Appenzell Ausserrhoden

Departement Bau und Volkswirtschaft
Tiefbauamt
Kasernenstrasse 17 A
9102 Herisau

www.ar.ch
tiefbauamt@ar.ch

Appenzell Ausserrhoden

3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022

Appenzell Ausserrhoden

Zusammenfassung ... 3
1. Ausgangslage ... 4
1.1 Das Kantonsstrassennetz ... 4
1.2 Nebenanlagen ... 4
1.3 Gesetzliche Grundlagen ... 4
1.4 Kantonaler Richtplan ... 5
1.5 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard ... 5
1.6 Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee ... 5
1.7 Unfallschwerpunkte ... 6
1.8 Öffentlicher Verkehr ... 7
1.9 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden, Koordination ... 7
1.10 Ausbauvorhaben Dritter, Koordination ... 8
1.11 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz BehiG ... 9
1.12 Sanierung der Fussgängerstreifen ... 10
2 Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland ... 11
2.1 Aktueller Stand ... 11
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm ... 12
3 Rückblick und Controlling 2. Programm 2015-2018 und Stand Umsetzung Agglomerationsprogramm ... 13
4 Das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 ... 15
4.1 Periode ... 15
4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung ... 15
4.3 Nachführung und Controlling ... 15
4.4 Zustand des Strassennetzes ... 15
4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick ... 17
4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten ... 18
4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden ... 24
4.8 Kleinprojekte ... 25
4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt ... 25
4.10 Anlagen für den Radverkehr ... 25
4.11 Sanierung der Fussgängerstreifen ... 26
4.12 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung ... 26
4.13 Lärmschutz ... 26
4.14 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen ... 27
5 Finanzen ... 29
5.1 Gesetzliche Grundlage ... 29
5.2 Strassenfinanzierung auf Stufe Bund ... 29
5.3 Einfluss Netzbeschluss per 1. Januar 2020 ... 29
5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2020-2022, Nettoinvestitionen Strassenbau ... 29
5.5 Werterhaltende Strassenbauprojekte in der Erfolgsrechnung ... 30
5.6 Zusammenfassung von Objekten der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung ... 30
5.7 Verfügbare Mittel ... 30
5.8 Mittelbedarf total ... 32
5.9 Vergleich Mittelzufluss und Mittelbedarf ... 32
5.10 Teuerung ... 33
5.11 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung ... 33
6 Ausblick 2023-2026 ... 34
6.1 Generell ... 34
7 Anhang ... 34
7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3 ... 34
7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2017, A3 ... 34
7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, Stand Frühjahr 2017, A3 ... 34
7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen ... 34
7.5 Übersicht ÖV auf der Strasse, A3 ... 34
7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2019-2022, A3 ... 34
7.7 Übersicht Nebenanlagen TBA ... 34
7.8 Liste Controlling 1. Strassenbauprogramm 2011-2014 ... 34
7.9 Liste Controlling 2. Strassenbauprogramm 2015-2018 ... 34
7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1994-2017 ... 34
7.11 Gesamtüberblick Umfahrung Herisau mit Nieschbergtunnel und Wachteneggtunnel ... 34

Zusammenfassung

Drei wichtige Vorhaben prägen das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022. Mit dem Umbau der Kreuzung Bahnhofstrasse zu einem Kreisel als Vorleistung zur Arealentwicklung am Bahnhof Herisau soll das grösste Strasseninfrastrukturvorhaben seit 30 Jahren umgesetzt werden. In Teufen soll nach jahrzehntelanger Planung die Erneuerung der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden und mit der Aufnahme der A25 ins Nationalstrassennetz wird die Gleichbehandlung der Appenzeller Kantone mit der übrigen Schweiz Realität.

Hinzu kommen neue Herausforderungen aus den weiterhin zunehmenden Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Gesellschaft, etwa beim rollenden Langsamverkehr oder bei der Sicherheit von Schulwegen. Auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen und die Werterhaltung des bestehenden Netzes als Daueraufgabe erfordern koordinierte Planungen und entsprechende finanzielle Mittel.

Im Rückblick auf das 2. Strassenbauprogramm 2015-2018 ist ein Grossteil der geplanten Vorhaben auf guten Wegen. Viele Objekte sind bereits erstellt. Die übrigen sind weit fortgeschritten in der Planung. Es gab auch Verzögerungen und Rückschläge aufgrund politischer Prozesse, Gerichtsverfahren, anderer Dringlichkeiten und beschränkter Ressourcen, beispielsweise beim Ausbau des Winkler Stichs in Herisau. Einzelne Objekte wurden ins vorliegende Programm übertragen.

Die im 3. Strassenbauprogramm 2019-2022 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie den Planungen und Vorgaben von Dritten. Die Projektierungsarbeiten sind grösstenteils bereits gestartet. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Bauvorhaben sind den Standortgemeinden bekannt, viele werden von den Gemeinden explizit gewünscht.

Das Programm beginnt am 1. Januar 2019 und endet am 31. Dezember 2022. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann.

Das Programm umfasst 28 Ausbauprojekte. In den vier Jahren sollen brutto rund 78 Mio. Franken in den Ausbau und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 62 Mio. Franken. Das entspricht dem Voranschlag 2019 und dem Aufgaben- und Finanzplan 2020-2022. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung.

Der Regierungsrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Programm den heutigen wie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen vor Ort und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht zu werden. Die Stärkung des Bahnhofareals Herisau ist für das wirtschaftliche Vorankommen des Kantons sehr wichtig, der regionale Ausgleich ist gleichwohl sichergestellt.

Bild 1 und 2: Kantonsstrasse Nr. 1, Kasernenstrasse Herisau, Abschnitt Walke, Herisau. Ausbau mit Gehweg und Bushaltestelle für Erreichbarkeit Migros-Provisorium, Ausführung 2016. Zustand vor und nach dem Ausbau.

1. Ausgangslage

1.1 Das Kantonsstrassennetz

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat aus historischen Gründen ein dichtes Kantonsstrassennetz. Es ist unterteilt in drei Strassenklassen. Die Durchgangsstrasse Herisau und die Umfahrung Teufen gelten als Hochleistungsstrassen.

Hauptverkehrsstrassen, inkl. Hochleistungsstrassen (HVS, HLS)	87	km
Regionalverbindungsstrassen (RVS)	53	km
Lokalverbindungsstrassen, Sammelstrassen (LVS)	87	km
Total	227	km

Das Kantonsstrassennetz besitzt einen Anlagewert bzw. Wiederbeschaffungswert von rund 4'500 Fr./m oder von insgesamt rund einer Milliarde Franken. Die eigenen Erfahrungswerte und schweizweite Vergleiche rechnen mit einer jährlichen Erneuerungsrate von 1.5-2.5 % des Anlagewerts. Umgerechnet bedeutet das für den Kanton Appenzell Ausserrhoden einen mittleren Finanzbedarf pro Jahr von rund 20 Mio. Franken für die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25-30 Jahren sind mit diesen Geldern jährlich rund 8 km Strassen auszubauen oder instand zu stellen.

Anhang 7.1: Situation Übersicht Kantonsstrassen

Das dichte Kantonsstrassennetz hat nicht zuletzt finanzielle Konsequenzen. Während beispielsweise im Kanton St. Gallen auf einen Einwohner oder eine Einwohnerin 1.35 m Kantonsstrasse zum Unterhalt und zur Finanzierung kommen, sind das in Appenzell Ausserrhoden 4.13 m. Im Richtplan, Stand Nachführung 2015, sind die Strassenzüge aufgelistet, welche aufgrund ihrer Bedeutung aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen und den Standortgemeinden abzutreten sind.

Abzutretende Strassen gemäss Richtplan:

Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse Herisau	2’554 m
Kantonsstrasse Nr. 21.2, Schützenstrasse Herisau	1’148 m
Kantonsstrasse Nr. 4.3, Güterstrasse, Herisau	688 m
Kantonsstrasse Nr. 19, Freihof-Bahnhof, Heiden	848 m
Total	5'238 m

1.2 Nebenanlagen

Nebenanlagen von Strassen sind Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen, wie Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc. Die Betriebskosten werden ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die vier wichtigsten Nebenanlagen sind die Werkhöfe Herisau und Heiden sowie die Stützpunkte Urnäsch und Gais. Der Werkhof Heiden hat einen Sanierungsbedarf bei dem seit Jahrzehnten unbenutzten Splittbunker. Ein entsprechendes Projekt ist in Bearbeitung (vgl. Kap. 4.7).

Anhang 7.7: Übersicht Werkhöfe Tiefbauamt als Nebenanlagen

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 28 des Strassengesetzes (StrG; bGS 731.11) erstellt der Regierungsrat ein Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauvorhaben bezeichnet. Dieses Programm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und erscheint daher vorliegend als Vierjahresprogramm. Zu den Aufgaben im Strassenbau- und Investitionsprogramm gehören auch der Lärmschutz gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung (SR 841.41), das Verkehrsmanagement im Verkehrsraum St.Gallen, das Mobilitätsmanagement sowie die Umset-

zung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen. Die finanzielle Beteiligung an der Sanierung der Bahnübergänge sollte im Jahr 2020 abgeschlossen sein. Basis für die Finanzierung des Strassenbauprogramms ist das Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2).

1.4 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan, Nachführung 2015, vom Kantonsrat genehmigt am 30. Oktober 2017, listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf:

- Prioritärer Mitteleinsatz für die Werterhaltung bestehender Strassen, vor allem für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fussgänger;
- Berücksichtigung weiterer Nutzungsbedürfnisse, insbesondere Anforderungen der Aufenthalts- und Wohnqualität, der Erschliessung, des Ortsbildes und der Durchfahrtsmöglichkeiten;
- Beachten der Gestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung der historisch gewachsenen baulichen Strukturen und des ökologischen Ausgleichs;
- Ortsdurchfahrten besser auf die Bedürfnisse der Siedlungsqualität abstimmen und aufwerten;
- Umsetzen der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm und Ausweitung des Langsamverkehrskonzepts der Agglomeration St.Gallen-Bodensee auf die übrigen Gemeinden.

1.5 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard

Der Strassenbau bedarf gewisser Standards. Man unterscheidet die geometrischen und die technischen Standards. Erstere beschreiben den notwendigen Strassenquerschnitt und werden durch das geometrische Normalprofil (GNP) festgelegt. Letztere beschreiben die Materialien, die Aufbauten, die Bauvorgänge etc. Sie benötigen vertieftes technisches Wissen und werden hier nicht weiter ausgeführt.

Das GNP ist die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnitts, welche für eine bestimmte Strecke oder eine Strassenklasse anzuwenden sind. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile der massgebenden Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeug, Velofahrer, Fussgänger) entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des GNP. Das so festgelegte GNP gestattet den Verkehrsteilnehmern, sich sicher sowie gemäss der festgelegten Verkehrsqualität und Geschwindigkeit fortzubewegen. Die Strassenverordnung (StrV; bGS 731.111) gibt Minimalbreiten vor, die auf den Normen basieren.

Die Schweizer Norm wurden im Sommer 2017 durch die Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) als zuständiges Normierungsgremium ohne fundierte Absprache mit den Kantonen angepasst (SN 640 201, Geometrisches Normalprofil, gültig ab 30. Juni 2017, zurückgezogen per 1. Juni 2018). Die neue Norm wies differenzierte Masse für die Bemessung des GNP unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit aus. Erhöht wurden die Grundabmessung des Verkehrsteilnehmers, der Bewegungsspielraum und der Gegenverkehrszuschlag. Der Sicherheitszuschlag blieb unverändert. Eine starre Anwendung der neuen Normen führte indes zu deutlichen Verbreiterungen der Strassenquerschnitte, namentlich innerorts. Aufgrund vielseitiger Proteste durch die Kantone und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat der VSS die neue Norm im Juni 2018 wieder zurückgezogen. Es gilt weiterhin die alte Norm. Eine erneute Überarbeitung unter besserer Einbindung der Kantone und der bfu wurde gestartet.

Anhang 7.4: für die drei Ausserrhoder Strassenklassen je das geometrische Normalprofil

1.6 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist mit den fünf Gemeinden Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher und Lutzenberg im Perimeter des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee. Die Erarbeitung des Agglomerationspro-

gramms erfolgte über die drei Kantone Appenzell Ausserrhoden, St.Gallen und Thurgau. Das Resultat entspricht einem breit abgestützten politischen Konsens.

Das Agglomerationsprogramm St Gallen-Bodensee, 3. Generation, umfasst ebenfalls die Periode 2019-2022. Es wurde im Herbst 2016 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Der definitive Prüfbericht liegt seit 14. September 2018 vor. In der Periode 2019-2022 sind im Kanton Appenzell Ausserrhoden mehrere strassenseitige Infrastrukturmassnahmen angemeldet worden. Das wichtigste Projekt aus kantonaler Sicht ist die Arealentwicklung Bahnhof Herisau mit den zwei Teilprojekten Umbau Kreuzung Bahnhofstrasse zu einem Kreisel und Neubau Bahnhofplatz/Bushof verbunden mit einer Umgestaltung der Güterstrasse.

