben, dass ein Ausbau aufgrund der Nachfrage zur Zeit nicht möglich ist. Das heutige Angebot wird vom Bund sogar als Überangebot klassiert.	
Herisau	Befürchtet, dass Anschlüsse der Linie 180 in Herisau unattraktiv würden mit Taktanbindung in St.Gallen/Lustmühle.	Die Anschlüsse der Linie 180 in Herisau sind bereits heute nicht oder nur in eine Richtung optimal. Die genaue Fahrlage kann erst geklärt werden, wenn die Fahrlage der AB und SBB/SOB ab 2022 geklärt ist.	
Postauto	Übergeordnet zu beachten seien auch die Verkehrssituation in St.Gallen und der neue Bushof in Heiden.	Es handelt sich dabei nicht um übergeordnete Konzepte. Beim erstem Punkt handelt es sich um eine zukünftige Angebotsentwicklung (Kap. 5) und bei zweitem um ein derzeit noch wenig konkretes Infrastrukturprojekt von AB/Postauto und Heiden (Kap. 7.3.2).	
SP	Linien von und nach AI scheinen in der Darstellung zu fehlen, ebenso wie weitere Linien (z.B. Heiden-Heerbrugg und Heiden-St.Margrethen, Kapitel 3.1.1).	Kapitel 3.1.1 wird überarbeitet.	Anpassung Konzept.



Appenzell Ausserrhoden

2.4 Kapitel 4: Planungsgrundsätze

Kapitel 4 befasst sich mit der Methodik für die Überprüfung der Grundsätze bezüglich Angebot, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit. Im Vergleich zum öV-Konzept 2011-2016 werden die Grundsätze angepasst, damit die interkantonale Vergleichbarkeit gegeben ist.

Frage 3a: Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Kennzahlen für Nachfrage und Wirtschaftlichkeit der im Kanton St.Gallen bewährten Systematik angeglichen werden sollen? (vgl. Kap. 4.1, S. 27)		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Grub, Heiden, Herisau, Lutzenberg, Rehetobel, Speicher, Stein, Trogen, Urnäsch • CVP, EVP, FDP • AB, Postauto, LSS • BAV, SG, Stadt St. Gallen, Regio, ATAG, VCS	21
Grundsätzlich einverstanden	• GPK, Hundwil, Schönengrund, Waldstatt, Walzenhausen • SVP, PU, AüB, TCS	9
Nein	• Reute, Wald, Wolfhalden, SP	4
Keine Beurteilung	• Bühler, Gais • TG, AI, Altstätten	5

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
GPK, Waldstatt, AüB	Nicht ersichtlich sei, welche Unterschiede sich mit den neuen Kennzahlen zu heute ergeben würden und welche Konsequenzen dies habe.	Die Unterschiede mit den neuen Kennzahlen wurden überprüft, aufgrund der besseren Übersichtlichkeit im öV-Konzept jedoch nicht veröffentlicht. In den meisten Fällen sind die Auswirkungen positiv, wo dies nicht der Fall ist, wird ein entsprechender Hinweis im Konzept ergänzt.	Ergänzung Konzept
SP, SVP	Kausalzusammenhang zwischen einzelnen Linien müsse berücksichtigt werden (Zubringer, Abnehmer, Löcher im Angebot, mangelnder ÖV-Anschluss). Dafür genügen die vorgeschlagenen Kennzahlen nicht.	Die Abhängigkeiten zwischen den Linien lässt sich mit vertretbarem Aufwand nicht abbilden und vor allem nicht quantifizieren. Weitere Kriterien wie Anschlusssituation u.dgl. werden bei der Detailplanung als ein Kriterium in die Beurteilung miteinbezogen.	
PU	Studie zur Attraktivität heutiger Linien könnte Visionen für neue Alternativen geben (z.B. optimalere Linienführung, andere Fahrzeugart, schlankere Anschlüsse).	Die erwähnten Punkte werden in Zusammenarbeit mit den TU regelmässig überprüft.	
TCS	Es brauche genauere Zahlen über längere Zeit, damit Aussagen stimmen würden.	Bei kritischen Linien (Prüfung Angebotsabbau) wird die Tendenz über mehrere Jahre berücksichtigt.	
Wald	Ist der Ansicht, dass nicht mit gleichen Kennzahlen wie im Kanton St.Gallen gemessen werden kann. Auch schwach frequentierte Linien müssten aufrechterhalten werden.	Das Anliegen wird mit zusätzlicher Angebotsstufe 0 berücksichtigt. Generell ist aber eine minimale Wirtschaftlichkeit und Auslastung auch im Kanton AR Voraussetzung für die politische Akzeptanz des öV.	
Reute, Wolfhalden	Buslinien würden gegenüber Bahnlinien benachteiligt. Es drohe eine Verschlechterung für den Busbetrieb im Vorderland.	Das ist nicht der Fall. Bei den Kennzahlen zu Nachfrage und Wirtschaftlichkeit wird zwischen Bahn und Bus unterschieden. Mit Einführung der Angebotsstufe 0 wird zudem der ländlichen Struktur im Kanton Rechnung getragen. Ein Angebotsabbau findet im Vorderland nicht statt.	

Frage 3b: Sind Sie damit einverstanden, dass neu „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ (statt stärkster Querschnitt) als Kenngrösse zur Anwendung gelangt? (Kap. 4.3.2, S. 29)		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Grub, Heiden, Lutzenberg, Rehetobel, Schönengrund, Speicher, Stein, Trogen, Urnäsch • EVP, FDP • LSS • AI, Stadt St.Gallen • Regio, ATAG, VCS	17
Grundsätzlich einverstanden	• GPK, Herisau, Hundwil, Waldstatt • CVP, SVP, PU • AB, Postauto • SG • AÜB, TCS	12
Nein	• Reute, Wald, Wolfhalden • BAV • SP	5
Keine Beurteilung	• Bühler, Gais, Walzenhausen • TG, Altstätten	5

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser (S. 29)	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
SP	Weder „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ noch „Anzahl Fahrgäste pro Tag auf dem stärksten Querschnitt“ einer Linie sollten das einzige Kriterium der Nachfrage sein. Die Nachfrage in schwach mit dem ÖV bedienten Gebieten würde sonst verzerrt. Zusätzlich solle potenzielle Nachfrage mittels Befragungen, Kapazitätsabschätzungen oder anderen Methoden ermittelt werden.	Die beiden Kriterien ermöglichen auf Stufe öV-Konzept einen guten Gesamtüberblick über den Zustand der einzelnen Linien. Weitere Kriterien vermögen erfahrungsgemäss trotz grossem Aufwand kein vollständigeres Bild zu produzieren, da sie immer auf Theorien und Annahmen beruhen. Sie sind allenfalls in der Detailplanung bei kritischen Linien beizuziehen, um Verbesserungspotentiale auszuloten.	
Reute, Wald, Wolfhalden, SG	Die Kenngrösse „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ wirke sich negativ auf lange Linien mit grossen Abständen zwischen zwei Bushaltestellen (Situation ländlicher Raum, insbesondere im Vorderland) aus. So kann es zu Nichterfüllung von Mindest-/Zielvorgaben kommen, obwohl ein guter Kostendeckungsgrad vorliege.	Das kann in Einzelfällen bei sehr langen Linien (z.B. Linie 300/301 im St.Galler Rheintal) passieren, wurde aber bei Linien im Kanton AR nicht festgestellt wie der Vergleich mit der Querschnittsbelastung zeigt, die im Konzept 2011-2016 verwendet wurde.	
BAV	Das Kriterium „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ sei keine geeignete Kenngrösse und daher nicht sinnvoll. Eine Auslastungs-Grösse wäre beispielsweise „Personenkilometer pro produktiven Kilometer“.	Diese Kenngrösse wird verwendet, um die Vergleichbarkeit mit dem Kanton SG zu gewährleisten. Ein Wechsel auf die vom BAV vorgeschlagene Kennzahl „Personenkilometer pro produktiver Kilometer“ bringt andere, aber nicht zwingend „sinnvollere“ Aussagen. Ein Wechsel wäre nur zielführend, wenn er gleichzeitig auch von den Nachbarkantonen vollzogen würde.	
SG	SG verwendet Angaben zu Einsteigern aus Kennzahlenset des BAV.	Die entsprechende Systematik wird auch im Kanton AR angewendet.	

	Darauf sei keine Differenzierung für Montag-Freitag vorgesehen.		
TCS	Es brauche genauere Erhebungen und bessere Zählungen.	Die Fahrgastzählung sowie die Erhebung des Kostendeckungsgrades erfolgen nach schweizweit systematisiertem Vorgehen und ermöglichen eine gute Abbildung der Realität.	
Herisau	Die Kennzahl „Einsteiger pro Kilometer“ sei nicht auf Ortsbuslinien anwendbar.	Es gibt keinen objektiven Grund, warum diese Kenngrösse auf Ortsbuslinien nicht anwendbar sein sollte. Diese wird im Kanton SG ebenfalls auf Ortsbuslinien angewandt.	
Hundwil	Da ländliche Gemeinden weniger Einsteigende haben, sollen Haltestellen überprüft und optimiert werden.	Wenn mit „Optimierung“ von Haltestellen deren Aufhebung gemeint ist, dann ist dies grundsätzlich abzulehnen. Mit dem Abbau von Haltestellen wird der öV nicht gefördert, sondern verschlechtert. Wenn damit gemeint ist, den Ort der Haltestelle zum Nutzen der öV-Benutzenden zu verbessern, dann ist dagegen nichts einzuwenden. Dies ist aber primär Sache der Gemeinden. Sie kennen die örtliche Situation am besten.	
Wald, PU	Wenn der Bund Linien wegen Nichterreichens der Kennzahlen nicht mehr subventioniere, sollte der Kanton einspringen.	Dann müssen Kanton und die Gemeinden die ungedeckten Kosten zu 100 % bezahlen. Das ist aber nur kurzfristig möglich, wenn die Linie die kantonalen Vorgaben erfüllt. Auf die jeweils nächste Fahrplanperiode sind dann Möglichkeiten zu prüfen, die Erschliessungsfunktion der Linie zu verbessern oder bei fehlenden Alternativen den Betrieb einzustellen.	

Frage 3c: Sind Sie damit einverstanden, dass je Angebotsfunktion Mindest- und Zielwerte gemäss Kap. 4.2/4.3 definiert werden?

Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Gais, Grub, Heiden, Lutzenberg, Speicher, Stein, Trogen, Umäsch • EVP • LSS • AI, Stadt St. Gallen	12
Grundsätzlich einverstanden	• Herisau, Hundwil, Schönengrund • CVP, FDP, PU • Postauto • BAV, SG • ATAG, TCS, VCS	12
Nein	• GPK, Rehetobel, Reute, Wald, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden • AB • SP, SVP • AüB	11
Keine Beurteilung	• Bühler • TG, Altstätten • Regio	4



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
Hundwil, Reute, SP, PU	Für Unterscheidung der Schwellenwerte seien auch andere Faktoren wie Perimeter, Besiedlungsdichte (keine Region abhängen), Struktur, Ausrichtung und Fahrgastströme (auch Richtung Osten und Südosten) zu berücksichtigen.	Alle möglichen Faktoren zu berücksichtigen, wäre viel zu aufwändig. Wird eine Linie hinterfragt bzw. überarbeitet, werden zusätzliche Faktoren im Rahmen der Detailplanung einbezogen, um Verbesserungen zu prüfen.	
PU	«Service public» sei höher zu gewichten als Wirtschaftlichkeit. ÖV-Angebot ist wesentlicher Faktor für Neuzuzüger (speziell Familien mit Kindern und ältere Personen) und Standortattraktivität. Vergleich mit SG sei mangels städtischer Zentren nur bedingt anwendbar.	Bei der Förderung des öV sind gemäss GöV volks- und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zu beachten. Auch der Bund finanziert den RPV nur bei minimaler Wirtschaftlichkeit einer Linie resp. bei einem KDG von mind. 20 % mit. Der KDG ist eine allseits anerkannte Kenngrösse zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit einer Linie. Warum die Verhältnisse im Kanton SG nicht analog auf AR angewendet werden sollen, ist nicht nachvollziehbar; auch der Kanton SG ist sowohl ländlich als auch urban (Städte, Agglomerationen) geprägt.	
GPK, Rehetobel, Schönengrund, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden, FDP, AB, AÜB, ATAG	Die definierten Angebotsfunktionen seien zu grob und führten bei durchschnittlichen Werten zu falschen Aussagen. Mindest- und Zielwerte müssten über den Tag und für Samstag/Sonntag differenziert festgelegt werden, namentlich für touristische Linien und den Freizeitverkehr (4.3.2).	Die Überprüfung der Effektivität des bestellten öV-Angebots soll auf klaren und einfachen Kriterien beruhen. Mit den vier Angebotsstufen und den Schwellenwerten für Nachfrage (Anzahl Einsteiger pro Kurs) und Angebot (Kostendeckungsgrad) kann der effektive Mitteleinsatz zweckmässig aufgezeigt werden. Aufgrund der Vergleichbarkeit ist es nicht möglich, die Angebotsfunktionen weiter zu differenzieren, denn diese erfüllen eben genau den Zweck einer einheitlichen Überprüfung. Eine Linie ist über ihren ganzen Betriebszeitraum zu betrachten; grosse Unterschiede im Tagesverlauf können im Zweifelsfall bei einer Überprüfung der Linie beigezogen werden; systematisch können solche aber nicht erfasst werden. So kann auch der KDG nicht für Mo-Fr und Sa/So ermittelt werden.	
SG	Erachtet Angebotsstufe 0 als kritisch: Bund zahle nur Angebote mit, welche einen Mindestkostendeckungsgrad von 20 % erreichen. Dies gelte auch für die Mitfinanzierung grenzüberschreitender Linien durch SG. Angebotsstufe 0 führe zu unterschiedlichem Beurteilungsmassstab zwischen AR und SG und könne zur Folge haben, dass AR ein Angebot ohne Beteiligung von Bund und SG finanzieren müsse (4.2).	Kenntnisnahme: Bei interkantonalen Linien kann es zu unterschiedlichen Beurteilungen kommen, für die mit den Nachbarkantonen Lösungen zu suchen sind.	Konkretisierung Konzept.
CVP	Fragt sich, ob Bezeichnung für oberen Zielwert richtig sei. Denkbar wäre auch Potenzialwert (bezüglich Ausbaupotenzial). (4.3.1).	Der Begriff Zielwert resp. Zielvorgabe ist verständlicher und stimmt mit der Bezeichnung in anderen Kantonen überein.	
SG	Erachtet das Wort «Zentren» bei den Angebotsstufen als irreführend, da damit der Anschein einer höheren Angebotsstufe erweckt wird (4.2).	Die Formulierung wird überprüft.	Anpassung Konzept.
Walzenhausen	Rein rechnerische Werte bildeten Realität zu wenig ab (4.3.2).	Rein rechnerische Werte sind gerechtfertigt, da sie eine gewisse Vergleichbarkeit ermöglichen. In kritischen Einzelfällen wird die „Realität“ (die sich auch immer nur in Modellen abbilden lässt) immer einbezogen.	
Herisau	Zielwerte seien nicht auf Ortsbuslinien anwendbar (Quartierbedürfnisse, Bautätigkeit) (4.3.1).	Es steht den Gemeinden frei, innerhalb ihres Gemeindegebietes Linien einzuführen und zu betreiben, die über oder unter diesen Werten liegen, sofern sie diese selbst finanzieren.	



Appenzell Ausserrhoden

Bühler	Wünschenswert wäre, wenn Bund das Kriterium der touristischen Erschliessung aufnehmen würde (4.4).	Der Bund finanziert den RPV nur mit, wenn die Linie Erschliessungsfunktion hat. Erschliessungsfunktion hat eine Linie gemäss Art. 5 VPB dann, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. Damit die Erschliessungsfunktion gegeben ist, muss eine Linie eine Ortschaft mit mindestens 100 Einwohnern mit dem übrigen Netz des öffentlichen Verkehrs verbinden. Wird keine Ortschaft mit mindestens 100 Einwohnern erschlossen, ist die Erschliessungsfunktion nicht gegeben, man spricht dann auch von Linien des Ausflugverkehrs (in AR: Postautolinien Urnäsch-Schwägalp und Nesslau-Schwägalp). Der Bund kennt den Begriff touristische Erschliessung nicht resp. finanziert Angebote des Ausflugverkehrs nicht mit.	
TCS	Einzelne Strecken müssten auch einzeln untersucht werden und nicht alle Strecken gemeinsam im Schnitt.	Eine Linie wird im Konzept als Ganzes betrachtet; ist auf einer Linie ein Abbau notwendig, werden selbstverständlich auch einzelne Abschnitte betrachtet.	
SVP	Optimierungspotenzial zwischen einzelnen Verkehrsträgern müsse stärker genutzt werden.	Optimierungspotenzial im Sinne einer Verkettung von öV, MIV und LV wird sowohl in den Agglomerationsprogrammen wie auch im Richtplan abgehandelt (P&R-Konzepte, Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen, Velotransport im öV etc.).	
VCS	Abendkurse hätten trotz schlechter Auslastung wichtige Funktion zur "Vervollständigung" des ÖV-Angebotes.	Die Aussage ist richtig. Entsprechend wird bei Angebotsanpassungen in diesem Bereich umsichtig vorgegangen. Die Zielvorgaben sind aber trotzdem einzuhalten.	
AB	Interpretieren, dass bei Nichterreichen des einen Mindestwertes (z.B. Auslastung) und bei Erreichen des andern Mindestwertes (z.B. Kostendeckung), auf Angebotsausbauten (recte: Angebotsabbau) verzichtet würde. Würden indessen beide Mindestwerte nicht erreicht, so könnte ein Weiterbetrieb nur begründet und vorübergehend erfolgen (4.4).	Grundsätzlich sind beide Mindestvorgaben zu erfüllen, damit das Angebot aufrechterhalten werden kann. Ist eine der beiden Vorgaben nur knapp nicht erfüllt und die Tendenz klar steigend, kann im Sinne der Kontinuität aber eine Linie unverändert belassen und eine allfällige Anpassung auf die nächste Konzeptperiode verschoben werden.	Präzisierung Konzept.



Appenzell Ausserrhoden

2.5 Kapitel 5: Zielangebot 2019/2022

Kapitel 5 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2018-2022. In Kapitel 5.5 werden die Zielangebote 2019 / 2022 definiert.

Frage 4a: Unterstützen Sie die in Kapitel 5.5.1 vorgeschlagene Einteilung der Linien zu den Angebotsstufen?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Grub, Heiden, Rehetobel, Stein, Trogen • CVP, EVP, AB, LSS • BAV, SG, AI, Stadt St. Gallen • Regio, ATAG	15
Grundsätzlich einverstanden	• Gais, Herisau, Hundwil, Lutzenberg, Schönggrund, Speicher, Umäsch, Wald • FDP, SP, PU • Postauto, TCS, VCS	14
Nein	• GPK, Reute, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden • SVP, AÜB	7
Keine Beurteilung	• Bühler • TG, Altstätten	3

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser (S. 39)	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
SP	Anzustreben sei bei Angebotsstufe 1 grundsätzlich ein lückenloser Stundentakt: Bei mehreren Fahrten pro Stunde könnten hinkende Fahrzeiten vorteilhaft sein als ein exakter Halbstundentakt (unterschiedliche Anschlüsse).	Die Angebotsstufe 1 umfasst diejenigen Linien, welche eine Grunderschliessung über touristische oder Schulbedürfnisse hinaus gewährleisten, auf denen ein Betrieb bis spätabends aber nicht rentabel ist. Ein durchgehender Stundentakt ist hier vielerorts wünschenswert, aber nicht finanzierbar. Ein (leichter) Hinketakt ist einem Halbstundentakt gleichzusetzen, wenn er klare Vorteile bringt, und ist in der Formulierung mitgemeint.	Präzisierung Konzept.
Wald	Einteilung der Linien in Stufen solle kein Auslöser für die Aufhebung sein.	Die Einteilung alleine ist nie das Kriterium für eine Aufhebung. Vorübergehende „Diskrepanzen“ zwischen Einstufung und Werten können ohne weiteres in Kauf genommen werden, wenn sie auf dem Weg zu einer langfristig sinnvollen Lösung sinnvoll ist. Eine dauerhafte Abkehr von Kennzahlen oder Stufeneinteilungen ist aber auch im Sinne der innerkantonalen Fairness nicht möglich.	
SVP	Optimierungspotenzial solle stärker genutzt und Anschlüsse verbessert werden.	Die TU optimieren in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden ihre Fahrpläne und Verbessern die Umsteigemöglichkeiten, wenn immer möglich.	
VCS	Fordert eine Neubeurteilung der Linieneinteilung nach den Veränderungen im Vorderland.	Die Grundfunktion der Linien im Vorderland bleibt auch nach den Anpassungen bestehen und muss nicht neu beurteilt werden.	
SG	Einführungszeitpunkte seien durch unterschiedliche Schreibweisen verwirrend (z.B. Dezember 20xx, Fahrplan 20xx). Sie sollten eindeutig dargestellt werden (Kapitel 5.5 und 5.5.2).	Zustimmung.	Vereinheitlichung im Konzept.

Frage 4b: Unterstützen Sie die in Kapitel 5.5.2 vorgeschlagenen Angebotsänderungen (Mengengerüste)?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Heiden, Trogen, Urnäsch • LSS • BAV • ATAG	6
Grundsätzlich einverstanden	• Gais, Grub, Hundwil, Lutzenberg, Rehetobel, Speicher, Stein, Wald, Walzenhausen • EVP, SP • AB, Postauto • SG, Stadt St. Gallen • Regio, TCS, VCS	18
Nein	• GPK, Herisau, Reute, Schönengrund, Waldstatt, Wolfhalden • CVP, FDP, SVP • AI • AüB	11
Keine Beurteilung	• Bühler • PU • TG, Altstätten	4

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser (S. 40-43)	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
GPK, Waldstatt, Wolfhalden, SP	Für Benutzer seien Verbindungen und Anschlüsse in Knoten wichtig, nicht Angebotsstufen. Handlungsbedarf bestehe z.B.: - im Vorderland: generell an Schnellzüge im Rheintal, in Rorschach HB (in Richtung St.Gallen-Zürich), in Rorschach Hafen (Einbindung Schifffahrt), in St.Margrethen (Abstimmung Postautos auf Zugfahrplan), in Heerbrugg (Anbindung in Richtung Chur); - im Mittelland in St.Gallen HB (Anschlüsse aus Richtung Appenzell passen nicht); - im Hinterland in Waldstatt (Optimierung der Linie 180 mit der Linie 182).	Im Rahmen der Angebotsplanung wurden auf allen Linien die Anschlüsse überprüft, auch ausserhalb des Vorderlandes. Grundsätzlich können nicht alle Bedürfnisse erfüllt werden: - Anschluss an REX nach St.Gallen in Rorschach ist aus technischen und Fahrzeitgründen nicht möglich; - die Planung des Schiffsangebotes erfolgt kurzfristig, und hat sich wenn schon auf die langfristig festgelegten öV-Fahrpläne der Kantone anzugleichen; - die Anschlüsse in St.Gallen an die AB sind in Überarbeitung; - ein Anschlussknoten in Waldstatt ist nicht realistisch, da so weder ein Fahrzeug eingespart noch die Verbindungen verbessert/beschleunigt werden können. Ausserdem kreuzen die Züge der GAW-Linie in Herisau und nicht in Waldstatt.	
Reute	Weist darauf hin, dass schlanke Anschlüsse für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zum Problem werden können.	Das Problem ist bekannt. Wo möglich, werden die Anschlusszeiten so fixiert, dass die Anschlüsse auch im Verspätungsfall noch möglich sind; dadurch sind auch genügend lange Umsteigezeiten (im Planverkehr) für mobilitätsbehinderte Personen gewährleistet. Allerdings ist dies nicht in allen Fällen möglich, da die Kosten sprunghaft ansteigen würden, z.B. durch zusätzlichen Fahrzeugbedarf. Die Planung orientiert sich hier am technisch und finanziell Machbaren.	