Aufgrund einer fehlenden Abstimmung in zwei Bundesverfahren hat das Bahnhof-Projekt Herisau in der ersten Prüfung im Februar 2018 nicht die beantragte A-Priorität sondern die B-Priorität erhalten. Der Kanton, die Gemeinde Herisau und die Appenzeller Bahnen haben beim Bund zusätzliche Aufklärung geleistet und sich vehement dafür eingesetzt, dass alle Unklarheiten bereinigt werden konnten. Als der Bundesrat am 14. September 2018 die Botschaft zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme zuhanden des Parlaments verabschiedete, wurden die Ausserrhoder Anstrengungen belohnt; das Bahnhofprojekt hat die A-Priorität erhalten. Das Projekt wird weiter entwickelt. Für den Kostenanteil Kanton ist eine Volksabstimmung nötig.

Grafik 1: Situation Arealentwicklung Bahnhof Herisau, in der Mitte der neue Bushof (grau), links der neue niveaugleiche Kreisel Bahnhofstrasse/Güterstrasse/Mühlestrasse (weiss).

1.7 Unfallschwerpunkte

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

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

Bild 3: Unfall ausserorts mit einer verletzten Fussgängerin im Oktober 2017 im Ortsteil Steigbach in Bühler. Die Situation ist mit dem Bahnübergang und dem Fussgängerstreifen trotz unlängst verfügtem Überholverbot anspruchsvoll für die Verkehrsteilnehmenden.

1.8 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (öV) im Kanton Appenzell Ausserrhoden wird einerseits auf der Schiene durch das Netz der Appenzeller Bahnen und der Schweizerischen Südostbahn bereitgestellt. 11 Gemeinden haben einen Bahnanschluss. Das zweite grosse Standbein des öV ist der Busverkehr mit Postauto und Regiobus (Hinterland). Die Postautos und die Busse verkehren auf der Strasse, eigene Bustrassen gibt es nicht. Insgesamt sind fast zwei Drittel der Kantonsstrassen auch Träger der öV-Linien. Aus der Strassenrechnung werden je nach Lage Busbuchten, Busbevorzugungen, Haltekanten etc. mitfinanziert.

Das öV-Konzept 2018-2022 nennt drei Vorhaben mit Bezug zur Strassenrechnung:
- Bahnhofplatz Herisau mit neuem Bushof (vgl. Kap. 4.6.2);
- Bushof Heiden (nicht aufgenommen ins Programm, da kein strassenseitiger Ausbaubedarf);
- behindertengerechte Bushaltestellen (Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz).

Anhang 7.5: Situation Überblick öV auf Kantonsstrassen

1.9 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden, Koordination

1.9.1 Kanton St. Gallen

Der Kanton St. Gallen bewegt sich im 17. Strassenbauprogramm mit der Periode 2019-2023. Innerhalb seines Programms und der sonstigen Zusammenarbeit haben zwei Projekte einen direkten Bezug zum Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden:

- Stadt St.Gallen: Strassenraumgestaltung Teufener Strasse Riethüsli im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie. Hier ist als Fortsetzung des Projekts auf Ausserrhoder Seite durch die Liebegg hindurch eine sichere Führung des Radverkehrs von und nach Teufen in der Planung (vgl. Kap. 4.6.8). Das Projekt wird kombiniert mit der Dosieranlage aus dem Verkehrsmanagement;
- Verkehrsmanagement Raum St.Gallen: die Arbeiten an diesem komplexen Projekt werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemeinsam umgesetzt (vgl. Kap. 4.14).

1.9.2 Gemeinden im Kanton St. Gallen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Ausbauvorhaben von St. Galler Gemeinden bekannt, die an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen oder einen anderen Einfluss auf das Ausserrhoder Kantonsstrassennetz haben. In Lutzenberg, Ortsteil Wienacht, ist für eine Erschliessung der Umbau einer Strasseneinmündung geplant, wofür die Kantonsstrasse und die Gemeindestrasse der Gemeinde Rorschacherberg einbezogen werden müssen.

1.9.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

Der Kanton Appenzell Innerrhoden und seine Bezirke haben keine heute bekannte Ausbauvorhaben, die bis an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen oder einen anderen Einfluss auf das Kantonsstrassennetz haben.

1.10 Ausbauvorhaben Dritter, Koordination

1.10.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Gemäss Art. 37 f. der Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1) sind sämtliche Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, aufzuheben oder bis 31. Dezember 2014 zu sanieren. Die Zuständigkeit liegt bei der Bahn. Obwohl die Appenzeller Bahnen grosse Anstrengungen unternehmen, konnte dieser Termin nicht eingehalten werden. Aktuell sind von 539 Bahnübergängen auf dem ganzen Netz 433 saniert und 106 noch in der Umsetzung (Quelle: Standbericht Appenzeller Bahnen, April 2018).

Gestützt auf Art. 1 Abs. 6 und 85 ff. StrG leistet der Kanton Beiträge an die anrechenbaren Kosten der Sanierung der Bahnübergänge in der Höhe eines Drittels. Die kantonsseitigen Beiträge für die Sanierung der Bahnübergänge laufen im Kanton Appenzell Ausserrhoden über die Strassenrechnung. Im vorliegenden Programm sind für die Jahre 2019 und 2020 eine Restzahlung von rund 3 Mio. Franken reserviert.

1.10.2 Modernisierung Appenzeller Bahnen

Der Bau der Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell (Ruckhaldetunnel) ist erfolgt. Der Tunnel konnte am 5. Oktober 2018 dem Fahrbetrieb übergeben werden. Hinzu kommen auf Ausserrhoder Kantonsgebiet die Kreuzungsstelle Eggli in Gais, welche direkt an der Kantonsstrasse liegt, sowie der behindertengerechte Umbau verschiedener Haltestellen, was teilweise Anpassungen der angrenzenden Kantonsstrasse nötig macht, etwa bei den Haltestellen Vögelinsegg und Bendlehn in Speicher.

1.10.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen

In Teufen läuft die gemeinsame Planung von Appenzeller Bahnen, Kanton und Gemeinde Teufen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt auf Hochtouren. Die Federführung obliegt der Bahn. Aktuell sind der Umbau des Bahnhofs Teufen mit dem Umbau der Bahnhofkreuzung zu einem Kreisel kurz vor Erhalt der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Der Bau soll in den Jahren 2019 und 2020 erfolgen. Auf der eigentlichen Ortsdurchfahrt wurden die Planungsarbeiten im Winter 2016/2017 wieder aufgenommen. Das Vorprojekt liegt vor und hat die Vernehmlassung durchlaufen. Die gemeinsame Planung geht davon aus, dass die Ortsdurchfahrt im Winter 2018/2019 beim BAV eingereicht wird. Die Plangenehmigung wird im Herbst 2020 erwartet. Der Bau wird mindestens zwei Bausaisons in Anspruch nehmen und eine grosse Herausforderung für alle Beteiligten sein. Die Inbetriebnahme der Doppelspur ist frühestens im Herbst 2022.

Aktuell läuft die Planung des Bauvorgangs und der Abgleich mit den kommunalen Planungen zur Ortsgestaltung. Für letzteres wird es voraussichtlich eine kommunale Kreditabstimmung geben.

Bild 4: Visualisierung Dorfkern Teufen mit zukünftiger Führung der Appenzeller Bahnen auf zwei Gleisen.

1.10.4 Heiden, Erschliessung Nord

In Heiden bedingt die Erschliessung des Gebietes Nord die Realisierung einer neuen Erschliessungsstrasse. Die Anbindung dieser Erschliessungsstrasse an den bestehenden Knoten Lindenplatz (Kreuzung Gruberstrasse-Seeallee-Poststrasse) verlangt den Umbau des Knotens (vgl. Grafik 2).

1.11 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.

Die Transportunternehmungen sind dabei zuständig für die Anpassungen der Fahrzeuge, der Billettautomaten und der Kommunikationssysteme. Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig. Der Grossteil der Bushaltestellen in Appenzell Ausserrhoden liegt an Kantonsstrassen. Da die Trottoirs und Busbuchten entlang der Kantonsstrassen den Gemeinden gehören, sind auch diese involviert oder im Einzelfall sogar allein zuständig. Vereinzelte Bushaltestellen liegen an Gemeindestrassen. Die Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endet im Dezember 2023.

Die Schwierigkeiten sind leicht erkennbar; Verhältnismässigkeit, Zielkonflikte mit anderen Nutzungen und Platzprobleme. Das kantonale Tiefbauamt hat im Jahr 2016 in Absprache mit den Gemeinden als ersten Schritt eine Inventarisierung der Bushaltestellen über den ganzen Kanton gemacht. Jetzt wird die Verhältnismässigkeit einer baulichen Anpassung geprüft. Das BehiG legt dazu fest, dass der wirtschaftliche Aufwand, die Anliegen der Betriebs- und Verkehrssicherheit und die Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz nicht in einem Missverhältnis zum erwarteten Nutzen für die Behinderten stehen dürfen. Das Tiefbauamt wird mit externer Unterstützung auch diese Prüfung flächendeckend für den Kanton vornehmen.

Auf das vorliegende Strassenbauprogramm hat die Vorgabe aus dem BehiG einen direkten Einfluss, der heute jedoch weder quantitativ noch finanziell näher umschrieben werden kann. Der Kanton und die Gemeinden werden eine Reihe von Haltestellen in Zentren und an hoch frequentierten Orten oder in der Nähe von Schulen und Heimen zu sanieren haben.

Grafik 2: Heiden: notwendiger Umbau Knoten Lindenplatz für Anbindung neuer Erschliessung Nord. Die Seeallee wird dazu abgekröpft.

Bild 5: beidseitig stark frequentierte Bushaltestelle vor der Post in Herisau, heute ohne behindertengerechte Haltekante, Konflikt mit Parkplätzen absehbar.

1.12 Sanierung der Fussgängerstreifen

Seit 2010 wurde das Projekt "Sichere Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen" aufgegleist. Im Herbst 2013 kam es aufgrund einer Häufung von Unfällen schweizweit zu grosser medialer Aufmerksamkeit. Viele Fussgängerstreifen erfüllen die Sicherheitskriterien nicht. Das Parlament hat in der Folge die Vorgaben im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) verschärft und die Norm SN 640’241 wurde überarbeitet. Per 1. Januar 2016 trat die neue Norm in Kraft.

Im Kanton Appenzell Ausserrhoden gab es auf dem Netz bei der Erfassung im Jahr 2010 insgesamt 489 Fussgängerstreifen. Fussgängerstreifen bieten nicht „per se“ Sicherheit. Sie regeln nur den Vortritt. In Zusammenarbeit mit der Polizei und den Gemeindeverantwortlichen wurden die Streifen anhand der Normen und Checklisten auf ihre objektive Sicherheit hin untersucht.

Die wichtigsten Elemente, die eine sichere Strassenquerung ermöglichen sind:

- Ausreichende Sichtweiten
- Gute Beleuchtung
- Rechtzeitig erkennbares Signal Nr. 4.11
- Ausreichende Fussgängerfrequenzen
- Nach Möglichkeit ist bei hohen Verkehrszahlen eine Mittelinsel zu erstellen

Gemäss Stand Mitte 2018 wurden auf dem Kantonsstrassennetz rund 110 Fussgängerstreifen saniert und rund 150 entfernt. Entfernt wurden vor allem wenig frequentierte Streifen ausserorts wo Tempo 80 km/h gilt. Es bleiben noch rund 230 Streifen übrig, welche Sicherheitsdefizite ausweisen. Nach sieben Jahren intensiver Arbeit ist damit erst etwas mehr als die Hälfte der Fussgängerstreifen saniert.

Das Tiefbauamt konzentriert sich aufgrund der begrenzten Ressourcen aktuell auf die Sanierung von Fussgängerübergängen, welche in den fünf Gemeinden des Agglomerationsprogramms liegen, also in Herisau, Teufen, Waldstatt, Speicher und Lutzenberg. Hier sind auch die Verkehrszahlen hoch. Für die Sanierung dieser Übergänge stellt der Bund einen finanziellen Beitrag bis zu 40 % in Aussicht.

In einzelnen Gemeinden wie Schönengrund oder Reute ist die Sanierung abgeschlossen. In den übrigen Gemeinden werden bis Ende 2022 weitere Fussgängerstreifen saniert. Für die noch verbleibenden nicht sanierten Fussgängerstreifen werden die Massnahmen definiert und den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt.

Bild 6; entfernter Fussgängerstreifen ausserorts in Abschnitt mit 80 km/h, fehlende Sichtweiten, geringe Verkehrszahlen, tiefe Fussgängerfrequenzen Kantonsstrasse Nr. 27, Teufen Battenhaus

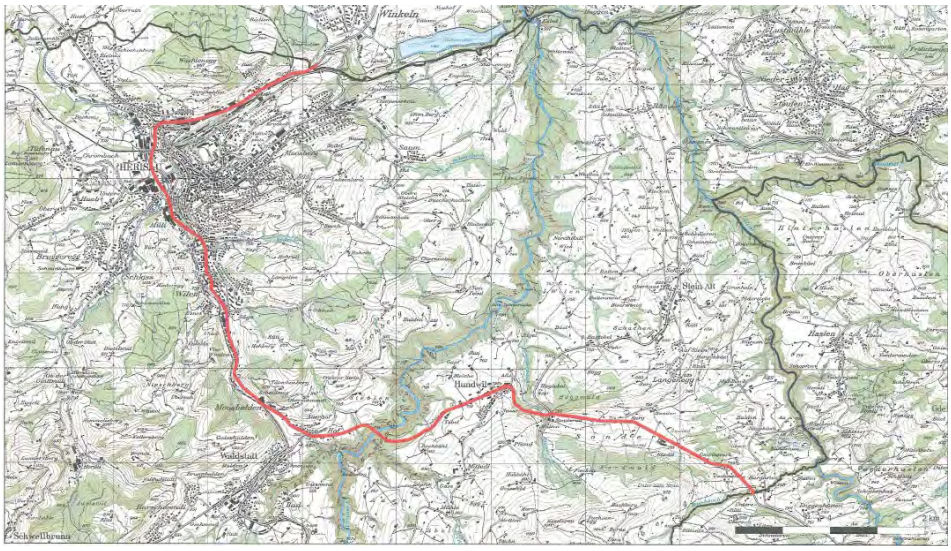
Bild 7: Sanierter Fussgängerübergang an der Kantonsstrasse Nr. 34 in Lutzenberg Brenden, inkl. Bushaltestelle mit Haltekante nach BehiG

2 Nationalstrasse A25 / Zubringer Appenzellerland

2.1 Aktueller Stand

Das Schweizer Stimmvolk hat am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugestimmt. Die entsprechenden Gesetzesanpassungen traten per 1. Januar 2018 in Kraft. Damit ist die Finanzierung des Nationalstrassennetzes und der strassenseitigen Infrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen auf Stufe Verfassung dauerhaft gesichert.

Im NAF enthalten ist der Netzbeschluss (NEB) mit der neuen Nationalstrasse A25, welche den Strassenzug Winkeln-Herisau-Appenzell enthält und die beiden Kantonshauptorte Herisau und Appenzell ans Nationalstrassennetz anbindet. Der NEB soll am 1. Januar 2020 in Kraft treten. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, die verkehrstechnische Lage der beiden Appenzeller Kantone zu verbessern. Unter dem Titel „Zubringer Appenzellerland“ sollen einerseits die Umfahrung Herisau realisiert werden, andererseits auch ein Appenzeller Anschluss an die A1 in Gossau Ost entstehen und die Verbindung ab Hundwil Sonderau bis Appenzell adäquat ausgebaut werden. Eine gute und leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung und ein seit Jahrzehnten angestrebtes Ziel beider Appenzell.



Grafik 3:
Zukünftige Nationalstrasse A25 gemäss Netzbeschluss , Teil auf Ausserrhoder Gebiet.

2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Die zukünftige Nationalstrasse umfasst die heutige Strassenachse Winkeln-alter Zoll-Kreuzweg-Schwänli-Alpsteinstrasse-Scheidweg Waldstatt-Hundwil-Sonderau-Kantonsgrenze AR/AI. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton die laufenden Studien und Projekte auf dieser Strecke prüfen und die Dossiers übernehmen. Es sind dies:

- Sanierung Alpsteinstrasse, Herisau;
- Hundwilertobelbrücke-Friedhof Hundwil, Ausbau mit Rad- und Gehweg.

Die Sanierungsprojekte der Schwänlikreuzung in Herisau und der Schweidwegkreuzung in Waldstatt wird der Kanton weiter bearbeiten und der Bund wird sich finanziell beteiligen. Für den Abschnitt Sonderau-Kantonsgrenze AR/AI existiert kein Projekt beim Kanton. Das genehmigte Projekt Gestaltung Ortsdurchfahrt Hundwil, gegen das eine Petition lanciert wurde und das die Gemeinde Hundwil nicht mehr umsetzen will, wird vom Regierungsrat voraussichtlich noch vor dem 1. Januar 2020 aufgehoben.

Das ASTRA übernimmt keine Aufträge mit Planungsbüros. Mit der Projektübernahme sind auch keine Aussagen über die Realisierung und über die Termine gemacht. Das ASTRA behält sich als neuer Eigentümer ausdrücklich vor, in diesen Fragen eigenständig zu handeln. Die Verfahren laufen neu nach Nationalstrassenrecht.

Ziel der Appenzeller Kantone ist es, beim Bund zu erwirken, dass das vorhandene Projekt Umfahrung Herisau mit direkter Anbindung an die A1 vom ASTRA weiter bearbeitet wird. Es ist eine Gleichbehandlung mit ähnlichen Vorhaben in den Kantonen Thurgau, Glarus und St.Gallen anzustreben. Nach einer allfälligen Überprüfung der Zweckmässigkeit soll möglichst schnell ein Generelles Projekt (Terminologie nach Nationalstrassenrecht, entspricht einem Vorprojekt) vom Bundesrat genehmigt werden. Erst dann herrscht für Appenzell Ausserrhoden Klarheit, ob der Bund die bessere Anbindung der Appenzeller Kantone unterstützt. Der Bund ist sich seiner Verantwortung gegenüber den Appenzeller Kantonen bewusst.

Anhang 7.11: Gesamtüberblick Umfahrung Herisau mit Nieschbergtunnel und Wachteneggtunnel

Grafik 4:
Umfahrung Herisau / Zubringer Appenzellerland:
Modell Portal Mooshalde

Blick von Waldstatt in Richtung Herisau.

3 Rückblick und Controlling 2. Programm 2015-2018 und Stand Umsetzung Agglomerationsprogramm

Ein beträchtlicher Teil der im 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015-2018 aufgeführten Objekte konnten bereits realisiert werden. So wurden u.a. die unten bebilderte Ausbauten und Gesamterneuerungen abgeschlossen. Ein anderer Teil ist im Bau oder weit fortgeschritten in der Planung. Einzelne Objekte wurden aus verschiedenen Gründen nicht weiter verfolgt. Beispielsweise wurde die Unterquerung der Appenzeller Bahnen mit einer Unterführung am Westeingang Bühler wegen hoher Kosten zurückgestellt. In Herisau hat die Gemeinde beantragt, den Ausbau des ersten Teils der Huebstrasse mit einem Trottoir zu Gunsten einer Neugestaltung des Platzes vor der reformierten Kirche zeitlich nach hinten zu schieben. In Trogen hat ein langwieriges Rechtsverfahren die Weiterarbeit an der Neugestaltung des Landsgemeindeplatzes über Jahre verzögert. Ab dem Jahr 2019 kann mit der Umgestaltung des Platzes begonnen werden.

Anhang 7.8: Liste Controlling 1. Strassenbauprogramm 2011-2014
Anhang 7.9: Liste Controlling 2. Strassenbauprogramm 2015-2018

Bild 8: Waldstatt, Steblenbachbrücke: Neubau

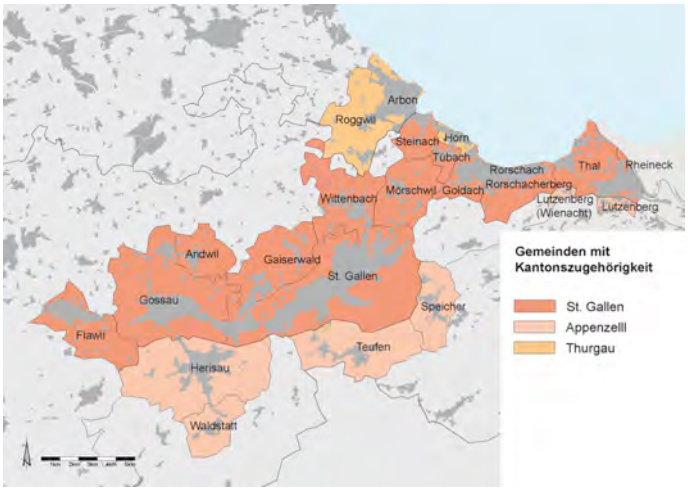
Bild 9: Schützenstrasse, Herisau: Ausbau mit Trottoir

Bild 10: Aeschen-Riseren, Hundwil: Erneuerung

Bild 11: Untere Rüti-Wissegg, Bühler: Erneuerung

Bild 12: Hauptachse Wald-Kaien:
Ausbau mit Rad- und Gehweg

Bild 13: Schneggentöbeli-Brenden, Lutzenberg:
Erneuerung



Grafik 5: Perimeter Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, 2. Generation

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation 2011-2014 hatte der Kanton nur die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen angemeldet.

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation 2015-2018 sind gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund infrastrukturmässig folgende Massnahmen umzusetzen:

Eigenleistungen Priorität A (ohne finanziellen Beitrag Bund)

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.089	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	Waldstatt	erledigt

Einzelmassnahmen Priorität A (mit finanziellem Beitrag Bund)

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.076	Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- /Velosteg	Herisau	in Planung
3203.2.087	Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstmarkt	Herisau	in Planung
3203.2.058	Rad- und Gehweg Winkler Stich	Herisau	in Ausführung

Massnahmenpakete Langsamverkehr

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.136	Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen	alle	in Umsetzung
	- 2 Übergänge Ortsdurchfahrt	Waldstatt	erledigt
	- 1 Übergang Brenden	Lutzenberg	erledigt
	- 1 Übergang Alpsteinstrasse	Herisau	erledigt
	- 1 Übergang Walke	Herisau	erledigt
	- 1 Übergang Gemsli	Teufen	erledigt
	- 4 Übergänge Bahnhof	Teufen	beantragt
	- 1 Übergang Hohe Lust	Lutzenberg	in Planung
	- 1 Übergang Bendlehn	Speicher	in Planung

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.140	Aufwertung Radachsen direkt und sicher	alle	in Umsetzung
	- Kantonsgrenze-Vögelinsegg	Speicher	erledigt
	- Steblenbachbrücke	Waldstatt	erledigt
	- Haslenstrasse	Teufen	eingereicht
	- Kreuzweg Herisau	Herisau	erledigt

Insgesamt flossen bis 31. Dezember 2017 für die erledigten Massnahmen Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds im Umfang von 538‘000 Franken in die Strassenrechnung.

4 Das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022

4.1 Periode

Wegen der langen und teils strengen Wintermonate ist in Appenzell Ausserrhoden die Strassenbausaison eingeschränkt. Die Objekte können erst im Frühjahr gestartet werden und müssen im Herbst winterdiensttauglich sein. Ein Baustart im Sommer oder gar in der zweiten Jahreshälfte ist nicht zweckmässig. Das bedingt, dass die Objekte spätestens im Herbst des Vorjahres baureif sein müssen. Das Strassenbauprogramm basiert auf den Kalender- bzw. Rechnungsjahren und beginnt am 1. Januar 2019 und endet am 31. Dezember 2022.

4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung

Das Strassenbauprogramm basiert auf den bekannten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Zustand der bestehenden Anlagen, dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee, den bereits laufenden Planungen, den Anforderungen Dritter und der geplanten Streckenübertragung A25 an den Bund.

Ein erster Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden im Sommer 2016 zur Vernehmlassung zugestellt. Die Gemeinden erklärten sich mehrheitlich mit dem vorgeschlagenen Programm einverstanden. Bei einzelnen Objekten und Eingaben bestand noch Klärungsbedarf.

Die Vernehmlassung zum überarbeiteten Strassenbauprogramm bei den Gemeinden, den Parteien, den Verbänden und bei Dritten erfolgte vom 1. Februar bis zum 30. April 2018.

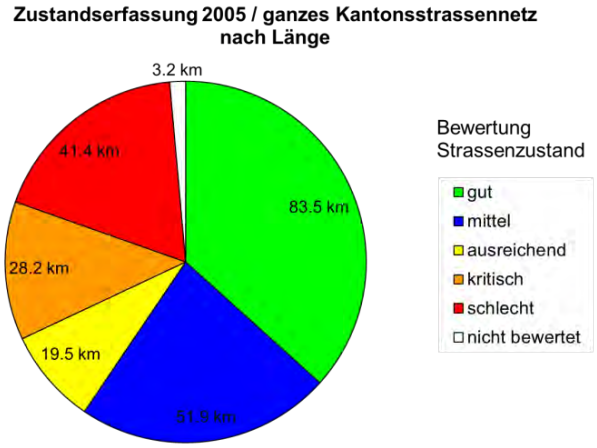
4.3 Nachführung und Controlling

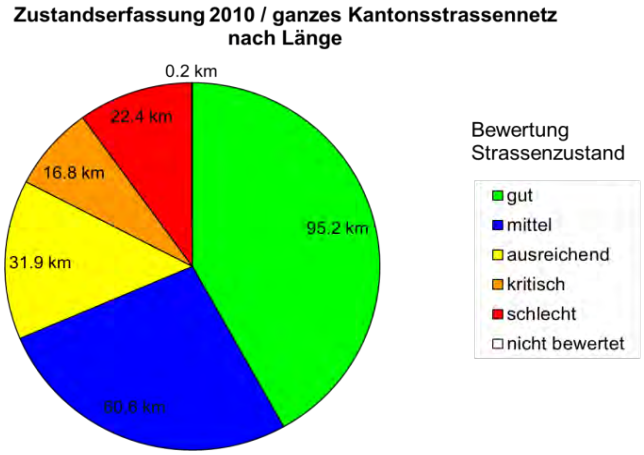
Das vorliegende Strassenbauprogramm bzw. die Objektplanung wird auf der Basis der fortgeschrittenen Bautätigkeiten laufend aktualisiert. Die Gemeinden werden jährlich mit einem aktualisierten Bauprogramm für das Folgejahr beliefert. Die aktuellen Jahresprogramme stehen auf der Homepage des Tiefbauamtes unter www.ar.ch/tba zur Verfügung. Der Kantonsrat und die Öffentlichkeit werden im Rahmen des Rechenschaftsberichts des Regierungsrats über den Stand der Umsetzung orientiert. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Einhaltung aus verschiedenen Gründen nicht so einfach sichergestellt werden kann. Zusatzabklärungen, Variantenstudien, Einsprachen, Verschiebungswünsche von Gemeinden und Werken, Sachzwänge auf Umleitungsstrecken etc. können zu Verschiebungen und Anpassungen führen.