Appenzell Ausserrhoden

Postauto, Hundwil, PU	Beförderung von Schulkindern helfe schwachausgelasteten Linien zu genügendem Kostendeckungsgrad und zusätzlichen Einsteigern. Dazu seien einzelne Taktabweichungen unvermeidbar.	Taktabweichungen werden dort in Kauf genommen, wo schon heute Schüler mit dem Bus befördert werden und deshalb Taktabweichungen eingeplant sind. Heute systematisch geführte Linien werden für zukünftige Schülertransporte nicht geschwächt.	
CVP, VCS	Bahn- und Buslinien mit Nachtangebot sollten flächendeckend ausgebaut werden, um zwischen 02.00 und 03.00 Uhr nachts ab St. Gallen an Zielorte zu gelangen (an regionale Zentren Herisau, Teufen, Speicher und Heiden).	Ein Nachtangebot zu den erwähnten Zielorten wird heute schon angeboten. Ein flächendeckender Ausbau des Nachtangebotes ist im Rahmen des öV-Konzepts 2018-2022 aus finanziellen Gründen aber nicht machbar (siehe Kap. 8 Finanzierung).	
Reute	Wünscht Angebotserweiterung Linie 228 an Wochenenden bis 2 Uhr sowie Erweiterung des Bedienrayons nach Berneck und Altstätten, da Jugendliche im Vorderland primär ins Rheintal in den Ausgang gingen.	siehe Bemerkung oben	
CVP, SP, PU, Bühler	Bei Linien mit tiefer Nachfrage, insbesondere in Randregionen, sei statt einem Abbau nach kreativen Lösungen zu suchen (z.B. Publi-car, Ruftaxi Rorschacherberg, Nachttaxi Lutzenberg, Bus alpin). Auch eine Zusammenarbeit mit privaten Anbietern könne attraktive und kostengünstige Möglichkeiten eröffnen.	Ist infolge Nichterreichens der Mindestwerte eine Korrektur beim Angebot notwendig, werden alternative Lösungen immer vor einem Angebotsabbau in Betracht gezogen. Der Kanton plant und finanziert den öV aber nur dort, wo tatsächlich eine Erschliessungspflicht (RPV) besteht. Ein Angebotsabbau auf erschliessungspflichtigen Strecken findet im vorliegenden Konzept nicht statt. Gemeinden können solche Angebote jedoch selber einführen, sofern sie eine entsprechende Konzession beantragen und das Angebot finanzieren. Es hat sich in der Vergangenheit aber auch gezeigt, dass nicht alle alternativen Lösungen zum Erfolg führen. In den nächsten Jahren werden aufgrund des technologischen Fortschritts (z.B. Versuch mit selbstfahrendem Postauto in Sion etc.) neue Möglichkeiten entstehen, die im nächsten öV-Programm vertieft zu prüfen sind.	
Stein	Nicht rentable Linien, welche gesteckte Ziele nicht erreichen, müssen überprüft und allenfalls gestrichen werden.	Genau das sieht das Konzept vor.	
SG	Zeitpunkt für Ausbau der Linie 158 zum Halbstundentakt sei auf Seiten SG offen. Allenfalls sei eine Einführung bereits auf Dezember 2018 angezeigt.	Mo-Sa wird bereits halbstündlich gefahren und am Sonntag ist der Bedarf für einen ½-Takt aufgrund der Frequenzen nicht zwingend ausgewiesen.	
Schwellbrunn	Wünscht Verdichtung der Linie 171 zum Halbstundentakt während der HVZ, und zwar Linienast Schwellbrunn-Sommertal mit Halbstundentakt zur HVZ, sonst Stundentakt und Linienast Schwellbrunn-Risi mit Halbstundentakt zur HVZ, sonst unverändertes Angebot wie heute.	Der Takt ist bereits heute verdichtet und mit der AF kompatibel. Die genaue Bedienung der einzelnen Ziele in Schwellbrunn sowie allfällige Kursverlängerungen ab Ifang bis Schwellbrunn sind mit dem TU und der Gemeinde Herisau abzusprechen. Zwingend ist, dass alle Kennzahlen erfüllt bleiben.	
Schwellbrunn, Schöngengrund	Abendkurse auf Linie 183 müssten unter allen Umständen beibehalten werden. Bezüglich Linienführung käme auch eine andere Relation als Herisau-Wattwil in Frage.	Neues Konzept wird von PostAuto mit SG und AR im Rahmen des Bestellverfahrens 2018/2019 geprüft.	
Schöngengrund	Linien 182 und 183 seien besser zu koordinieren. Es fehle zurzeit um 19.30 Uhr ein Anschluss an die Knoten Herisau und Gossau (Ausgehzeitpunkt abends).	Neues Konzept wird von PostAuto mit SG und AR im Rahmen des Bestellverfahrens 2018/2019 geprüft.	
Hundwil	Für die Schwägalp seien Verkehrskonzepte mit Einbezug des öV insbesondere für Grossanlässe wie das Schwägalpschwinget wichtig. Der normale Tourismus müsse aber auch an solchen Tagen berücksichtigt werden.	Verkehrskonzepte für Grossanlässe sind nicht Teil des öV-Konzeptes, sondern primär Sache von Veranstalter, Gemeinden und TU.	



Appenzell Ausserrhoden

AB	Betriebskonzept DML geht von zwei Schnellzugspaaen St. Gallen-Appenzell aus (statt wie im Zielangebot gemäss Tabelle in Kapitel 5.5.2 nur ein Kurspaar). Diese seien zudem zwischen Teufen und St. Gallen in den Viertelstundentakt integriert.	Kenntnisnahme.	Ergänzen im Konzept.
SP	Fordert den Ausbau der Linie 190 zum Stundentakt.	Ein zusätzliches Kurspaar wurde auf Dezember 2016 eingeführt. Ist der Versuchsbetrieb erfolgreich und sind die Zielvorgaben weiterhin erreicht, könnten zu einem späteren Zeitpunkt weitere Verdichtungen vorgenommen werden.	
FDP	Bedauert, dass keine innerkantonale Verbindung zwischen Hinter-, Mittel- und Vorderland bestehe (Waldstatt-Hundwil-Stein-Teufen-Speicher-Trogen-Wald-Heiden).	Die geforderte Verbindung wäre eine rein politische Idee, welche sich aus Angebotssicht nicht aufdrängt: Die Verbindung Hinterland – Mittelland ist via St.Gallen, Appenzell oder Lustmühle möglich. Die Verbindung Vorderland – Mittelland ist via Trogen – Buslinie 190, St.Gallen oder DML möglich. Die Verbindung Vorderland – Hinterland ist via St.Gallen möglich. Eine direkte Verbindung würde nur unwesentlich schnellere Verbindungen, aber einen hohen Kostenaufwand bei gleichzeitigem Nachfragerückgang auf anderen Hauptlinien bringen. Der Bund würde eine solche Linie aufgrund der Mehrfachbedienung von bereits erschlossenen Ortschaften nicht mitfinanzieren.	
AB	Ganzjährige Überführungen aus betrieblichen Gründen sollten im Fahrplan aufgenommen und für Publikum geöffnet werden, auch wenn damit das Zielangebot überschritten wird.	Grundsätzliche Zustimmung. Wird im Rahmen des Offertverfahrens 2018/2019 geprüft.	
SG	Verweise auf mögliche Durchbindungen der S-Bahnen seien zu streichen, da diese im Moment noch unklar seien. Am Angebot selber ändere sich nichts (5.5.2).	Zustimmung.	Korrektur im Konzept.
SG, Stadt St.Gallen	Jahreszahlen seien zu korrigieren. Einführung DML und 3.5-Zugskonzept sei im Dezember 2018 (Fahrplan 2019), Inbetriebnahme Bushof St.Gallen im Oktober 2017. Buskonzept mit neuen Durchbindungen folge im Dezember 2018 (5.5.3).	Zustimmung.	Korrektur im Konzept.
Urnäsch	Busfahrplan in Herisau sollte auch auf Züge aus Richtung Appenzell abgestimmt sein.	Die Ortsbuslinien von Herisau sind nicht Teil des Konzeptes und werden durch den Kanton nicht mitbestellt oder –finanziert. Die Planung fällt deshalb ausschliesslich in die Kompetenz der Gemeinde Herisau.	
Urnäsch	Schlägt Prüfung eines Abendangebots Urnäsch-Schwägalp vor.	Da es sich zwischen Urnäsch und der Schwägalp um ein Streusiedlungsgebiet handelt, gibt es keine Erschliessungsfunktion auf dieser Strecke. Die Säntis-schwebebahn wird während den Betriebszeiten durch den Linienbetrieb erschlossen. Der Kanton finanziert die Linie nur abgestimmt auf die Betriebszeiten der LSS. Ein Abendangebot müsste deshalb durch die Gemeinde Urnäsch selber geprüft und finanziert werden (Ortsverkehr).	
Heiden, SG	Bei Linie 222 sei die Relation Heiden-Rheineck, nicht Heerbrugg.	Zustimmung.	Korrektur im Konzept.