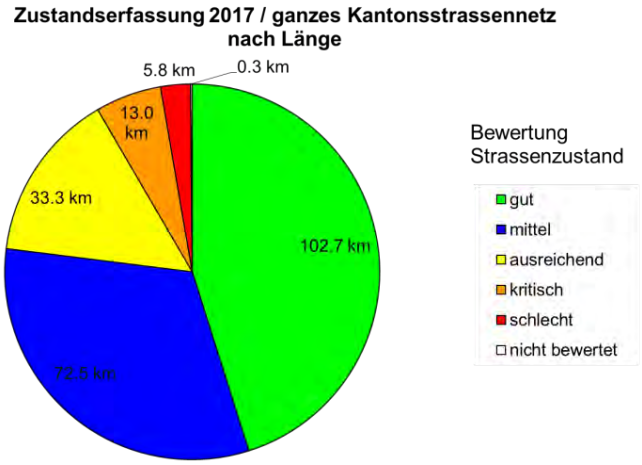
4.4 Zustand des Strassennetzes

Ein Grossteil der geplanten Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes. Das gesamte Netz wird dazu alle fünf Jahre systematisch beurteilt. Die Beurteilung basiert auf den einschlägigen Normen und visueller Kontrolle vor Ort.

Im Frühjahr 2017 fand im Hinblick auf das vorliegende Programm und Fragen der zukünftigen Strassenfinanzierung eine zusätzliche Zustandsanalyse statt. Die Investitionstätigkeit der letzten 20 Jahre zeigt Erfolg. Es sind noch rund 10 % des Netzes in schlechtem oder kritischem Zustand. Damit liegt der Kanton im gesamtschweizerischen Schnitt.







Grafiken 6, 7 und 8:

Ziel ist, nicht mehr als 10 % oder max. 22 km schlechte und kritische Strassen zu haben.

Im Jahre 2005 war der Gesamtzustand des Netzes mit rund 70 km schlechten und kritischen Strassenabschnitten deutlich über dem Zielwert von 10 %. Das war eine direkte Folge der Sparmassnahmen in den 90er Jahren.

Die Investitionen der letzten Jahre haben zu einer deutlichen Verbesserung des Gesamtzustandes geführt.

Das Ziel ist aktuell erreicht. Das bedeutet unter anderem, dass der Kanton die Grossprojekte Kreuzung Bahnhof Herisau und Ortsdurchfahrt Teufen in den nächsten vier Jahren Angriff nehmen kann, ohne dass der Zustand des Netzes darunter leidet.

4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick

4.5.1 Tabelle Überblick

Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück	Länge m	Aufw. brutto	Stand Projekt	Ziel	Bemerkungen
		Tiefbauamt							01.10.2018
		3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022							**Stand September 2018**
		Urnäsch							
1 589	8	Urnäsch	Waldstatt-Urnäsch	Murbach-Sulzbrunnen	1 000	4 000	Studie	Ausbau mit Rad- und Gehweg	z.T. Gemeindegebiet Waldstatt, aus 2. Programm übernommen
		Herisau							
1 592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.	250	17 000	Bauprojekt	Kreisel	Bestandteil 3. Agglo-Programm A-Priorität
1 183	4.3	Herisau	Bahnhof Herisau	Mühlestrasse-Busdepot	150	1 000	Studie	Aufwertung Bahnhofareal	Verlegung für Neubau Busdepot
1 630	1.0	Herisau	Herisau-Winkeln	Platz	100	500	Studie	Gestaltung, Aufwertung	Federführung Gemeinde
	20	Herisau	Herisau-Degersheim	Schwänlikreuzung	120	5 000		neues Kreuzungsbauwerk	Verkehrssicherheit, Bestandteil 3. Agglo-Programm
		Schwellbrunn							
1 234	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn-Dicken	Hirschen-Parkplatz Sitz	625	3 000	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Fussgängerführung
1 583	22	Schwellbrunn	Herisau-Schwellbrunn	Harmonie-Löwen	200	1 500	Vorprojekt	Gesamterneuerung Gestaltung	2. Etappe der Ortsdurchfahrt
		Hundwil							
1371	9	Hundwil	Waldstatt-Hundwil	Hundwilertobelbrücke-Friedhof	--	--	Vorprojekt	Ausbau mit Rad- und Gehweg	Bundesstrasse → ASTRA (Kanton zahlt Langsamverkehr), Ziel: Planung starten
1512	43	Hundwil	Hundwil-Zürchersmühle	Kirche-Landsgemeindeplatz	200	1000	Bauprojekt	Erneuerung mit Gehweg	Wunsch Gemeinde
		Stein							
		keine Objekte							
		Schönengrund							
1644	64	Schönengrund	Urnäsch-Schönengrund	Bäregg-Einl. Kantonsstrasse Nr. 42	400	1 000	Bauprojekt	Ausbau	aus 2. Programm übernommen
		Waldstatt							
1 589	8	Waldstatt	Waldstatt-Urnäsch	Murbach-Sulzbrunnen	250	1 000	Studie	Ausbau mit Rad- und Gehweg	kurzer Teil auf Gemeindegebiet Waldstatt
1 657	2	Waldstatt	Herisau-Waldstatt	Kreuzung Scheidweg	200	6 000		Unterführung	Studienwettbewerb 2018
		Teufen							
1 509	12	Teufen	St. Gallen-Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt	1 000	6 000	Vorprojekt	mit Bahn; Gestaltung	aus 2. Programm übernommen, Verfahren nach Eisenbahnrecht, Kosten nur Strassenanteil Kanton (geschätzt)
1 677	12	Teufen	St. Gallen-Teufen	Dosieranlage Liebegg	100	500	Studien	Gestaltung, Langsamverkehr	Dosieranlage Bestandteil Verkehrsmanagement
		Bühler							
		keine Objekte							
		Gais							
		keine Objekte							
		Speicher							
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zweibruggen-Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke			Bauprojekt	Neubau / Ausbau Brücken	vgl. Rehetobel
3201	15	Speicher	Speicher-Trogen	AB-Haltestelle Bendlehn	100	500	Vorprojekt	Umbau Knoten	bedingt durch Rückbau Kreuzungsstile duch AB
		Trogen							
1488	15	Trogen	Speicher-Trogen	Landsgemeindeplatz	100	3 000	Bauprojekt	Gesamterneuerung Gestaltung	Bau ab 2019
1662	47	Trogen	Bühler-Trogen	Parkplätze Wissegg	100	500	Vorprojekt	Neubau	Ersatz für Parkplätze auf Strasse
		Rehetobel							
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zweibruggen-Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	290	8 000	Bauprojekt	Neubau / Ausbau Brücken	aus 2. Programm übernommen, Volksabstimmung nötig
1265	16	Rehetobel	Wald-Kaien	Nasenrank-Kaien	600	4 000	Bauprojekt	Ausbau mit Rad-/Gehweg	baureif
1339	35	Rehetobel	Zweibruggen-Rehetobel	Zittäfeli-Einlenker alte Landstrasse	590	1 500	Vorprojekt	Ausbau mit Trottoir	Infolge Unwetterschäden Sept. 2017 teilweise vorgezogen
		Wald							
		keine Objekte							
		Grub							
		keine Objekte							
		Heiden							
1 615	17	Heiden	Heiden-Eggersriet	Knoten Lindenplatz	100	500	Vorprojekt	Provisorium	abhängig von Erschliessung Nord
1 535	50	Heiden	Kaien-Oberegg	Gstalden-Bischofsberg	670	3 500	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
1 323	16	Heiden	Trogen-Wald-Heiden	Einl. Gerbestrasse-Freihofstrasse	345	1 000	Studien	Gesamterneuerung Gestaltung	aus 2. Programm übernommen, BGK
		Wolfhalden							
1 541	55	Wolfhalden	Wolfhalden-Thal	Hinterhasli-Kantonsgrenze	400	1 500	Vorprojekt	Gesamterneuerung	
1 548	18	Wolfhalden	Heiden-Rheineck	Luchten-Dorf	520	2 800	Studien	Gesamterneuerung	Ersatz Dreispurstrecke
		Lutzenberg							
1538	51	Lutzenberg	Landegg-Thal	Tobel-Kantonsgrenze	450	2 400	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
1540	51.3	Lutzenberg	Landegg-Thal	unterer Kapf-Brücke	620	2 600	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	aus 2. Programm übernommen, 1. Etappe als Reserveprojekt
1667	18	Lutzenberg	Heiden-Rheineck	Hohe Lust-Gitzbüchel	350	1 200	Vorprojekt	Sanierung Kreuzung	Massnahme Aggloprogramm
		Walzenhausen							
1654		Walzenhausen	Lachen-Walzenhausen	Lachen-Moos	700	2 000	Vorprojekt	Gesamterneuerung	nur Teil Weiler Moos
		Reute							
1664	33	Reute	Schachen-Reute	Gern-Wolftobel	170	1 500	Vorprojekt	Schliessen Trottoirlücke	inkl. Böschungssicherung
Total Längen					**10 700**	**84 000**	**inkl. Reserveprojekte**		

4.5.2 Geographischer Überblick

Das Strassenbauprogramm hat Schwerpunkte in Herisau und Teufen. Einzelne Gemeinden haben keine Vorhaben in den nächsten vier Jahren. Der regionale Ausgleich in der Programmperiode ist gleichwohl sichergestellt.

Anhang 7.6: Übersichtsplan Ausbauvorhaben 2019-2022

4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten

4.6.1 Urnäsch

P 1589; Im Rahmen der Vernehmlassung zum 1. Strassenbauprogramm beantragte die Gemeinde Urnäsch, den pendenten Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Murbach-Sulzbrunnen entlang der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt-Urnäsch, zu starten. Entsprechende Studien wurden gemacht und werden mit der Gemeinde weiter entwickelt. Aufgrund anderer Prioritäten in Urnäsch wie der Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde das Projekt zurückgestellt und soll nun im 3. Strassenbauprogramm realisiert werden.

4.6.2 Herisau

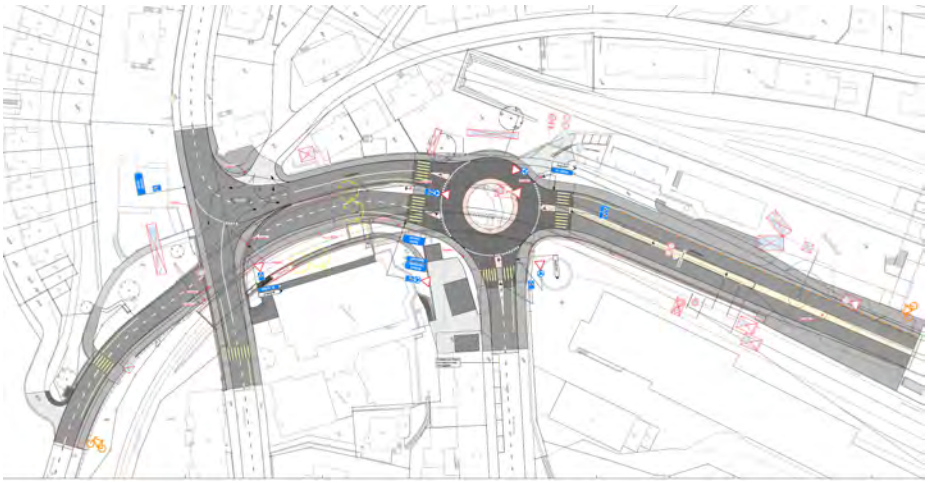
P 1183, P 1592; Die geplante Arealentwicklung am Bahnhof Herisau umfasst zwei Strassenbauprojekte auf den Kantonsstrassen. Einerseits ein baulicher und verkehrlicher Umbau des Knotens Bahnhofstrasse/Güterstrasse/ Mühlestrasse (P 1592) zu einem Kreisel und andererseits die Umgestaltung der Güterstrasse (P 1183) durch das Bahnhofareal hindurch, wobei der neue Bushof eine zentrale Rolle einnimmt. Die Güterstrasse soll erst nach 2023 umgestaltet werden. Weil im Osten das Busdepot neu gebaut werden soll, ist ein Teil der Güterstrasse voraussichtlich im 3. Strassenbauprogramm auszubauen.