Im Rahmen der Vernehmlassung äusserten sich einige Vernehmlasser schwergewichtig zu den Kapiteln 5.1 (**Fahrplan SBB/Thurbo/SOB**) und 5.2 (**Appenzeller Bahnen**). Deshalb wurden die Bemerkungen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

Bemerkungen zu Kap. 5.1 und 5.2			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
SG	Anbindung AB an IC sei unter dem Aspekt Angebot vor Geschwindigkeit zu hinterfragen. Die IC verkehrten noch nicht durchgängig, entsprechend entstehe zu Nebenzeiten keine schlanken Anschlüsse. SG würde Grundangebot auf B-Produkte, HVZ-Verdichtungen auf IC ausrichten (5.1.1).	AB-Fahrplan ist in Diskussion, unter anderem aufgrund der erwähnten Punkte. PostAuto-Fahrpläne werden vorrangig auf den RE/ICN ausgerichtet, insbesondere in Randstunden und am Wochenende.	
Bühler	Ort Widerspruch bei den Anschlüssen Richtung Zürich: Auf Seite 34 werde von 10-15 Minuten gesprochen (wie heute), auf Seite 35 von besseren Anschlüssen an den Fernverkehr.	Die Übergangszeiten werden 2023 gegenüber heute voraussichtlich kürzer.	Anpassung Konzept.
Bühler	Begrüsst Viertelstundentakt Teufen-Gais zur HVZ. Setzt aber voraus, dass zuvor Bahnübergang Bühler West durch Unterführung ersetzt wird.	Das Konzept sieht im Zeithorizont bis 2022 keinen Viertelstundentakt bis/ab Gais vor. Der Viertelstundentakt zur HVZ endet in Teufen.	
TCS	Ob Erweiterung zu Viertelstundentakt ab Gais nach 20.30 Uhr sinnvoll sei, solle mit Bedarf und Kosten-Nutzen-Analyse geprüft werden.	Das Konzept sieht im Zeithorizont bis 2022 keinen Viertelstundentakt bis/ab Gais vor. Der Viertelstundentakt zur HVZ endet in Teufen.	
AI	Aussage der schnelleren Verbindung über St.Gallen ins Appenzellerland auf Seite 35 (2. Lemma) sei zu allgemein. Sie gelte für das Vorder- und Mittelland, nicht jedoch für Hinterland und Grossteil von AI. (Kap. 5.2.1)	Kenntnisnahme	
Altstätten	Auf der Bahnlinie Altstätten-Gais seien die langen Wartezeiten in Gais für Reisende von und in Richtung St.Gallen zu verkürzen. Die Verbindung über Gais nach Teufen-St.Gallen sei wichtiger als diejenige nach Appenzell.	Die Anschlüsse in Gais werden erneut überprüft, wenn die Fahrlage der Durchmesserlinie geklärt ist. Das Pendleraufkommen ist nur gering, weshalb das Hauptaugenmerk auf den Verbindungen des Freizeitverkehrs liegt.	
SG	Der RE halte zusätzlich in Zürich Oerlikon, was für Pendler interessant sei (5.1.1).	Zustimmung.	Anpassung Konzept.
Wald	Beim Vier-Zugs-konzept im Fernverkehr Zürich-St.Gallen solle mindestens ein Zug über Zürich Oerlikon anstatt den Flughafen geführt werden, um Anschlüsse in den Raum Oerlikon und Uster-Wetzikon zu ermöglichen.	Die SBB plant den RE mit Halt in Zürich-Oerlikon.	
Wald	Im heutigen Drei-Zugs-konzept Zürich-St. Gallen fände bei zwei Zügen die Anfahrt innert sechs Minuten statt. Das bringe keine zusätzlichen Anschlüsse. Im Vier-Zugs-konzept scheine dies ebenfalls so zu bleiben, womit keine zusätzlichen Anschlüsse entstehen würden.	Zweck des Vier-Zugs-Konzeptes ist eine schnellere Verbindung zwischen den Grossstädten St.Gallen, Winterthur und Zürich. Da in Zürich alle relevanten Anschlüsse derzeit halbstündlich fahren, könnten auch mit einer in Zürich weiter verschobenen Abfahrt keine neuen Anschlüsse erreicht werden.	
SG	Präzisierung «vierter Zug»: Es handle sich um einen IC, der in der HVZ verkehrt (5.1.1).	Zustimmung.	Anpassung Konzept.
Speicher	Anschlüsse von Zürich, Romanshorn und Rorschach Richtung Speicher seien zu gewährleisten und zu optimieren.	Die Fahrpläne der AB-Durchmesserlinie für den Dezember 2018 werden derzeit erarbeitet.	
SG	Ausbau S3 zum Halbstundentakt könne aufgrund Konflikt mit EC nicht umgesetzt werden (5.1.2; 5.2.4).	Zustimmung.	Anpassung Konzept.
FDP	Auch Hinterland müsse von höheren Zugsfrequenzen zwischen St. Gallen und Zürich profitieren und die Züge müssten in Gossau halten.	Ein Halt der zusätzlichen Züge St.Gallen – Zürich in Gossau ist nicht möglich. Der Sinn der schnelleren Züge ist eine schnellere Verbindung der Grossstädte St.Gallen, Winterthur und Zürich und damit auch die Entlas-	

		tung der (unter anderem) in Gossau haltenden Züge.	
ATAG, EVP, SVP	Angebote ab Gossau müssten bestmöglich auf Züge aus Zürich abgestimmt werden. Rasche, unkomplizierte Anreise aus Ballungsraum Zürich über Gossau ins Appenzellerland habe höchste Bedeutung.	Dieses Anliegen wird auf Dezember 2018 erfüllt.	
CVP	Angebot auf der Linie 870 in Abendstunden bis 23.00 Uhr sollte verdichtet werden (z.B. für Teilnahme an Weiterbildungsmöglichkeiten in St.Gallen).	Das Angebot zwischen St.Gallen und Herisau wird schrittweise ausgebaut, soweit dies die Finanzen zulassen. Priorität hat ein durchgehender Takt tagsüber.	
CVP	Umsteigefreie Verbindung Rorschach-Zürich ab Dezember 2018 könnte Attraktivität und Nachfrage des öV im Vorderland erhöhen.	Eine Anbindung des Vorderlandes an diese Direktverbindung ist nach heutigem Stand nicht möglich, da die Reisezeit der RHB nicht ausreicht, um den Anschluss systematisch herzustellen. Wird im Rahmen der laufenden Detailplanung überprüft.	

Im Rahmen der Vernehmlassung äusserten sich einige Vernehmlasser schwergewichtig zu Kapitel 5.4.1 **Konzeption Vorderland**. Die Detailplanung im Vorderland läuft parallel zu diesem Konzept. Deshalb wurden die Bemerkungen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst und auf die Vernehmlassung verwiesen:

Bemerkungen zu Kap. 5.4.1 Konzeption Vorderland			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
SG	Verweist in Zusammenhang mit Linien 222-227 auf parallele Planung Vorderland. Angebotsausbau ist aufgrund Wirtschaftlichkeit grundsätzlich nicht gegeben. Der Fortbestand Linie 227 sei mit SG abzustimmen.	Die Detailplanung im Vorderland läuft wegen des zweijährigen Bestellverfahrens parallel zu diesem Konzept. Die Ergebnisse der Detailplanung wurden den betroffenen Gemeinden in einer separaten Vernehmlassung unterbreitet und das öV-Konzept entsprechend angepasst.	Anpassung Konzept.
Heiden	Linie 222 solle Zubringer für die Bahn Richtung Graubünden sein, entweder mit REX-Halt in Rheineck oder Anschluss in St. Margrethen.	siehe Bemerkung oben	X
Walzenhausen	Fordert auf Abbau beim Abendbus Linie 223 zu verzichten.	siehe Bemerkung oben	X
SP	Linie 224/225 solle auch künftig bis St. Margrethen führen und nicht nur bis Wilen.	siehe Bemerkung oben	X
SG	Bei Linien 224/225 sei die Anbindung Rheinpark bzw. Umsteigemöglichkeit auf Linie 304 zu prüfen (Nachfrage). Einbindung Linie 226 in Knoten Heerbrugg wird begrüsst (5.4.1):	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Linie 224/225 solle in Heidler Spinne integriert und möglichst nur bis Wilen geführt und Wolfhalden über Heiden angeschlossen werden.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Linie 226 sei in „Heidler Spinne“ zu integrieren.	siehe Bemerkung oben	X
Postauto, Heiden	Linie 226 sei so auszurichten, dass sie in Heerbrugg den Anschluss von Heiden an den REX nach Chur herstelle und umgekehrt.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Bei der RhW seien Abhängigkeiten in Walzenhausen zu den Postautos zu beachten, namentlich in Zusammenhang mit der Vorderländer Rundfahrt Bahn/Bus/Schiff (5.2.4).	siehe Bemerkung oben	X
Walzenhausen	Anschlüsse Walzenhausen-Wilen-St.Margrethen-Rheinpark seien zu optimieren.	siehe Bemerkung oben	X
Reute, Wald, Postauto, AüB, FDP	Linie 227 soll beibehalten werden, um Reute nicht zu isolieren. Betroffen wären auch Schüler der Schule Reute und Lernende, welche Berufsschule Altstätten besuchten.	siehe Bemerkung oben	X
Altstätten	Linie Heiden-Altstätten solle zur HVZ verdichtet und eine Verlängerung bis zum Bahnhof	siehe Bemerkung oben	X



Appenzell Ausserrhoden

	Altstätten geprüft werden. Dort sollen Anschlüsse an den REX von und nach Chur hergestellt werden.		
AI	Ein Abbau der Linie 227 solle erst umgesetzt werden, wenn der Bund sich aus Finanzierung zurückziehe. Zu prüfen sei, ob betroffene Schulgemeinden höhere Beiträge leisten wollten oder ob eine Verlängerung z.B. nach Altstätten eine Nachfragesteigerung erwarten liesse.	siehe Bemerkung oben	X
Rehetobel	Linie Heiden-Rehetobel-St.Gallen müsse in St.Gallen Anschluss an Fernzüge nach Zürich gewährleisten. Bis anhin wäre dies insbesondere am Wochenende nicht immer der Fall.	siehe Bemerkung oben	X
Rehetobel	Auch an Wochenenden sollen keine grossen Wartezeiten auf Fernverkehr (nach Zürich) entstehen.	siehe Bemerkung oben	X
Grub, Heiden	Linie 120 müsse auch im Halbstundentakt Anschluss an die schnellen IC-/EC-Verbindungen in Richtung Winterthur-Zürich gewährleisten.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Fordert, möglichst wenige Kurse der Linie 120 über Grub SG und Wald führen (Kap. 5.4).	siehe Bemerkung oben	X
SG	Gegenüber 2016 verändere sich Erschliessung von Grub SG auf der Linie 120: Zweistündlich direkt, in der Zwischenstunde mit Umstieg in Grub AR.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Mit dem geänderten Fahrplan der RHB würden Anschlüsse in Richtung Chur verloren gehen (Kap. 5.2.3).	siehe Bemerkung oben	X
ATAG	Beide Vorderländer Bahnlinien, die Linie Altstätten-Gais sowie ein intaktes Postauto-Netz im Vorderland seien für die touristische Entwicklung in diesen Regionen von höchster Bedeutung. Alternative Betriebsformen würden vom Tourist nur bedingt akzeptiert.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Neuer Bushof Heiden liege an der Peripherie. Heidler Anschlüsse sollen trotzdem ohne zusätzliches Umsteigen erschlossen bleiben.	siehe Bemerkung oben	X
AB	Die in der Netzgrafik Vorderland vorgesehene Wendezeit in Rorschach Hafen von 2 Minuten sei nichtmachbar (Beilage 2). Die geplante Stillstandzeit von 7 Min. im Bahnhof Rorschach wird als äusserst schlecht beurteilt, da so eine Umsteigezeit von der S-Bahn aus St.Gallen von 13 Minuten entstehe.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Im Konzept seien kaum Angaben zur Auswirkungen des neuen Bushofs Heiden auf den Fahrplan zu finden.	siehe Bemerkung oben	X
Postauto	Linie 224/225 befinde sich angebotsseitig bereits auf Minimum, um verschiedene Bedürfnisse wie Pendler- und Schülerverkehr abzuwickeln.	siehe Bemerkung oben	X
Heiden	Ursache für tieferen Kostendeckungsgrad der Linie 226 könnte die neue Fahrlage des REX in Heerbrugg sein. Passagiere aus Berneck hätten bessere Anschlüsse mit Rheintalbus und nutzten kaum noch das Postauto. Es brauche für Heiden Anschluss an REX in Richtung Landquart-Chur, entweder in Rorschach, Rheineck oder Heerbrugg.	siehe Bemerkung oben	X
Reute, Postauto	Linie 227 wurde im 2015 mit Verlagerung der Schülerverkehre Reute von privaten Bussen auf Linien 226 und 227 gestärkt, was beachtet werden müsste	siehe Bemerkung oben	X
Reute	Angebotsoptimierungen seien vor einer Aufhebung der Linie 227 zu prüfen, z.B. Frühbus für Pendler Richtung St. Gallen, Anbindung an Bahnhof Altstätten, Berücksichtigung Gewerbeschule Altstätten. Sofern Schüler weiterhin die weiter entfernte Kantonsschule Trogen statt die näher liegende Kantonsschule Heerbrugg besuchen müssten, müsse ein entsprechendes öV-Angebot bestehen.	siehe Bemerkung oben	X
Wald	Linie 230 (Heiden-Trogen) solle beibehalten oder sogar ausgebaut werden. Die Attraktivität nähme jedoch gemäss Angebot 2019 ab, wenn der Anschluss an die Linie 121 (Engel-	siehe Bemerkung oben	X

	burg-Rehetobel-Heiden) im Kaien entfallende.		
Walzenhausen	Anschlussverbindung in St.Margrethen auf Postauto und in Rheineck auf RhW sollten noch verbessert werden.	siehe Bemerkung oben	X
Reute, Wald, Postauto	Gemäss Konzept solle die Linie 227 (Heiden-Altstätten) aufgehoben werden. Der Anschluss an Altstätten müsse aber gewährleistet (u.a. für Jugendliche mit Lehrstellen in Altstätten und Umgebung) oder Linie 227 beibehalten werden. Sie sei dann in Angebotsstufe 0 einzuteilen.	siehe Bemerkung oben	X