Da der Individualverkehr vor den Bahnhofsgebäuden deutlich reduziert werden muss (DTV heute ca. 6'500 Fz.), um den geplanten Umsteigeknoten zu realisieren, ist eine neue Verkehrsführung zwingend. Der Umbau der Strasseninfrastruktur ist unabdingbare Voraussetzung für einen behindertengerechten Umsteigeknoten von der Bahn auf den Bus am Bahnhof und für eine zeitgemässe Arealentwicklung.

Kernpunkte der vorliegenden neuen Strassenführung sind:
- Verkehrskreisel mit Mühle-, Bahnhof-, und Güterstrasse;
- Anheben der Mühlestrasse für Anbindung an Kreisel (Steigung ca. 8 %);
- Leicht erhöhtes Gefälle gegen den Bahnhof (ca. 9,5 %, heute ca. 8 %);
- Verlängerung des Bahntunnels und neue Brücke im Bereich Gossauerstrasse;
- Neugestaltung Umfeld der Katholischen Kirche.

Die Federführung für den Kreisel liegt beim Tiefbauamt. Die Federführung für den Bushof und die damit verbundene Umgestaltung der Güterstrasse Teil West liegt bei der Gemeinde Herisau. Eine Umgestaltung der Güterstrasse Teil Ost in Zusammenhang mit dem Neubau des Busdepots wird durch das Tiefbauamt begleitet.

Der definitive Prüfbericht des Bundes vom 14. September 2018 stuft das Bahnhof-Projekt Herisau in der A-Priorität ein. Das Vorhaben trägt die Bundesnummer 3203.3.059, Herisau: Bahnhofplatz und Bushof. Im Prüfbericht hat der Bund Gesamtkosten von 45 Mio. Franken als subventionsberechtigtes Kostendach festgelegt, wovon er maximal 35 % bzw. 15.75 Mio. Franken übernimmt. Die definitiven Finanzierungsvereinbarungen können erst abgeschlossen werden, wenn bundesseitig das Parlament die Kredite frei gegeben hat und kantonsseitig die Projekte baureif sind. Zur Baureife gehören die Genehmigung, der Landerwerb und die Bruttofinanzierung. Appenzell Ausserrhoden und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee setzen alles daran, dass das Projekt die weiteren Schritte erfolgreich meistert und ein Baustart im Jahre 2020/2021 möglich ist.



Grafik 9: Situation Strassenprojekt P 1592: Umbau Kreuzung Bahnhofstrasse/Güterstrasse/ Mühlestrasse zu einem Kreisel. So entfällt im Bahnhofareal der Wendeverkehr von und zur Mühlestrasse.

P 1630; der Platz in Herisau, wo die obere Gossauerstrasse in die Kantonsstrasse mündet, soll als Ergebnis aus den Studien zur Aufwertung des Ortszentrums Herisau baulich erneuert und neu gestaltet werden. Dabei soll den Fussgängerinnen und Fussgängern, der gewerblichen Nutzung und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum mehr Beachtung und mehr Raum zugesprochen werden. Es ist zu prüfen, ob ein Tieftempogebiet möglich ist und ob die klare Trennung der Verkehrsträger nötig ist. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kantonsstrasse ist allerdings mit über 9000 Fahrzeugen und vielen Buslinien hoch. Auch setzt das Behindertengleichstellungsgesetz den Platzwünschen insofern Grenzen, als dass sehbehinderte Personen erkennen müssen, wo die fahrenden Fahrzeuge bzw. die Fahrbahnen sind. Die Federführung hat die Gemeinde Herisau.

Bild 14: Der Platz in Herisau bei der reformierten Kirche soll erneuert und neu gestaltet werden.

Grafik 10: Der Knoten Schwänli in Herisau soll für den gesamten Verkehr sicherer werden.

Knoten Schwänli; Das ist ein Schlüsselprojekt im Massnahmenpaket Verkehrssicherheit im Agglomerationsprogramm. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf allen Strassen. Dazu soll der Kreisel komplett neu angeordnet werden. Sämtliche identifizierten Schwachstellen auf den Kantons- und der Gemeindestrasse werden so behoben. Die Kreuzung soll mit mittlerem Aufwand so umgebaut werden, dass sie die Zeit bis zum Bau der Umfahrung „überbücken“ kann. Da der Bund und seine Wünsche als neuer Eigentümer der Durchgangsstrasse ins Projekt integriert werden muss, ist der zeitliche Ablauf heute noch nicht klar.

4.6.3 Schwellbrunn

P 1583; in Schwellbrunn liegt der Fokus auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Eine erste Etappe vom Rank bis zum Löwen sollte ab 2018 realisiert werden, ist jedoch durch Einsprachen blockiert. Die zweite Etappe Löwen-Harmonie ist im vorliegenden Programm enthalten. Ziel ist, dem Fussverkehr einen definierten Be-

reich anbieten zu können, die Vorplätze in der Materialisierung zu harmonisieren, die Werke zu erneuern und eine adäquate Beleuchtung zu erstellen.

P 1234; auf der Strecke Schwellbrunn-Dicken sollen rund 650 m vom Parkplatz Hirschen bis zum Restaurant Sitz erneuert werden. Die Strasse ist schmal, Bankette und Entwässerung fehlen grösstenteils und die Anwohner wünschen schon lange eine Verbesserung, da es immer wieder zu kritischen Begegnungen kommt, namentlich im Winter. Zusätzlich erfolgen bei den instabilen Böschungen immer wieder Rutschungen. Hier kann eine bessere Entwässerung verhindern, dass im Regenfall Oberflächenwasser von der Strasse die Erdmassen sättigt.

4.6.4 Hundwil

P 1512; das Projekt mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wird aufgegeben, weil der Gemeinderat andere Prioritäten setzt und die Strasse an den Bund abgetreten wird. Die Fahrbahn wurde im Sommer 2016 zur Werterhaltung mit einem neuen Deckbelag überzogen. Der Bund wird sich frühestens nach der Eigentumsübertragung zu verkehrlichen Defiziten und allfälligen neuen Projektierungen äussern. Südlich der Kirche und entlang des oberen Randes der Landsgemeindewiese auf der Kantonsstrasse Nr. 43, Hundwil-Zürchersmühle, soll die Strasse jedoch saniert und ein Trottoir gebaut werden. Die Gemeinde hat wegen der altersschwachen Wasserleitung dringenden Handlungsbedarf.

P 1371; der Abschnitt Hundwilertobelbrücke-Friedhof auf der zukünftigen Nationalstrasse ist dringend zu sanieren. Viele Unfälle zeugen von geometrischen Defiziten. Zudem fehlt ein Trassee für den Langsamverkehr. Der Kanton hat ein Vorprojekt mit separater Rad-/Gehwegführung ausgearbeitet und wird das dem Bund abgeben. Das weitere Vorgehen ist offen, der Kanton wird beim Bund auf eine zeitnahe Realisierung drängen. Der Kanton muss sich an einer separaten Führung des Langsamverkehrs finanziell beteiligen. Allerdings ist eine Realisierung vor 2022 nicht realistisch, daher wird das Projekt in die Liste nur insofern aufgenommen, als dass die Projektierungsarbeiten vorangetrieben werden müssen.

4.6.5 Stein

In Stein sind nach mehrjähriger intensiver Bautätigkeit auf den Kantonsstrassen keine Vorhaben geplant. Für den Ausbau der Strecke Sonderau-Hargarten wird der Bund allenfalls die Planung starten, ein Ausbau vor 2022 ist jedoch nicht realistisch.

4.6.6 Schönengrund

P 1644; in Schönengrund soll der unterste Teil der Kantonsstrasse Nr. 64, Tüfenbergstrasse, auf rund 400 m erneuert werden. Die Gemeinde Schönengrund hat sich zu vorgelegten Varianten geäussert und verzichtet auf ein Trottoir.

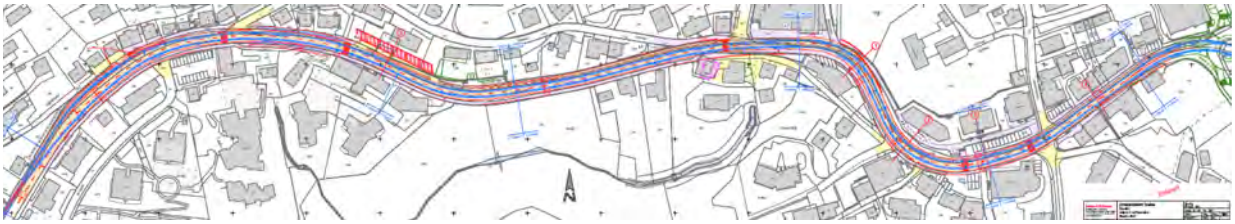
4.6.7 Waldstatt

P 1589; die Gemeinde Waldstatt ist auf einigen Metern betroffen vom geplanten Ausbau mit Rad- und Gehweg zwischen Waldstatt und Urnäsch auf dem Teilstück Murbach-Sulzbrunnen. Die Gemeindegrenze liegt im Murbachrank. Der Richtplan verlangt einen Ausbau für den Langsamverkehr. Entsprechende Studien sind vorhanden, vgl. 4.6.1 Urnäsch.

P 1657; die Kreuzung Mooshalde, im Volksmund auch „Scheidwegkreuzung“ genannt, verzeichnet eine Häufung von Unfällen. Die räumliche Nähe von Bahnübergang und Strassenkreuzung, die unter spitzem Winkel einmündende Strasse von Hundwil (Mooshaldenstrasse) und die Verengung von drei auf zwei Spuren von Herisau her, machen die Kreuzung verkehrlich anspruchsvoll. Mit dem Kauf des Areals des ehemaligen Restaurants Scheidweg hat der Kanton die Voraussetzung geschaffen, die Kreuzung umzubauen. Die Gebäude sind mittlerweile abgerissen. Jetzt soll ein Studienwettbewerb für die Erneuerung der Kreuzung durchgeführt werden. Da ab 2020 der Bund als vierter Partner zu Kanton, Gemeinde und Appenzeller Bahnen dazu kommt, kann heute nicht gesagt werden, ob die Erneuerung vor 2022 realistisch ist.

4.6.8 Teufen

P 1509; die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen mit der Ablösung der heutigen Einspurführung der Bahn durch das Dorf war bereits im 1. und im 2. Strassenbauprogramm enthalten. Infolge einer Petition gegen die Doppelspur und zweier Anläufe für die Mitfinanzierung einer Tunnellösung blieb das Projekt jahrelang blockiert. Jetzt, nach der Ablehnung der Tunnelfinanzierung durch die Bevölkerung, wird unter Federführung der Appenzeller Bahnen der Umbau der Dorfdurchfahrt mit zwei Gleisen vorangetrieben (vgl. auch Kapitel 1.10.3).

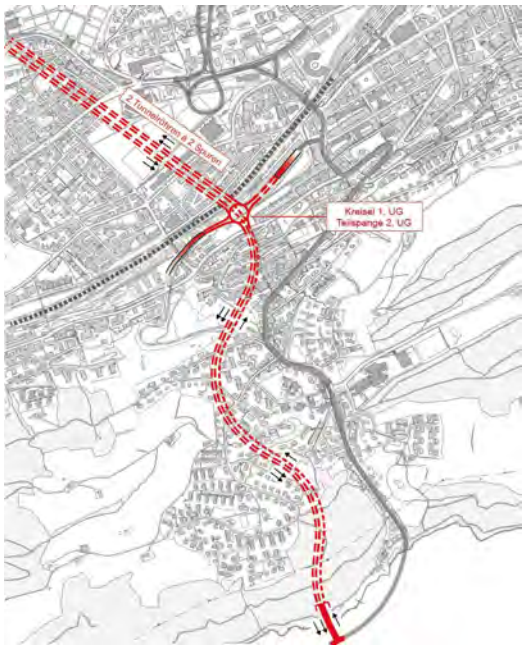


Grafik 11: Ortsdurchfahrt Teufen: das Vorprojekt liegt seit dem Dezember 2017 vor.

P 1677; Betriebs- und Gestaltungskonzept Teufenerstrasse Jonenwatt. Als Fortsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) von Kanton und Stadt St.Gallen auf der Teufenerstrasse soll der Abschnitt an der Kantonsgrenze durch die Siedlung Jonenwatt in Teufen angehängt werden. Dabei ist die Dosieranlage aus dem Verkehrssystemmanagement zu integrieren. Trotz der engen Verhältnisse wird eine Verbesserung für die Radfahrenden angestrebt.