Im Rahmen der Vernehmlassung äusserten sich einige Vernehmlasser schwergewichtig zu Kapitel 5.4.2 **Konzeption St.Gallen-Herisau**. Deshalb wurden die Bemerkungen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

Bemerkungen zu Kap. 5.4.2			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
Stein	Anschlüsse der Linie 180 seien aufeinander abzustimmen, sowohl in St.Gallen und Herisau als auch – allenfalls – in Lustmühle.	Das wird schon im aktuellen Fahrplan bestmöglich gemacht.	
Stein, EVP, TCS	Verkürzung der Buslinie 180 mit Umsteigeknoten in der Lustmühle würde keinen positiven Effekt auf die Benutzung haben. Daher solle auf die Verkürzung verzichtet werden.	Eine Verkürzung mit Einführung des ½-Takt wäre attraktiv, denn heute verkehrt die Linie nur im Stundentakt. Allerdings müssen die Anschlüsse in der Lustmühle funktionieren. Das ist frühestens nach Eröffnung der Doppelspur Güterbahnhof voraussichtlich 2022 der Fall.	
Herisau, Regiobus	Sehen keinen Bedarf für Verdichtung der Linie 180 ab Dezember 2017 zum Halbstundentakt in HVZ bis Auerhof und ab 2021 bzw. 2023 bis Bahnhof Herisau. Sollten zudem in Herisau alle Haltestellen der Linie 174 bedient werden, ergäbe sich eine Fahrzeit von 27 bzw. 28 Minuten. Die Linie sei mit Befahren der Alpsteinstrasse extrem verspätungsanfällig.	Kenntnisnahme. Im Konzept ist nur vorgesehen, die Verdichtung zu prüfen.	Korrektur Konzept.
Herisau, Regiobus	Mit einer Ausdünnung der Ortsbuslinie 174 würden grosse Taktlücken und damit hohe Wendezeiten entstehen. Dieser Umstand sowie die sich um den Faktor 4 erhöhenden, gewichteten Abfahrten und der dannzumal tiefere Verteilschlüssel OSTWIND würden den Ortsbus massiv verteuern. Eine Ausdünnung würde daher nicht akzeptiert. Denkbar wäre für die Linie 180 aber eine Linienanpassung via Industriestrasse-Mühlestrasse.	Eine Linienführung der Linien 180 und 182 via Industriestrasse wäre nicht sinnvoll, da die Linien des Regionalverkehrs den Anschluss der Kantonsgemeinden an das Zentrum und den Bahnhof von Herisau gewährleisten. Eine Ausdünnung des Ortsbusses wird vom Kanton nicht explizit verlangt; aus finanziellen Gründen müsste dies aber aus Sicht der Gemeinde Herisau geboten sein. Der Kanton verzichtet aber zugunsten des Ortsbusses nicht auf einen Angebotsausbau, zumal der Ortsbus heute in Herisau teilweise schlechte Anschlüsse an das S-Bahn-System bietet.	
Herisau	Im öV-Konzept werde nicht beleuchtet, weshalb die Waldstätter Bevölkerung auf einmal via Hundwil-Stein nach St. Gallen orientiert sein soll. Waldstatt sei via Herisau nach St. Gallen orientiert. Im Konzept fehle eine Wirtschaftlichkeitsprüfung der Linie 180 im Halbstundentakt ohne den Ortsbusteil Herisau.	Das wird nicht behauptet. Die Waldstätter Bevölkerung reist am schnellsten via Herisau nach St.Gallen. Die dafür nötigen Anschlüsse werden gewährleistet. Die Wirtschaftlichkeit der Linie 180 wird gemäss üblichem Verfahren im Offertprozess geprüft. Ist diese nicht gewährleistet, wird auch kein Angebotsausbau stattfinden.	



Appenzell Ausserrhoden

Herisau	Im öV-Konzept sei bei der Haltestelle Waldstatt Auerhof (bei ARA) mit der Linie 180 der Anschluss an die Linie 182 vorgesehen. Ein Anschluss an die AB sei nicht geplant, wäre aber realisierbar, weil die Linie 180 irgendwo wenden und somit an der Haltestelle Hirschenkreuzung (bei Kreisel Waldstatt) vorbeigeführt werden müsste. Der Sinn des Wendeplatzes Auerhof könne somit nicht nachvollzogen werden. Würde der AB-Bahnhof Waldstatt als Wendepunkt der Linien 180 und 181 genutzt, wäre die Stauanfälligkeit beider Linien massiv vermindert. Die Alpsteinstrasse würde entlastet und es könnten Kosten eingespart werden.	Die Linie 180 wird nicht systematisch in Waldstatt wenden, da die Verbindung ins Zentrum Herisau von Bedeutung ist. Ein Wendeplatz in Auerhof wird nicht erstellt; die geplante Verdichtung der Linie 180 wird erst auf 2021 (und dann immer bis/ab Herisau) erfolgen.	
Herisau	Deutlich sichtbar sei die Ausrichtung der Personenströme von Stein nach St. Gallen und Waldstatt nach Herisau. Im Konzept «Appenzeller Hinterland und St. Gallen West» von 2013 sei für die Linien 180 (St. Gallen-Stein-Hundwil-Herisau) und 182 (Herisau-Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern) ein Halbstundentakt vorgeschlagen worden. Aufgrund der zu erwartenden Frequenzen und aus Kostengründen sei die Idee für die Linie 182 richtigerweise fallengelassen worden. Es sei daher unverständlich, weshalb für die Linie 180 immer noch der Halbstundentakt angestrebt werde.	Die Planung von 2013 dient als Basis für das vorliegende Angebot. Sie umfasst einen Halbstundentakt auf der Linie 180 und einen Stundentakt auf der Linie 182. Die Linie 180 erreicht auf kürzerer Strecke mehr Potential und kann aufgrund der verkürzten Fahrzeit deutlich effizienter betrieben werden.	
Hundwil	Halbstundentakt der Linie 180 bis Auerhof entspreche nicht der aktuellen Nachfrage. Aus Zeitgründen solle dieser nur bis zur ehemaligen Hundwiler Post führen. Eine Ausweitung wäre allenfalls bis Waldstatt Hirschenkreuzung oder Bahnhof Waldstatt zu prüfen, wo ein Umsteigen auf AB Richtung Herisau-Gossau möglich wäre. Generell sollte jedoch die Linie bis Herisau mit guten Anschlüssen nach Gossau und VAE bestehen bleiben.	Die Verdichtung der Linie 180 bis/ab Waldstatt wird geprüft, kann aber aus finanziellen Gründen erst mit der Verkürzung der Linie auf Dezember 2021 realisiert werden. Die Linie bis/ab Herisau bleibt mit identischen Anschlüssen zumindest bis 2021 bestehen.	Präzisierung Konzept.
Stein	Ganztägiger Halbstundentakt auf der Linie 180 sei nicht erwünscht. Verdichtung zum Halbstundentakt in HVZ entspreche dem Bedürfnis.	Der Halbstundentakt in der HVZ wird geprüft, kann aber aus finanziellen Gründen erst mit der Verkürzung der Linie auf Dezember 2021 realisiert werden.	Präzisierung Konzept.
SG, Stadt St.Gallen	Verdichtung der Linie 180 zum Halbstundentakt wird durch SG nicht mitgetragen, da Linie Parallelangebot zu AB sei. Anbindung an Lustmühle sei auf Fahrplan 2019 umzusetzen.	Kenntnisnahme. Anbindung an Lustmühle ist frühestens auf Dezember 2021 möglich.	
SG, Stadt St. Gallen	Mit der Inbetriebnahme des neuen Bushofs am Bahnhof St.Gallen im Herbst 2017 seien Standzeiten dort nicht mehr möglich. Eine Durchbindung mit einer St. Galler Buslinie werde nicht weiterverfolgt. Zudem werde ab 2019 die Zufahrt von Lustmühle in die Stadt St. Gallen dosiert (Verkehrsmanagement). Wende der Linie 180 in Lustmühle sei daher ab Fahrplan 2019 vorzusehen.	Eine Verkürzung der Linie 180 ist frühestens auf Dezember 2021 möglich, wenn die AB in einem systematischen Viertelstundentakt die Lustmühle mit der Stadt St.Gallen verbindet. Mit einer allfälligen Dosierung des MIV (Verkehrsmanagement) ist zwingend eine Bevorzugung der Postautolinie vorzusehen.	
Stein, Postauto, Regiobus	Lehnen Verkürzung der Linie 180 auf Herisau-Lustmühle ab. Direktverbindung nach St.Gallen sei deutlich attraktiver. Es sollen Alternativen zur Verkürzung geprüft werden (z.B. elektronische Busspur entlang Verkehrsdossierung eingangs St. Gallen). Falls ein Umstieg eingeführt würde, seien die Umsteigesituation in Lustmühle zu optimieren und Anschlüsse zu gewährleisten.	Siehe Kommentar oben.	
Stein	Alternativ sei auf der Linie 180 eine Verkürzung auf St. Gallen-Waldstatt zu prüfen mit dortigem Anschluss auf AB und Postautolinie nach Brunnadern	Die Verkürzung auf St.Gallen – Waldstatt wurde im Vorlauf zu diesem Konzept geprüft und ist nicht zweckmässig. Es ist nicht möglich, in St.Gallen und Waldstatt attraktive Anschlüsse anzubieten, was sich auch 2021 nicht ändern wird.	



Appenzell Ausser Rhoden

Hundwil	Umsteigehaltestelle Lustmühle müsse optimal ausgebaut werden (direkt am Bahnsteig). Ebenso seien dort sehr zeitnahe Anschlüsse zu gewährleisten. Eine Verkürzung der Linie 180 sei attraktiv, wenn mit gleichen Kosten ein besseres Angebot entstehe. Jedoch sollte der Nachtbus direkt ab St. Gallen verkehren, da das Umsteigen in der Nacht unangenehmer sei.	Ein direkte Haltekante zwischen Kantonsstrasse und Haltestelle Lustmühle der AB ist nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich technisch nicht möglich. Die beiden Postauto-Haltestellen in der Lustmühle sind aber sehr nahe bei der AB-Haltestelle und mit zwei Fussgängerstreifen mit der AB-Haltestelle verbunden. Die Führung der Abendkurse von/ab St.Gallen BH wird auf 2021 geprüft.	
Waldstatt	Der Bahnhof Waldstatt solle zu einem Drehpunkt im Hinterland für den öV ausgebildet werden. So könnte die Postautolinie 182 aus dem Neckertal über Schwellbrunn nach Waldstatt gelegt werden. Diese Linie führt weiter über Hundwil - Stein bis Lustmühle. Bahnreisende Richtung Zürich hätten die Möglichkeit, in Waldstatt auf die Appenzellerbahnen zu wechseln und nach Herisau, Gossau weiterzureisen.	In Waldstatt finden keine Zugskreuzungen statt. Der Bahnhof eignet sich somit nur beschränkt als Umsteigeknoten. Eine Verkürzung der Linien 180/182 auf Waldstatt wurde im Rahmen verschiedener Konzeptionen geprüft und jeweils verworfen; sie wäre nur mit einer deutlichen Verschlechterung der Reisezeiten ab Hundwil, Stein, Schönengrund und St.Peterzell möglich, da Wartezeiten von über 10 Minuten an allen Umsteigepunkten entstehen würden; ausserdem fällt die Verbindung für diese Orte ins Zentrum von Herisau weg.	
Waldstatt	Es sollte geprüft werden, ob dafür der Regiobus nicht bis zum Bahnhof Waldstatt fahren könnte.	Würde der Regiobus bis nach Waldstatt geführt, ergäbe sich zusammen mit den Regionallinien der AB ein Überangebot auf dem Abschnitt Waldstatt-Herisau.	



Appenzell Ausserrhoden

2.6 Kapitel 6: Verstärkter Einbezug der Gemeinden

Es ist geplant, die Gemeinden bei künftigen Angebotsänderungen stärker einzubeziehen.

Frage 5: Unterstützen Sie grundsätzlich den in Kapitel 6.3.5 beschriebenen Vorschlag?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	- Grub, Heiden, Herisau, Rehetobel, Urnäsch, Wald - EVP - AB, Postauto	9
Grundsätzlich einverstanden	- GPK, Bühler, Gais, Hundwil, Lutzenberg, Reute, Schönengrund, Speicher, Stein, Trogen, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden - CVP, FDP, PU - SG, Stadt St.Gallen - Regio, AüB, ATAG, TCS, VCS	23
Nein	SP, SVP	2
Keine Beurteilung	- LSS - BAV, TG, AI, Altstätten	5

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag (S. 52/53)	Beurteilung Departement	Beschluss
Schwellbrunn	Es sei unklar, welche Aufgaben und Kompetenzen die zwei ÖV-Kommissionen hätten.	Aufgaben und Kompetenzen müssten vorgängig im Detail definiert werden. Bei den Aufgaben stehen der frühzeitige Einbezug der Regionen inkl. Information sowie die Koordination der Fahrplananliegen im Vordergrund.	Ergänzung Konzept.
GPK, Schönengrund, Waldstatt, Wolfhalden, AüB, SVP, TCS, Bühler, Stein, FDP	Begrüssen stärkeren Einbezug der Gemeinden, lehnen jedoch zwei ÖV-Kommissionen ab. Bevorzugen neu besetzte Verkehrskommission, die den Gesamtverkehr (ÖV und IV) behandelt. Gemeindepräsidentenkonferenz könnte darin regionale Vertreter delegieren. Auch Anspruchsgruppe «Benutzer/Kunden» sollte in Verkehrskommission integriert werden.	Ablehnung: Die Praxis zeigt, dass solche Gremien viel zu gross und schwerfällig werden. Die Abstimmung zwischen IV und öV muss auf Fachebene erfolgen.	
Wald, ATAG, VCS, Walzenhausen, Regio	Auch Kunden (z.B. Pendler, Vertreter der ÖV-Nutzer) und vom ÖV abhängige Organisationen (z.B. ATAG, Regio, AüB) sollten sich in Kommissionen einbringen können.	Ablehnung: Die Praxis zeigt, dass solche Gremien viel zu gross und schwerfällig und damit handlungsunfähig werden. Ein fallweiser Beizug von Verbänden etc. kann je nach Thema aber Sinn machen.	
SP, Bühler, Speicher, Trogen, SVP	Fordert zusätzlich auch eine ÖV-Kommission für das Mittelland. Organisationsform sollte nicht zu starr sein. Auch betroffene Schulen und ÖV-Nutzer sollten in Kommissionen Einsitz nehmen.	Im Mittelland ist der Bedarf zwar weniger ausgewiesen, da die Erschliessung zu einem grossen Teil durch die AB erfolgt. Eine Regionalgruppe, die bspw. einmal jährlich tagt, macht aber auch hier Sinn.	Anpassung Konzept.
Hundwil	Interessen seien regional verschieden. Zahl der Gremien sei daher zu klären.	Kenntnisnahme.	Anpassung Konzept.
Lutzenberg, SP	Bei Planung solle stärker in Verkehrsregionen vorgegangen werden und nicht innerhalb kantonaler Grenzen. Angebote seien mit allen beteiligten Gemeinden einer Linie abzustimmen.	Das wird aktuell schon so gemacht.	
Stadt St.Gallen, SG	SG habe gute Erfahrung mit Koordination in den Regionen gemacht. Fall-	Zustimmung.	Anpassung



Appenzell Ausserrhoden

	weiser Einbezug von Stadt St.Gallen und AöV SG sei notwendig		Konzept.
CVP	Bei grösseren Umwälzungen wie aktuell im Vorderland könnten ad-hoc-Kommissionen im Sinne von Erörterungs-Gesprächsrunden Sinn machen. Dauerhaft würden diese aber nicht benötigt. Auf die bisherige Verkehrskommission könne verzichtet werden.	Zustimmung.	Anpassung Konzept.



Appenzell Ausserrhoden

2.7 Kapitel 7: Infrastruktur

Kapitel 7 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen.

Frage 6: Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Bühler, Grub, Heiden, Lutzenberg, Rehetobel, Schönengrund, Urnäsch • AB, Postauto • SG, Stadt St. Gallen • Regio, VCS	13
Grundsätzlich einverstanden	• GPK, Herisau, Hundwil, Stein, Trogen, Wald, Waldstatt, Wolfhalden • CVP, EVP, FDP, SP, SVP, PU • BAV, AI • AüB, TCS	18
Nein	• Reute, Speicher	2
Keine Beurteilung	• Gais, Walzenhausen • LSS • TG, Altstätten • ATAG	6

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
CVP	Finanzielle Belastung von Kanton und Gemeinden müsse im Auge behalten werden.	Kenntnisnahme.	
SVP	Aussagen zu Unterhalt, Immobilienprojekten und Bushof Lustmühle seien zu wenig ausführlich, konkrete Zahlen fehlen.	Verfügbare Zahlen, die die Kantone und die Gemeinden betreffen, sind im Konzept integriert. Die anderen Projekte sind entweder nicht ausführungsfähig oder laufen über andere Finanzierungsquellen (z.B. über die Leistungsvereinbarungen zwischen Bahn und Bund).	
Trogen, Wald, SP, PU	Fragen sich, wie die Einflussnahme des Kantons bei wichtigen Infrastrukturmassnahmen sichergestellt ist, wenn Kanton und Gemeinden nicht mehr Vertragspartner der Bahnen sind, sondern nur noch einen Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds leisten.	Die Mitsprache bei den Bahngrossprojekten (STEP 2030) ist über die Planungsregionen sichergestellt. Bei den Leistungsvereinbarungen (LV) mit AB und SOB ist die Mitsprache über die jeweilige Bahn möglich, allerdings in geringerem Ausmass als früher, weil für die LV seit FABI der Bund alleine zuständig ist. Das macht zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten Sinn.	
Hundwil, Stein, FDP, PU	Entscheid und Priorisierung zum Bau behindertengerechter Haltestellen solle anhand des Kosten-Nutzen-Verhältnis gefällt werden. Schwächer ausgelastete Haltestellen könnten bei Sanierung einer Strasse oder ähnlich berücksichtigt werden.	Das soll, wie im Konzept ausgeführt, auch so gemacht werden.	
SP	Geplanter Kreisel beim Bahnhofplatz/Bushof Herisau sei für den Langsamverkehr ungeeignet, beim Bahnhof Gossau fehle eine zweite Unterführung zu AB, in Heiden sei die Verknüpfung zum Langsamverkehr sicherzustellen, die Linie 856 sei bis zum Bahnhof Altstätten zu verlängern, fordert mindestens eine Toilette pro Zug oder geöffnete Toiletten auf Bahnhöfen, geheizte Wartehäuschen auch in Randzeiten,	Diese Anliegen werden in den jeweiligen Projekten oder durch die verantwortlichen TU bearbeitet. Forderungen wie eine zweite Unterführung in Gossau oder eine Verlängerung der Linie 856 zum Bahnhof Altstätten sind allerdings aus Kosten-Nutzen-Gründen völlig unrealistisch.	