P 1679; Engpassbeseitigung A1 mit 3. Röhre Rosenbergtunnel-Teilspange Güterbahnhof-Tunnel Liebegg. Auf der A1 ist die Durchfahrt der Stadt St.Gallen ein verkehrlicher Engpass. Aus den Variantenstudien zur Lösung resultierte, dass die 3. Röhre Rosenbergtunnel zwingend mit einer Teilspange Güterbahnhof kombiniert werden muss. Gemeinsam mit dem ASTRA plant der Kanton St.Gallen nun diese Teilspange. Die Weiterentwicklung der Variante zeigte, dass die Bestvariante zusätzlich einen Tunnel in den Raum Liebegg auf Ausserrhoder Boden (Gemeinde Teufen) umfasst. Aktuell liegt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten vor. In einem nächsten Schritt wird ein Vorprojekt erarbeitet. Anschliessend müssen die Grundzüge des Kostenteilers zwischen Bund, Kanton St.Gallen, Stadt St.Gallen und Kanton Appenzell Ausserrhoden festgelegt werden. Eine Realisierung vor 2030 ist aufgrund der Planungsabläufe nicht möglich, verschiedene Hürden sind noch zu nehmen.

Das Projekt Tunnel Liebegg ist hier informativ aufgeführt. Es ist absehbar, dass der Kanton im Sinne einer Akontozahlung einen Anteil an die Planungskosten leistet.



Grafik 12: Bestvariante Teilspange Güterbahnhof mit zwei Röhren à je zwei Fahrspuren ab Halbanschluss A1 zu einem unterirdischem Vollanschluss im Güterbahnhofareal und Fortsetzung mit einem einröhrigen Entlastungstunnel hinauf nach Teufen Liebegg.

4.6.9 Bühler

Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine Vorhaben geplant. Das Projekt für eine Unterführung der Appenzeller Bahnen am westlichen Ortseingang ist als Vorprojekt vorhanden, findet aus finanziellen Gründen jedoch keinen Platz im vorliegenden Programm.

4.6.10 Gais

Auf dem Gemeindegebiet von Gais sind keine Vorhaben geplant.

4.6.11 Speicher

P 1554; Zweibrücken, siehe Kapital 4.6.13.

P 3201; AB-Haltestelle Bendlehn, Anpassung der Strasse wegen Umbau Bahninfrastruktur. Die Appenzeller Bahnen planen die behindertengerechten Umbauten der Haltestellen Vögelinsegg und Bendlehn. Im Bendlehn wird die Kreuzungsstelle der Bahn abgebrochen. Der so gewonnene Platz soll zu einem Umbau der Kreuzung genutzt werden. Es besteht die Absicht, für die Fussgänger eine Mittelinsel zu errichten und gleichzeitig das Lichtsignal abzubrechen.

4.6.12 Trogen

P 1488; Einsprachen gegen die Pflästerung und Neugestaltung des Landsgemeindeplatzes mit der angrenzenden Kreuzung der Kantonsstrassen führten zu einer Verzögerung von fünf Jahren. Seit Herbst 2017 liegt das rechtskräftige Urteil des Obergerichts vor, welches das Projekt des Kantons und der Gemeinde mehrheitlich stützt. In Abstimmung mit der Gemeinde soll Projekt ab 2019 realisiert werden.

P 1662: Neubau Parkplatz Wissegg. Die heutigen Längsparkplätze auf der Kantonsstrasse sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit durch einen Neubau eines Parkplatzes abseits der Strasse ersetzt werden. Der Parkplatz geht anschliessend ins Eigentum der Gemeinde Trogen über. Die Strasse wird analog der vorangehenden Abschnitte erneuert.

4.6.13 Rehetobel

P 1265; die Ausserrhoder Hauptachse, auch Mittellandstrasse genannt, zieht sich durch den ganzen Kanton. Aktuell pendent ist der Ausbau Nasenrank-Kaien auf dem Gemeindegebiet von Rehetobel. Die Strasse wird so weit verbreitert, dass zwei Lastwagen gefahrlos kreuzen können. Für den Langsamverkehr soll ein kombinierter Rad- und Gehweg gebaut werden, auf dem der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist. Das Projekt ist bereits genehmigt und wird in zwei Etappen ab 2019 realisiert.

P 1554; die Strassenverbindung von St.Gallen nach Rehetobel führt durch das Tobel der Goldach. Die Talflanken sind steil und die geologischen Verhältnisse örtlich problematisch. Die Sicherheit der Strassenbenutzer wird immer wieder durch Steinschlag und Rutschungen beeinträchtigt, zuletzt im Dezember 2012 und im Juni 2013. Unten im Goldachtobel liegt der Ort Zweibrücken, mit der Holderenbachbrücke und der Goldachbrücke. Die Sandsteine der Holderenbachbrücke sind mittlerweile stark verwittert. Eine Instandstellung der Brücke ist nicht mehr möglich, ein Ersatz der Brücke ist unumgänglich. Im Herbst 2012 musste sie provisorisch gesichert werden. Auch die Goldachbrücke weist nur noch eine geringe Restnutzungsdauer auf. Das Tiefbauamt prüfte zwei Varianten. Den Ersatz der beiden Brücken am heutigen Ort und ein Neubau einer einzigen grossen Brücke weiter oben. Schon in den Jahren 1974 und 1981 wurden Gedanken für eine Verbesserung der Linienführung der Strasse zwischen der Tüfschwendi, Speicher, und Habset, Rehetobel, gemacht. Es wurden sogar Varianten einer Hochbrücke studiert. Im Jahr 2011 wurden diese Varianten durch weitere ergänzt und die Kantonale Tiefbaukommission hat an ihrer Sitzung vom Dezember 2011 eine plausible Brückenvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Im Jahr 2014 entschied sich die Kommission für einen Neubau. Es liegt ein Bauprojekt einer neuen Brücke vor. Die Kredithöhe von rund 8.0 Mio. Franken bedingt eine Volksabstimmung.

Bild 15: Zweibrücken, vorne die Goldachbrücke und hinten in der Kurve die Holderenbachbrücke. Letztere stammt aus dem Jahre 1848 und muss dringend ersetzt werden.

P 1339; infolge des Unwetters im September 2017 wurde die Kantonsstrasse Nr. 35, Rehetobel-Kaien, ausserhalb der Ortschaft beschädigt. Es wurde eine Stützmauer als Sofortmassnahme auf der Basis eines vorhandenen Vorprojekts realisiert. Jetzt soll der Abschnitt Zittäfeli-Einlenker Alte Landstrasse komplett erneuert werden. Gleichzeitig kann die Gemeinde Rehetobel den Einlenker Oberstrasse verbessern.

4.6.14 Wald

Auf dem Gemeindegebiet von Wald sind keine Vorhaben geplant.

4.6.15 Grub

P 1579; in Grub führt die Kantonsstrasse Nr. 49, Grub-Rehetobel, auf dem Abschnitt Riemen-Robach entlang des Landgrabens. Infolge weicher geologischer Verhältnisse kam es in den letzten Jahren zu massiven Rutschungen der Böschungen hinunter zum Grenzbach, teils bis an den Strassenrand hin. Aktuell werden die Rutschungen beobachtet. Sollte die Strasse gefährdet sein, muss sie auf einem Abschnitt talseitig mit einer Verankerung gesichert werden. Gleichzeitig soll die Kurvengeometrie verbessert werden. Das Projekt ist in der Zusammenstellung nicht aufgeführt, da es nur realisiert wird, wenn sich die Rutschung akzentuiert.

4.6.16 Heiden

P 1535; die Kantonsstrasse Nr. 50, Kaien-Oberegg, muss altershalber auf dem Abschnitt Gstalden-Bischofsberg erneuert werden. Der Querschnitt soll dem in den Jahren 2015 und 2016 ausgebauten Abschnitt entsprechen.

P 1323; die Sanierung mit Gestaltung der Werdstrasse war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt. Das Projekt wurde wegen anderer Prioritäten in Heiden in Absprache mit der Gemeinde in der Periode 2011-2014 nicht realisiert und daher ins 2. Strassenbauprogramm übertragen. Aufgrund neuer Betrachtungen der Gemeinde Heiden zur kommunalen Entwicklung muss die Realisierung sogar ins 3. Strassenbauprogramm übertragen werden. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt vor.

P 1615; für die Erschliessung Nord muss der Knoten Lindenplatz umgebaut werden.

4.6.17 Wolfhalden

P 1541; die Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden-Thal, ist im oberen Teil ab dem Unterlindberg bis zum Hasli in einem schlechten Zustand. Der folgende mittlere Teil ist saniert, der untere ab Unterhasli bis zur Gemeindegrenze Lutzenberg ist ebenso in einem schlechten Zustand und soll in der Periode saniert werden. Die Fahrbahn ist zu schmal, v.a. im Winter. Die Entwässerung ist lückenhaft, die Strassensubstanz zerfällt.

P 1637; auf der Kantonsstrasse 54, Wolfhalden-Lachen-Walzenhausen, ist für die Überbauung Tanne gemäss genehmigtem Quartierplan Bruggtobel West entlang der Kantonsstrasse ein Trottoir von und zur öV-Haltestelle Hinteregg zu erstellen. Die Realisierung ist unbestimmt, daher ist das Projekt in der Zusammenstellung nicht aufgeführt. Es wäre mit wenig Aufwand kurzfristig realisierbar.

P 1548; auf der Kantonsstrasse 16, Heiden-Wolfhalden, ist im Abschnitt Luchten aus Verkehrssicherheitsgründen die Dreispurstrecke durch einen modernen Strassenquerschnitt zu ersetzten. Auf der Westseite ist der Rad- und Gehweg neu zu platzieren.

4.6.18 Lutzenberg

P 1537, P 1538, P 1540; die Kantonsstrasse 51.1, Landegg-Thal, soll abschnittsweise saniert und die Trottoirlücken sollen geschlossen werden. Der Gemeinderat Lutzenberg hat zu allen Vorprojekten eine positive Haltung eingenommen. Die zeitliche Reihenfolge der einzelnen Projekte ist noch nicht festgelegt, ebenso wenig ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee. Zwei Etappen sind ins Strassenbauprogramm aufgenommen.

P 1667; Hohe Lust-Gitzbüchel; aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee kommt der Auftrag, die Kreuzung auf Höhe Hohe Lust für den Langsamverkehr sicherer zu machen. Ein Vorprojekt liegt vor. Die Realisierung ist grundsätzlich in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund vorgegeben.

4.6.19 Walzenhausen

P 1654; auf der Strecke vom Dorf hinauf in die Lachen wird der Ortsteil Moos durchquert. Eine markante Engstelle und die Bushaltestelle sollen saniert werden.

4.6.20 Reute

P 1664; entlang der Kantonsstrasse Nr. 33, Reute-Berneck, wünscht die Gemeinde Reute, die Trottoirlücke auf dem Abschnitt Gern-Wolftobel zu schliessen. Gleichzeitig soll die instabile Böschung gesichert werden. Das Projekt ist genehmigt, die Planauflage ist erfolgt.

4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden

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

Im Werkhof Heiden besteht Bedarf. Im Herbst 2016 wurde der alte kantonale Werkhof Hinterergeten bei der Gemeindegrenze Heiden/Wolfhalden im Rahmen einer Militärübung abgebrochen. Die noch als Magazin genutzte Baute war in einem sehr schlechten Zustand. Im Vorfeld wurden vom Amt für Immobilien verschiedene Sanierungsvarianten geprüft und letztlich der Abbruch empfohlen. Als Ersatzräumlichkeit für die dort eingestellten Fahrzeuge und Materialien konnte eine Mietlösung am Kaien gefunden werden.

Mittelfristiges Ziel ist jedoch, alle laufend benötigten Fahrzeuge und Materialien auf dem Areal des Werkhofes zu konzentrieren. Dies reduziert die Fahrten zu den Aussendeports und ermöglicht den effizienten Einsatz der Mittel und des Personals. Gefährliche Güter wie Kleingerätebenzin, Markierfarbe etc. sollen nicht mehr wie heute in ei-

nem ungeheizten Container gelagert werden. In einer Konzeptstudie wurden verschiedene Anbauvarianten auf deren Kosten und Machbarkeit geprüft. Favorisiert wird eine Umnutzung und Aufstockung der Winterdiensthalle auf der Südostseite, südlich der neuen Salzsilos. Hinter den Salzsilos befinden sich alte, nicht mehr genutzte Splittsilos, die abgebrochen werden sollen. Das Amt für Immobilien hat den Architekturauftrag für ein Vorprojekt erteilt. Geplant ist eine Realisierung ab dem Jahre 2020.

4.8 Kleinprojekte

Für kleinere Ausbauten und Massnahmen sind jährlich 0.75 Mio. Franken reserviert. Darunter fallen beispielsweise Anpassungen von Fussgängerübergängen, Umbauten von Bushaltestellen etc. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Mit dem budgetierten Betrag ist sichergestellt, dass kurzfristig auftauchende Begehren von Gemeinden berücksichtigt werden können, ohne auf das nächste Strassenbauprogramm warten zu müssen.