Appenzell Ausserrhoden

	Echtzeitinformation bei Bushaltestellen sowie Knopf für «Bushalt anfordern».		
TCS	Arealentwicklung beim Bahnhof Herisau sei sehr wichtig (7.3.1).	Zustimmung.	
TCS	Kosten und Risiko beim Ruckhaldentunnel erstaunen. Ist eine Kostenüberschreitung vorhanden (7.2.1)?	Nein, das Projekt ist gemäss aktuellem Standbericht der AB im Kostenrahmen.	
TCS	Es solle geprüft werden, ob das Ruckhalde-Bahntrasse nicht in eine Entlastungs-Strasse umgebaut werden könne, bis Autobahnanschluss Güterbahnhof und Verlängerung in Liebegg verwirklicht seien. Diese Strecke könne später als Erschliessung für dieses Gebiet dienen (7.2.1).	Dies ist nicht Gegenstand des öV-Konzeptes.	
Herisau	In der Lustmühle (Teufen) müsste per 2023 ein Buswendeplatz vorhanden sein. Der Bau desselben sei im vorliegenden Konzept nicht enthalten. Er sei auch im Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms der 3. Generation mit Umsetzungshorizont 2019-2022 nicht enthalten.	Vorbereitungsarbeiten für Buswendeplatz in Lustmühle sind am Laufen. Da das Projekt nicht ausführungsfähig ist, ist es nicht im Konzept enthalten. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist es enthalten.	
Stein	Sollte die Linie 180 auf Lustmühle verkürzt werden, seien dort bauliche Massnahmen zum sicheren, direkten und problemlosen Umstieg zu treffen.	Eine direkte Haltekante zwischen Kantonsstrasse und Haltestelle Lustmühle der AB ist nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich technisch nicht möglich. Die beiden Postauto-Haltestellen in der Lustmühle sind aber sehr nahe bei der AB-Haltestelle und mit zwei Fussgängerstreifen mit der AB-Haltestelle verbunden.	
Stein	Stadt St.Gallen habe bei allfälligem Bau von Pfortneranlage auch Postautokurs Herisau-St. Gallen zu berücksichtigen (z.B. mit intelligenter Pfortneranlage).	Zustimmung. Wird im Rahmen des Verkehrsmanagements durch AR gefordert.	Ergänzung Konzept.
AI	Für integralen Viertelstundentakt auf der DML mit stündlichen Schnellzügen Appenzell-Schülerhaus sei gemäss Betriebskonzept der AB der Umbau des Bahnhof Teufen Voraussetzung (3. Betriebsgleis). Dies soll ergänzt werden (7.2.1, Absatz 4, letzter Satz).	Zustimmung.	Korrektur Konzept.
BAV	Kapitel 7.1.2 Ausbau über Leistungsvereinbarung 2017-2020: - Titel stimme nicht; hier gehe es um Betrieb und Substanzerhalt, nicht Ausbau - «Einzigste Ausnahme sind Beiträge, die für die Anpassung des Rollmaterials..»: Das sei keine Ausnahme, da es den RPV betreffe. Dieser Absatz gehöre in ein anderes Kapitel.	Zustimmung.	Korrektur Konzept.
BAV	Kapitel 7.2.1 Durchmesserlinie der AB: - «Der Bau..»: sei durch «Ausbau» zu ersetzen - «und der Leistungsvereinbarung» sei zu ergänzen mit «(und) die Anpassungen bzw. Erneuerung der bestehenden Infrastruktur als Substanzerhaltungs-Massnahmen im Rahmen (der Leistungsvereinbarung)» - «eine Zugskreuzung und damit» sei zu streichen - «keinen Einfluss auf den Fahrplan»: könnte ergänzt werden (neben Vorbehalt für den Realisierungszeitraum): «(keinen) direkten (Einfluss auf den Fahrplan), dient aber dem stabilen Betrieb»	Zustimmung (ausser zweiter Punkt, die Formulierung würde zur schwerfällig).	Korrektur Konzept.
SG	Bei der Bedeutung von Haltestellen sollen zusätzlich Spitäler und öffentliche Einrichtungen wie Gemeindehaus aufgeführt werden. (7.3.3)	Zustimmung.	Ergänzung Konzept.
SVP (ganzes Kapitel)	Scheint unklar, wie der Unterhalt geregelt sei.	Unterhalt und Erneuerung des Schienennetzes und der Bahnhöfe werden vollständig durch den Bund (BIF) finanziert; der Unterhalt an kommunalen Bushöfen haben die Gemeinden zu tragen. Die Finanzierung der Infrastruktur ist im Detail auf den S. 54 bis 59 beschrieben.	



Appenzell Ausserrhoden

2.8 Kapitel 8: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 8 wird die Entwicklung der Abteilungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Ferner werden in Kapitel 8.4.3 die Kantons- und Gemeindeanteile für das Jahr 2019 (Stand Einführung DML) aufgelistet.

Frage 7: Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?		
Antwort	Vernehmlasser	Anzahl
Ja	• Trogen, Urnäsch • CVP, EVP • SG, Stadt St.Gallen • Regio	7
Grundsätzlich einverstanden	• Bühler, Grub, Hundwil, Lutzenberg, Stein, Wald • SP, SVP, PU • AB, Postauto • BAV	12
Nein	• Gais, Herisau • TCS	3
Keine Beurteilung	• GPK, Heiden, Rehetobel, Reute, Schönengrund, Waldstatt, Walzenhausen, Wolfhalden • FDP • LSS • TG, AI, Altstätten • AÜB, ATAG, VCS	15

Bemerkungen (siehe auch übergeordnete Bemerkungen weiter vorn)			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
Bühler	Fragt sich, ob Infrastrukturmassnahmen bis 2022 tatsächlich im genannten Ausmass zurückgehen (8.2).	Ja, weil die Beiträge von Kanton und Gemeinden an die DML auslaufen (S. 61).	
Hundwil, Stein, TCS	Kosten für Gemeinden dürfen in Zukunft nicht weiter steigen. Es sollten keine Kostensteigerungen resultieren, dichter Fahrplan sollte zu Passagierzunahme führen. Da Fr. 2 Mio. Mehrkosten generiert würden, werde das Angebot verstärkt subventioniert.	Das hängt davon ab, in welchem Ausmass der öV weiter ausgebaut wird und in welchem Mass sich der Bund an den Mehrkosten beteiligt. Ausserdem kann der Regionalverkehr nicht kostendeckend betrieben werden. Im Gesamtdurchschnitt resultiert ein Kostendeckungsgrad von ca. 50 Prozent. Das bedeutet, dass die Hälfte der Kosten durch Steuergelder finanziert werden muss. Die andere Hälfte bezahlen die Fahrgäste direkt über den Kauf der Fahrausweise.	
Gais, Lutzenberg, Schwellbrunn	Obwohl Gemeindeanteil (total) im Kanton 2017-2022 tiefer sei als im 2016, nehme Gemeindeanteil für Gais, Lutzenberg bzw. Schwellbrunn zu (8.4.3).	Das kann in Einzelfällen vorkommen, da die DML-Beiträge im Jahr 2019 auf Fr. 322'000 sinken (2016 Fr. 2,5 Mio.) und für die DML ein anderer Verteilschlüssel gilt als für das Angebot.	
Reute	Kostenfolge einzelner Massnahmen seien für Gemeinden unklar (8.4.3).	Es würde zu weit führen, für jede einzelne Massnahme den Gemeindeanteil zu berechnen. Die Zusammenstellung der Kosten von Angebot und Infrastruktur ist in Kap. 8 zu finden. Nach Bedarf kann jede Gemeinde weitere Berechnungen	



Appenzell Ausserrhoden

		aufgrund ihres Anteils am Gemeindeverteilungsschlüssel vornehmen.	
Hundwil	Verlässliche Angaben sollten vor Abschluss der Voranschläge in den Gemeinden vorliegen.	Dies ist gelebte Praxis. Die Gemeinden werden jeweils im August (Informationsveranstaltung Aff) mit den massgebenden Voranschlagzahlen bedient.	
GPK, Schönengrund, Waldstatt, Wolfhalden, FDP, AÜB	Auch andere Finanzierungsschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden müssten diskutierbar sein.	Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) tragen Kanton und Gemeinden die ungedeckten Kosten des öV je zur Hälfte.	
Grub, Heiden, AB, Postauto	Die Finanzierung des Bushofes in Heiden müsste im Kapitel 8.2 ergänzend zu Kapitel 7.3.2 explizit erwähnt und aufgeführt werden.	Ablehnung: Es liegt noch kein baureifes Projekt vor. Der Start für die Detailplanung ist noch nicht erfolgt und der Projektlead noch nicht geklärt.	
BAV	Kapitel 8.2 Entwicklung der Kosten für den Ausbau der Infrastruktur: Der Titel sei nicht ganz korrekt, denn es gehe nicht nur um Ausbau.	Zustimmung.	Ergänzung Konzept.
BAV	Schlägt vor, in Kapitel 8.4.1 die Kantonsquote 2018, welche zwischenzeitlich um 1% gekürzt wurde, zu erwähnen (S. 62).	Zustimmung.	Ergänzung Konzept.
BAV	In der Tabelle in Kapitel 8.4.2 würden nur die Abgeltungen (Bund, Kanton inkl. Gemeinden) vom Angebot aufgezeigt. Es fehlen die Kosten der Infrastruktur, welche zu Lasten des Bundes fallen. Entweder sollte der Text oder die Tabelle angepasst werden.	Zustimmung.	Ergänzung Konzept.
GPK, Waldstatt, Wolfhalden, AÜB	Vermuten gewissen Nachholbedarf bei der Infrastruktur und erachten die Einschätzung daher als möglicherweise zu optimistisch.	Die Kostenschätzung für die DML richtet sich nach den aktuell verfügbaren Zahlen. Nicht Teil der Schätzung sind die Infrastrukturbeiträge (Substanzerhalt und Erneuerung) die über die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der AB laufen und vom Bund finanziert werden.	
Speicher	Der Kostenverteilungsschlüssel sei nicht nachvollziehbar. Gewichtung der Bahn- gegenüber Postautoverbindungen im Kostenverteiler sei zu überdenken. Investitionen sollten schwerpunktmässig von Gemeinden getragen werden, die auch davon profitieren (z.B. Tourismus) (8.4.3).	Kein Handlungsbedarf ersichtlich. Die Verordnung über das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (V GöV) wurde vom Kantonsrat am 24. März 2014 teilrevidiert (als Folge der SVP-Initiative „Mehr Mitsprache bei der öV-Finanzierung“) und der heute gültige Kostenverteiler erlassen.	
Speicher	Bezahle aktuell zusätzlich Fr. 70'000 für Ortsbusverbindung Speicherschwendi-Speicher-Teufen. Notwendigkeit dieser zusätzlichen Zahlung durch Gemeinde sei nicht nachvollziehbar.	Abschnitt Speicher-Speicherschwendi wird von Kanton und Bund nicht mitfinanziert, da es sich um Ortsverkehr handelt.	

2.9 Allgemeine Bemerkungen

Nachfolgend sind weitere Bemerkungen zu Frage 8 und aus den Begleitbriefen zusammengefasst. Wo diese Bemerkungen einen Bezug zu einzelnen Kapiteln haben, sind sie in vorstehende Bemerkungen aufgenommen worden und nachfolgend nicht mehr aufgeführt.

Frage 8: Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:			
Vernehmlasser	Bemerkungen, Antrag	Beurteilung Departement	Beschluss
VCS	Unter 6.3.4. werde mögliche Umstellung auf Busbetrieb der Linien 856 Altstätten – Gais, 857 Rorschach – Heiden und 858 Rheineck – Walzenhausen angesprochen. Vorgeschlagene Erarbeitung einer Studie werde als sinnvoll erachtet. Mit den Auswirkungen der Einstellung des Abschnitts Altstätten SBB-Altstätten Stadt der Linie 856 seien Erfahrungen bereits vorhanden.	Die Studie wird ergebnisoffen in Auftrag gegeben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zum Status Quo.	
Walzenhausen	Rheineck-Walzenhausen und Rorschach-Heiden seien unbedingt als Bahnbetrieb beizubehalten. Ein Busbetrieb sei im touristischen Kontext unattraktiv. Stattdessen sollten technologische Erneuerungen angedacht werden.	Die Studie wird ergebnisoffen in Auftrag gegeben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zum Status Quo.	
TCS	Bahnlinie Gais-Altstätten solle aus Kosten-Nutzen Überlegungen in Buslinie umgewandelt werden.	Die Studie wird ergebnisoffen in Auftrag gegeben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zum Status Quo.	
Gais	Bahnlinie Altstätten-Gais müsse unbedingt erhalten bleiben, da sie wichtige Funktion im Tourismus- und Freizeitverkehr wahrnehme und zahlreiche Angebote an dieser Strecke erschliesse oder erfülle. Gais möchte auch Gebiet Rietli-Stoss touristisch aufwerten mit Einbindung der Bahn. In Altstätten seien aber die Anschlüsse markant zu verbessern.	Die Studie wird ergebnisoffen in Auftrag gegeben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zum Status Quo.	
Regio	Eine verstärkte und raschere Fokussierung des Mitteleinsatzes auf Linien, wo der ÖV seine Stärke als Massenverkehrsmittel ausspielen kann, wäre zu begrüssen (Kapitel 6.3.4). Dabei seien Chancen von alternativen Erschliessungsformen oder Angebotskonzepten für die betroffenen Gemeinden in den Vordergrund zu rücken.	Die Studie wird ergebnisoffen in Auftrag gegeben. Das Spektrum reicht von der Ablösung durch einen Busbetrieb über eine Automatisierung (führerloser Betrieb) oder Stilllegung bis zum Status Quo.	
AI	Linie 856 werde zurzeit durch AI zu einem Drittel mitbestellt und abgegolten. Sofern AI mit der Neuverteilung der IKV ab Dezember 2018 hier nicht mehr mitbestelle, habe AI keine Bemerkungen zur beabsichtigten Studie. Auch ein Busbetrieb wäre für AI denkbar.	Kenntnisnahme.	
Herisau	Kapitel 6.2.2 beleuchte die Situation der Zusammenarbeit bei Projekten von Bestellerseite. Nur weil die praxisorientierten Transportunternehmen einzelnen Projekten skeptisch gegenüber stehe, müsse das nicht zwingend heissen, dass der theoretische Lösungsansatz der Bestellerkantone der richtige sei.	In diesem Kapitel geht es nicht um Theorie und Praxis, sondern um die verstärkte Zusammenarbeit zwischen Ersteller und Besteller bei gemeinsamen Projekten.	
AB, Regiobus	Einige Projekte (DFI, Sicherheit) seien abgeschlossen und befänden sich in der laufenden Umsetzung. Das möge die Begründung sein, warum die Anzahl Zusammenarbeitsprojekte im OSTWIND geringer würde. Zudem sei nicht die Anzahl, sondern die Qualität der Projekte als Gradmesser zu	Kenntnisnahme.	