4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt

Für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen sind jährlich zwischen 6 und 7 Mio. Franken in der Strassenrechnung reserviert. Die Objekte im baulichen Unterhalt umfassen Belagsverstärkungen, Deckbelagserneuerungen oder den Ersatz von Belägen. Die Objekte haben in der Regel nur eine geringe Änderung des Strassenquerschnittes und keinen Kostenanteil für die Gemeinden zur Folge. Manchmal erneuern die Gemeinden gleichzeitig ihre Trottoirs. Die Kosten sind gebunden und liegen in der Kompetenz des Departements Bau und Volkswirtschaft. Die Objekte sind teilweise Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprogramms, zum Teil nicht einzeln aufgeführt. Grössere aktuelle Projekte sind etwa die Sanierung der Schwellbrunnerstrasse in Herisau (nicht aufgeführt) oder die Umgestaltung der Dreispurstrecke zwischen Heiden und Wolfhalden (aufgeführt).

4.10 Anlagen für den Radverkehr

Der kantonale Richtplan nennt die für den Radverkehr auszubauenden Strecken. Durch die Investitionen der letzten 15 Jahre und mit den unter Kapitel 4.5 aufgeführten Vorhaben wird der grösste Teil der Richtplanvorgabe realisiert sein. Gemäss Nachführung 2015 des Richtplans sind daher für den Radverkehr neue Inhalte zu definieren, indem das Langsamverkehrskonzept des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee auf die übrigen 15 Gemeinden ausgedehnt wird. Innerhalb der Periode soll als erster Schritt eine Schwachstellenanalyse durchgeführt und entsprechende Massnahmen daraus abgeleitet werden. Viele Schwachstellen können mit wenig Aufwand verbessert werden, andere werden vorerst bleiben.

Bild 16: mit wenig Mitteln zu behebende Schwachstelle im Langsamverkehr an der Haslenstrasse in Teufen. Die Strasse kann rechts mit einem Radstreifen ergänzt werden.

Bild 17: Liebegg Teufen: es ist kaum möglich, einen kombinierten Rad-Gehweg durch den Weiler zu ziehen ohne Häuser abzubrechen. Die Schwachstelle bleibt vorerst.

4.11 Sanierung der Fussgängerstreifen

Für Schönengrund und Reute sind die Arbeiten abgeschlossen, für alle andern Gemeinden gehen die Planungen weiter. Der Einbau von Mittelinseln und die Nachrüstung der Beleuchtung verursachen beträchtliche Kosten. Dafür sind ab 2019 weiterhin Mittel reserviert, wobei sich die Gemeinden auf der Basis des Strassengesetzes finanziell beteiligen müssen.

4.12 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum in den klassischen Strassendörfern sind heute anders als vor 30 Jahren. Der Verkehr wird immer mehr als trennendes Element wahrgenommen. Die Liegenschaften entlang der Strassen sind schwieriger zu vermieten und zu nutzen. Die Gemeinden spüren diese Defizite aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und sind interessiert an möglichen Verbesserungen. Heute geht man bei Sanierungen daher von einem umfassenden Ansatz aus. Die Ansprüche des Verkehrs müssen mit denen der Bewohner, des Gewerbes, der übrigen Nutzer und den architektonischen und ortsbaulichen Gegebenheiten in Einklang gebracht werden. Der Bearbeitungsperimeter umfasst daher nicht nur die Kantonsstrassen, sondern auch den angrenzenden Raum. Aktuell sind für die Ortsdurchfahrt Schwellbrunn und an der Werdstrasse in Heiden entsprechende Planungen in Bearbeitung. Die Projekte haben einen unterschiedlichen Bearbeitungsstand. Ein Planungsstart innerhalb der laufenden Programmperiode ist denkbar für die Dorfzentren Walzenhausen oder Grub und rund um den Kirchplatz in Heiden.

4.13 Lärmschutz

Die Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) des Bundes verpflichtet die Kantone als Strasseneigentümer, dort wo die Grenzwerte überschritten werden, Massnahmen zu ergreifen. Als Grundlage dazu dienen entsprechende Lärmbelastungskataster.

Primär soll der Lärmschutz gegen Verkehrslärm über Bekämpfung an den Lärmquellen und am Ausbreitungsweg erfolgen. Dazu zählen leisere Autos, lärmarme Beläge, lärmarme Pneus, Verkehrsumlagerungen, Lärmschutzwände und Temporeduktionen. Für den Fall, dass die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder überwiegende Interessen, namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- oder Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen, hat die Vollzugsbehörde Erleichterungen zu gewähren. Die Gewährung von Erleichterungen stellt eine Ausnahmebewilligung dar und wird für eine einzelne Anlage erteilt. Abzuwägen sind die Nachteile bzw. Folgen der Sanierung und der Nutzen für die Umwelt. In der Praxis bedeuten Erleichterungen, dass anstelle von Lärmschutz Schallschutzfenster zum Zuge kommen.

Aus topographischen Gründen und wegen der vielerorts geltenden Ortsbildschutzbestimmungen kommen im Kanton hauptsächlich Schallschutzmassnahmen in Frage. Die Finanzierung erfolgt über die Strassenrechnung. Ein erstes kantonales Lärmsanierungsprogramm wurde in den Jahren 1990-2010 abgeschlossen.

Aufgrund steigender Verkehrszahlen, neuer Bauzonen und verbesserter Berechnungsmodelle läuft ein Folgeprogramm über das ganze Kantonsgebiet. Basis bildet die aktuelle Programmvereinbarung 2016-2018 mit dem Bund. Ende März 2018 lief die Sanierungspflicht gemäss Lärmschutzverordnung ab. Aufgrund einer Motion von Ständerat Lombardi, TI, wird die finanzielle Unterstützung durch den Bund bis 2022 weiter geführt. Aktuell sind die Sanierungsprojekte 2. Generation für 19 Gemeinden öffentlich aufgelegen. Die Gemeinde Herisau fehlt noch.

Grafik 13: Auszug Lärmbelastungskataster der Gemeinde Waldstatt. Grüne Liegenschaften haben keine Grenzwertüberschreitungen. Gelb eingefärbte Liegenschaften haben Belastungen zwischen dem Immissionsgrenzwert und dem Alarmwert. Rot eingefärbte Liegenschaften haben Lärmbelastungen über dem Alarmwert. Bei letzteren ist der Staat gehalten, die Bewohner zu Schallschutzfenstern zu verpflichten und die Kosten vollumfänglich zu übernehmen.

4.14 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen

Die Herausforderungen im Verkehr in der Agglomeration St.Gallen-Bodensee sind vielfältig. Falls keine grösseren Infrastrukturmassnahmen vorgesehen sind oder bis diese umgesetzt sind, muss die Verkehrsplanung angebotsorientiert erfolgen. Das heisst, dass sich die Planung auf die heutigen Achsen und deren Kapazitäten beschränkten und versuchten, den Verkehr besser zu lenken.

Das Strassenverkehrsnetz im Verkehrsraum St.Gallen ist hoch belastet und in Teilbereichen zu den Spitzenstunden überlastet. Die enge Verknüpfung des städtischen und kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse A1 führt zu einer unmittelbaren gegenseitigen Beeinträchtigung bei Störungen. Die Rückstaulänge auf der Teufnerstrasse beträgt bereits heute an einem normalen Werktag zwischen morgens 6.30 Uhr und 7.45 Uhr fast 2 km und reicht teilweise über die Kantonsgrenze hinweg bis in die Liebegg. Betroffen davon ist auch der öffentliche Nahverkehr sowie die Wohn- und Lebensqualität im städtischen Gebiet.

Prognosen zur Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung gehen davon aus, dass im Jahre 2030 im Verkehrsraum St.Gallen ca. 55‘000 Menschen mehr leben werden und der Verkehr um 15 % beim motorisierten Individualverkehr, um 25 % beim öffentlichen Strassenverkehr und 47 % beim Bahnverkehr zunehmen wird. Das bedeutet, dass das Strassenverkehrsnetz im Verkehrsraum St.Gallen noch stärker belastet sein wird. Im Jahre 2030 wird ohne Gegenmassnahmen Dauerstau in der Stadt herrschen. Es ist das klare Ziel aller Beteiligten, dieses Szenario zu verhindern. Dazu soll ein umfassendes Verkehrssystemmanagement (VSM) aufgebaut werden.

Das VSM verfolgt Sicherheits-, Effizienz-, Produktivitäts- und Nachhaltigkeitsziele. Auf der vorhandenen Infrastruktur soll der Verkehr möglichst rasch, sicher und nachhaltig bewältigt werden. Der Status Quo soll trotz Bevölkerungs- und Verkehrswachstum möglichst beibehalten werden. Das bedingt, dass die Verkehrsträger besser vernetzt werden und die Verkehrsteilnehmenden transparenter und vorausschauender informiert werden.

Das VSM sieht vor, mit Mitteln der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung die Verkehrsqualität im Siedlungsgebiet aufrechtzuerhalten. Ein funktionierendes VSM ist eine Kombination von verschiedenen Massnahmen wie

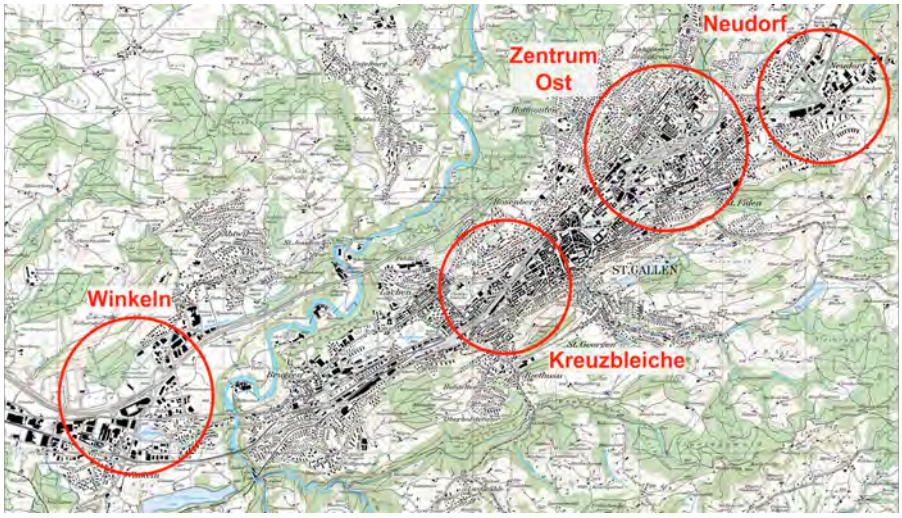
Lichtsignalsteuerungen, ÖV-Bevorzugung, Dosierung von und zur Autobahn, Stauraummanagement etc. Das funktioniert nur mit intelligenten neuen Ansätzen, die auf modernsten Technologien basieren. VSM-Massnahmen sind grundsätzlich ohne grössere bauliche Massnahmen umsetzbar. VSM soll den Verkehrsteilnehmenden dienen und sie nicht benachteiligen.

Oberstes Ziel des VSM ist: Alle Verkehrsteilnehmende auf den Strassen des Verkehrsraumes St.Gallen sollen die eigene Fahrzeit wieder zuverlässig planen können und damit gegenüber ihren Kunden, Partnern und Familien verlässlich werden.

Die Massnahme „Stauraummanagement St.Gallen“ des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee sieht vier Bewirtschaftungsgebiete vor: Winkeln, Kreuzbleiche, Zentrum Ost und Neudorf. In jedem Bewirtschaftungsgebiet sollen Dosieranlagen zum Einsatz kommen, welche zwangsweise einen Stauraum benötigen. Die Stauräume sollen den unvermeidbaren Stau am „richtigen“ Ort platzieren. Die Stauräume liegen mit einer Ausnahme alle auf Hoheitsgebiet des Kantons St.Gallen und betreffen die Gemeinden St.Gallen, Gossau, Gaiserwald und Wittenbach. Ein Stauraum liegt ausserkantonal auf Ausserrhoder Gebiet in der Liebegg auf dem Gemeindegebiet von Teufen.

Langfristig wird der Verkehrsraum St.Gallen nicht ohne Kapazitätsverbesserungen auskommen. Die entsprechenden Projekte sind definiert: Es sind zusätzliche Busspuren, die Engpassbeseitigung A1 mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel und der Spange Güterbahnhof sowie dem Tunnel Liebegg. Der Regierungsrat unterstützt diese Planungen, weist jedoch darauf hin, dass es bis zur Realisierung der genannten Kapazitätsverbesserungen realistischerweise mindestens rund 15 Jahre dauern wird.

Eine grosse Herausforderung ist, beim „gemanagten“ Verkehrsteilnehmer Verständnis und Akzeptanz zu erreichen. Der Lenkungsausschuss des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee hat darum eigens eine Kommunikationsgruppe ins Leben gerufen, in der auch der Kanton Appenzell Ausserrhoder vertreten ist. Die Gruppe hat eine Homepage aufgeschaltet, auf der weitere Informationen abgerufen werden können;
http://www.regio-stgallen.ch/verkehrsmanagement.html



Grafik 14: vorgesehene Bewirtschaftungsgebiete im Verkehrsraum St. Gallen. Die auf Ausserrhoder Gebiet liegende Dosieranlage Liebegg ist Teil des Bewirtschaftungsgebietes Kreuzbleiche.