Appenzell Ausserrhoden

	nehmen.		
Reute	Bemängelt die späte Einbindung der Gemeinden bei vorliegendem öV-Konzept. Ist befremdet, dass während der Vernehmlassung zum öV-Konzept bereits an Detailplanung Vorderland gearbeitet worden sei, ohne die grundsätzliche Meinung zum Konzept zu kennen.	Der Einbezug der Gemeinden erfolgte nicht zu spät, sondern im Rahmen des ordentlichen Vernehmlassungsverfahrens. Erst im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde deutlich, dass aufgrund der Änderungen im Fernverkehr und der damit verbundenen neuen Taktlage der Linien 120 und 121 (Engelburg-St.Gallen-Heiden) ein neues Konzept für das Vorderland nötig ist. Wegen des zweijährigen Bestellverfahrens muss die Detailplanung im Vorderland parallel zum vorliegenden Konzept laufen, sonst können die Anpassungen auf 2018 nicht umgesetzt werden. Das ist im Übrigen generell so, denn die Planungsarbeiten sowie die übrigen Entwicklungen (z.B. Veränderungen in der Finanzierung, Entwicklung DML etc.) sind dynamisch (Dauer Konzepterarbeitung vom Start bis zum KR rund 15 Monate). Im Konzept wird jeweils der aktuelle Stand wiedergegeben.	
Reute	Bemängelt, dass den Aussagen und Kennzahlen zu Grunde liegendes Zahlenmaterial nicht offengelegt werde im öV-Konzept.	Transparenz ist vorhanden. Alle relevanten Zahlen wurden offengelegt. Die Auswertung weiterer Kennzahlen macht im Rahmen des öV-Konzeptes keinen Sinn.	
SG	Vollständige Netzgrafik mit Anschlüssen in St. Gallen, Gossau und Herisau wäre hilfreich.	Wird für die definitive Fassung erstellt, sobald die Fahrpläne tatsächlich geklärt sind.	Anpassung Netzgrafik.
SG, Stadt St.Gallen	Netzgrafik: Fahrzeiten der AB seien noch überarbeiten. Standzeiten in St. Gallen seien so kurz wie möglich zu halten (1-2 Minuten). 5 Minuten seien zu lange, um Ziel der DML zu erfüllen. Idealerweise seien die Standzeiten zudem in beiden Richtungen gleich lang.	Der Fahrplan der AB wird zurzeit überarbeitet.	
Heiden	In der Netzgrafik Vorderland fehle der Ringzug S4 sowie die Anschlüsse nach Graubünden (Beilage 2).	Der Ringzug ist in der Netzgrafik vorhanden, wird aber nicht als Ring dargestellt. Die Anschlüsse werden in der kompletten Netzgrafik eingebaut.	Anpassung Netzgrafik.
FDP	Fahrpläne führen für Verbindung Urnäsch-St.Gallen teilweise über Gossau, wo aber ein Standardbillett Herisau-St. Gallen nicht gültig sei. Das sei kundenunfreundlich und berge Gefahr einer Busse.	In der elektronischen Fahrplanabfrage werden jeweils verschiedene Routen angezeigt. Es liegt in der Eigenverantwortung der öV-Benutzenden, die richtigen Billette zu haben.	
SP	Bei der Anbindung des Vorderlands ans Rheintal soll bei der Angebotsplanung in Betracht gezogen werden, auf kurzen Teilstrecken im Nachbarkanton auf die Beteiligung von SG gemäss Art. 10 Abs. 2 GöV zu verzichten, wenn damit befriedigende Frequenzen erreicht werden könnten.	Art. 10 Abs. 2 GöV lässt eine alleinige Finanzierung von kantonsüberschreitenden Linien zu.	
Rehetobel	In Stosszeiten beständen Kapazitätsprobleme in den Postautos, was zu Stehplätzen auf kurvenreicher Strecke führe. Abhilfe könnte der Einsatz von Doppelstockbussen schaffen.	Neue Doppelstöcker kommen ab 2017 sukzessive in den Einsatz. Der Fahrzeugeinsatz wird 2019 überprüft. Auf einzelnen Spitzenkursen lassen sich Stehplätze aber nicht vermeiden.	
PU	Bedarfsabklärungen seien auch kantonsübergreifend vorzunehmen	Kantonsübergreifende Linien werden stets mit den Nachbarkantonen abgestimmt.	
PU, Hundwil	Schülertransporte und Stundenplan sollten aufeinander abgestimmt sein. Kantonsschule Trogen sowie Oberstufe Stein müsse gut mit ÖV erreichbar sein.	Wird heute schon gemacht.	
AB	Erachtet die Finanzierung der Substanzerhaltung der Infrastruktur und die zeitgleiche Umsetzung der BehiG-Vorgaben (Perronerhöhungen) als keineswegs gesichert. Damit müsse in den nächsten vier Jahren der Fokus auf der dringend notwendigen Substanzerhaltung, der Sanierung der Bahnübergänge und der Inbetriebnahme der DML-Infrastrukturausbauten	Kenntnisnahme.	



Appenzell Ausserrhoden

	liegen. Sämtliche Perronerhöhungen und kostspieligere Instandhaltungsarbeiten (z.B. Sanierung Viadukt Appenzell, Kreuzungsstelle Schopfhalde) müssten terminlich in die Periode 2021ff. geschoben oder optional finanziert werden.		
Trogen	Häufige Wechsel am Angebot verunsichern Kunden. Gute Öffentlichkeitsarbeit ist gefordert.	Kenntnisnahme. Kommunikation von Angebotsänderung ist primär Sache der TU.	
SP	Kanton als Besteller müsse Interessen der Fahrgäste gegenüber den Transportunternehmen deutlicher vertreten. Den Anschlüssen sei ein besonderes Augenmerk zu schenken.	Kenntnisnahme.	
Hundwil, Stein, FDP	Auf Linie 180 (und anderen Linien) gäbe es kaum Ticketautomaten. Diese sollten jedoch längerfristig in allen Postautos eingesetzt werden, um Fahrplanstabilität zu gewährleisten.	Ticketautomaten in Postautos ist aufgrund der Fahrplanstabilität tatsächlich ein Thema, vor allem in städtischen Gebieten. Postauto setzt aber nach wie vor hauptsächlich auf den Verkauf via Chauffeur. Weiterleitung Anliegen an Postauto.	
AB	Wünscht eine Intensivierung der Zusammenarbeit im Bereich Tourismus und Vermarktung touristischer Leistungen.	Kenntnisnahme.	
EVP	Eine parallele Stärkung des Individualverkehrs ab Teufen nach und durch St.Gallen widerspreche der Verlagerungspolitik des Pendlerverkehrs und Investitionen in die Durchmesserlinie.	Kenntnisnahme.	
Gais, SVP	Insbesondere der Viertelstundentakt führt dazu, dass Bahnübergänge oft zu lange geschlossen seien und zum Nadelöhr für den Individualverkehr werden, z.B. Säge Herisau, Bühler West und Gais Kantonsstrasse im Bereich Grüt, wo im Übrigen die Barrieren bereits zu seien, auch wenn der Zug in Zweibrücken noch halten müsse.	Weiterleitung Anliegen an AB.	
Urnäsch	Warterräume seien bis zur Fahrt des letzten Zuges offenzuhalten (vor allem im Winter).	Weiterleitung Anliegen an AB.	
Wald	Anschlusszeiten in Trogen seien mit drei Minuten zu knapp, da der Postautokurs Heiden-Trogen sehr oft verspätet sei (z.B. schlechten Witterungsverhältnissen oder Baustellen).	Kenntnisnahme (heutiger Fahrplan). Wird im Fahrplan 2019 überarbeitet.	
Wolfhalden	Fordert wieder Schnellzugshalte in Rheineck.	Kenntnisnahme. Der Kanton SG plant bis auf weiteres nicht mit einem REX-Halt in Rheineck.	
Urnäsch, SP, SVP, FDP	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sollte erhöht bzw. eingehalten werden, um attraktive, schlanke Anschlüsse zu gewährleisten.	Kenntnisnahme. Die Fahrplanplanung und die Einhaltung der Fahrplanstabilität liegen primär in der Verantwortung der TUs.	
SP	Kann nicht nachvollziehen, weshalb Teufen-St. Gallen 2 Zonen und Speicher-St.Gallen 3 Zonen seien (6.2)	Der Zonenplan wurde aufgrund von Beschlüssen des Tarifverbundrates (höchstes Entscheidgremium im OTV) auf Dezember 2014 überarbeitet. Grundlegende Änderungen am Zonenplan werden in nächster Zeit nicht vorgenommen.	
CVP, FDP	Im öV-Konzept fehle die Thematisierung von Zonen- und Tarifänderungen im Tarifverbund OSTWIND. Ausweitungen des Verbundgebiets, z.B. nach Schaffhausen oder Liechtenstein, dürfen nicht zu Verteuerungen von Abos führen (6.2).	Der Zonenplan wurde aufgrund von Beschlüssen des Tarifverbundrates (höchstes Entscheidgremium im OTV) auf Dezember 2014 überarbeitet. Der Einbezug von SH führt nicht zu einer Verteuerung der Abos.	
Hundwil, Reute, Urnäsch, PU	Zoneneinteilung OSTWIND sei schlecht und unübersichtlich. Es sollte auf örtliche Gegebenheiten Rücksicht genommen werden (z.B. im Bereich Linie 180, im Vorderland, auf Relation Urnäsch-Waldstatt).	Der Zonenplan wurde aufgrund von Beschlüssen des Tarifverbundrates (höchstes Entscheidgremium im OTV) auf Dezember 2014 überarbeitet. Grundlegende Änderungen am Zonenplan werden in nächster Zeit nicht vorgenommen.	
SP	Bedienfreundlichkeit der Billettautomaten sei ungenügend (6.2).	Die Kantone fordern im Rahmen der Offerteinladung 2018/2019, dass die	



Appenzell Ausserrhoden

		Bedienfreundlichkeit der Automaten auf deren Ersatz verbessert wird. Die Zuständigkeit liegt bei den Transportunternehmen der Genossenschaft OTV.	
SP	Abos und Billette müssten lesbar bleiben. Billette nur mit Zonennummern ohne Ortsangaben erfüllen diese Vorgabe nicht (6.2).	Weiterleitung an zuständige Stelle.	