5 Finanzen

5.1 Gesetzliche Grundlage

Die Finanzierung des Strassenbauprogramms erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung im Konto 5900 geführt. Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (bGS 612.2) Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel;
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 40 %;
- leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Anteil 60 %.

5.2 Strassenfinanzierung auf Stufe Bund

Auf eidgenössischer Ebene hat die Finanzierung mit der Inkraftsetzung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) per 1. Januar 2018 geändert. Trotz der Änderungen fliessen ab 2018 grundsätzlich Bundesbeiträge in ähnlicher Höhe der Vorjahre an die Kantone.

5.3 Einfluss Netzbeschluss per 1. Januar 2020

Mit der Inkraftsetzung des NEB reduziert sich das Kantonsstrassennetz um 11.181 km oder rund 5 %. Die Kantone haben im Vorfeld zur Abstimmung des NAF zugestimmt, jährlich 60 Mio. Franken als Kompensation in den NAF zu zahlen. Das geschieht durch Reduktion der verschiedenen Bundesbeiträge. Der Anteil des Kantons Appenzell Ausserrhoden beträgt 1.73 Mio. Franken jährlich, die er ab dem Jahr 2020 weniger erhält.

5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2020-2022, Nettoinvestitionen Strassenbau

Der Entwurf Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2020-2022, Stand 15. Oktober 2018, enthält untenstehende Angaben.

Die geplanten Bruttoinvestitionen Strassenbau belaufen sich auf rund 12.2 Mio. Franken jährlich, zusammen für die Programmperiode auf 48.8 Mio. Franken. Darin enthalten ist auch der Kantonsbeitrag an die Sanierung der Bahnübergänge. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von zusammen 10.0 Mio. Franken. Die Nettoinvestitionen belaufen sich demzufolge für die Periode auf insgesamt 38.8 Mio. Franken. Zu beachten ist, dass in der Strassenrechnung nicht die Nettoinvestitionen abgebildet sind, sondern die Abschreibungen.

2019		**2020**		**2021**		**2022**		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
12 100		12 200		12 200		12 300		
	1 500		3 500		2 500		2 500	
	10 600		8 700		9 700		9 800	**38 800**

Tabelle 2: Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss Voranschlag 2019 und AFP 2020-2022 (alle Angaben in TCHF)

5.5 Werterhaltende Strassenbauprojekte in der Erfolgsrechnung

In der Erfolgsrechnung werden die Objekte der Werterhaltung und die ersten Planungsphasen abgewickelt. Auch hier fallen Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter an, in der Regel jedoch weniger als in der Investitionsrechnung. Es wird davon ausgegangen, dass für Planungs- und Bauarbeiten in den Konti 5900.3131 und 5900.3141 jährlich zwischen 7.0 Mio. Franken bis 7.5 Mio. Franken zur Verfügung stehen, für die ganze Periode demnach brutto rund 29 Mio. Franken resp. netto rund 23 Mio. Franken.

5.6 Zusammenfassung von Objekten der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung

Ob ein Objekt über die Investitionsrechnung oder über die Erfolgsrechnung abgewickelt wird, hängt von der Art und Weise des Bauvorhabens ab. Weder der Kostenteiler mit der Standortgemeinde noch die verkehrlichen Konsequenzen werden dadurch beeinflusst. Auch die Planungs- und Ausführungsprozesse unterscheiden sich nur minimal. Für die Darstellung der gesamten Ausgaben im Strassenbauprogramm sind daher die geplanten Aufwände aus der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung zusammenzuzählen und danach den Einnahmen und der Objektliste gegenüber zu stellen.

	2019		2020		2021		2022		Summe
	Aus-gaben	Ein-nahmen	Aus-gaben	Ein-nahmen	Aus-gaben	Ein-nahmen	Aus-gaben	Ein-nahmen	
IR	12 100	1500	12 200	3 500	12 200	2 500	12 300	2 500	48 800
		10 600		**8 700**		**9 700**		**9 800**	**38 800**
ER	7 100	950	7 050	950	7 500	2 400	7 500	1 800	29 150
		6 150		**6 100**		**5 100**		**5 700**	**23 050**
						Total Ausgaben brutto			**77 950**
						Total Ausgaben netto			**61 850**

Tabelle 3: Geplante Ausgaben inkl. Planung im reinen Strassenbau netto aus Investitionsrechnung und Erfolgsrechnung gemäss Entwurf AFP 2020–2022 vom 15. Oktober 2018 (alle Angaben in TCHF).

Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind der betriebliche Strassenunterhalt, die Beiträge des Bundes an den Betrieb der Nationalstrasse, an Lärmschutzmassnahmen, die Planungskosten für Objekte ab 2023, die Kosten für die Miete der Büroräumlichkeiten des Tiefbauamtes etc.

5.7 Verfügbare Mittel

5.7.1 Zweckgebundene Bundesmittel

Die zweckgebundenen Mittel des Bundes kommen ab 1. Januar 2018 aus folgenden Kategorien:

- Mineralölsteuerertrag, allgemeine nicht werkbezogene Beiträge;
- Mineralölsteuerertrag, Globalbeitrag an Hauptstrassennetz des Bundes;
- Mineralölsteuerertrag, Beitrag an Kantone ohne Nationalstrassen;
- Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds für Werkbeiträge in Agglomerationen;
- Spezialfinanzierung Strassenverkehr, Beiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten.

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss nicht präzise zu prognostizieren. Die tatsächlich ausbezahlten Beiträge sind vom Treibstoffumsatz und von den genehmigten Krediten des Parlamentes abhängig. Ab 2020 will der Bund die Elektromobilität besteuern. Die Einnahmen fliessen in den NAF. Ebenso soll neu die Automobilimportsteuer in den NAF fliessen. Es ist hier darauf hinzuweisen, dass sämtliche Verteilschlüssel der

zweckgebundenen Bundesmittel vom Hauptstrassennetz des Bundes abhängig sind. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat darin einen Anteil von heute 42.9 km und nach dem Netzbeschluss von 37.7 km. Eine zweite Anpassung des Hauptstrassennetzes aufgrund des Sachplanes Verkehr ist pendent.

5.7.2 Motorfahrzeugsteuern

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

5.7.3 LSVA

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

5.7.4 Zusammenfassung Mittelzufluss Strassenrechnung

Untenstehende Tabelle zeigt die Summe der Mittelzuflüsse gemäss Kapitel 5.7.1 bis 5.7.3 in die Strassenrechnung. **Die Summe beträgt jährlich rund 26 Mio. Franken, zusammen über die Periode rund 104 Mio. Franken.** Nicht aufgelistet sind die Werkbeiträge der Gemeinden und des Aggloprogrammes von rund 16 Mio. Franken**.** Der Zufluss weist mindestens bis 2025 eine hohe Konstanz auf. Der Knick im Jahre 2020 zeigt den Einfluss des NEB (vgl. Kapitel 5.3). In den nächsten Jahren muss die Schweiz dringend eine Lösung für die Besteuerung der Elektro-mobiliät haben. Elektrofahrzeuge benutzen die Strassen und beziehen die Leistungen des Strassenunterhaltes genauso wie benzingetriebene Fahrzeuge.

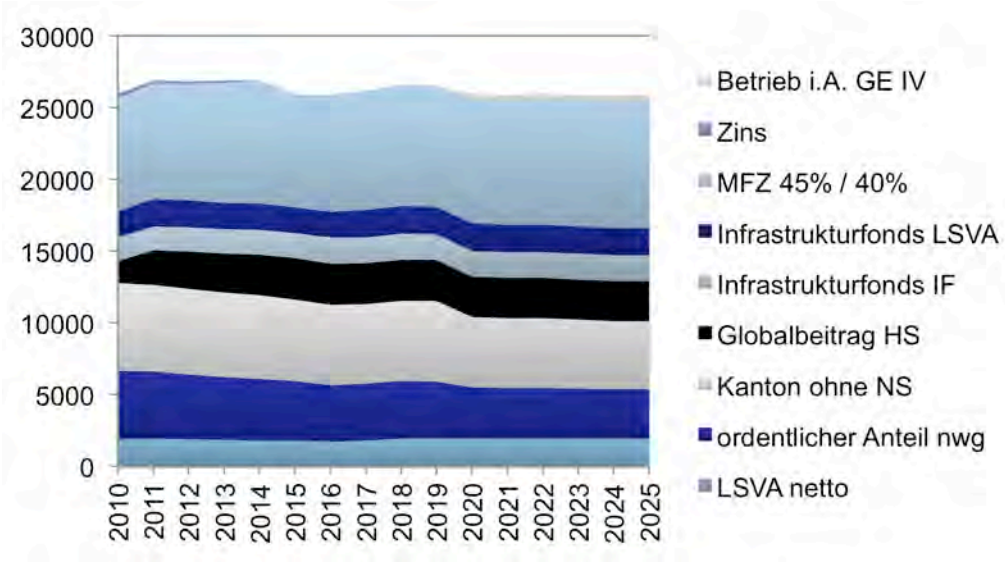


Tabelle 4: Mittelzufluss in die Strassenrechnung netto aus zweckgebundenen Bundesmitteln, Motorfahrzeugsteuern und LSVA (alle Angaben in TCHF).

Legende:
- Betrieb i.A. GE IV: der Kanton wird ab 2020 den Betrieb der zukünftigen Nationalstrasse gegen Entschädigung im Unterakkord der Gebietseinheit IV ausführen
- Zins: in früheren Jahren wurde der Strassenfonds noch verzinst
- MFZ: Motorfahrzeugsteuern (bis 2015 45 %, ab 2015 40 %)
- IF: Infrastrukturfonds, wird durch NAF abgelöst, der Kanton erhält Geld als Randregion
- Globalbeitrag HS: der Kanton erhält für seinen Anteil am Hauptstrassennetz einen Globalbeitrag
- NS: Nationalstrassen, der Kanton erhält die nationalstrassenlosen Beiträge weiter bis substantielle Ausbauten auf dem Kantonsterritorium realisiert sind
- nwg: nicht werkgebundene Beiträge aus dem Treibstoffzoll

5.8 Mittelbedarf total

Der gesamte Mittelbedarf des Strassenbaus im Tiefbauamt setzt sich zusammen aus:
- den unter Kapitel 4 aufgeführten Vorhaben in Strassen- und Brückenausbauten;
- dem betrieblichen Unterhalt;
- dem Mobilitätsmanagemant, der Unterstützung von „bike to work“, der Schwachstellenanalyse im Langsamverkehr, der Mitarbeit im Agglomerationsprogramm etc.;
- den Planungen der Objekte nach 2022 und der Fertigstellung der Objekte vor 2019;
- dem Kantonsanteil an die Sanierung von Bahnübergängen;
- dem Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen;
- der Strassenbaupolizei;
- den Verkehrszählungen und verkehrlichen Betrachtungen mit der Polizei aufgrund von Meldungen;
- den übrigen internen Aufwänden.

Das gibt zusammengefasst folgende Aufwände auf der Kostenseite:

	Aufwände 2019–2022 in Franken
Ausbauvorhaben (Investitionsrechnung, inkl. Bahnübergänge; vgl. Tabelle 3)	**48‘800‘000**
Werterhaltung, baulicher Unterhalt, gebunden inkl. Projektierungen (vgl. Tabelle 3)	29‘150‘000
Lärmsanierung	2‘100‘000
Mobilitätsmanagement, bike to work, Schwachstellenanalyse Langsamverkehr gemäss Richtplan etc.	350‘000
Planungen längerfristige Objekte, Strassenbaupolizei, Verkehrszählungen, übrige interne Aufwände	7‘500‘000
Restarbeiten Objekte 2015-2018	2‘100‘000
Total 1	90‘000‘000
Betrieblicher Unterhalt (Nettoaufwand Werkhöfe, gerundet)	30‘000‘000
Total 2	**120‘000‘000**

Tabelle 5: Bruttoausgaben Tiefbauamt: Auszug aus Detailplanung Tiefbauamt, Stand Oktober 2018.
Zahlen brutto ohne Abzug Gemeinde-, Bundes- und Drittbeiträge.

5.9 Vergleich Mittelzufluss und Mittelbedarf

Die Herleitung der Mittelzuflüsse in Kapitel 5.7.4 von gesamthaft 104 Mio. Franken zuzüglich Werkbeiträgen der Gemeinden und aus dem Agglomerationsprogramm von gesamthaft 16 Mio. Franken deckt die Ausgaben von 120 Mio. Franken gemäss Kapitel 5.8.

5.10 Teuerung

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

5.11 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Differenzen zwischen Ausgaben und Einnahmen in der Strassenrechnung werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Staatsstrassenfonds fällt in der Periode des vorliegenden Strassenbauprogramms trotz der grossen Ausgeglichenheit von Ausgaben und Einnahmen in die Verschuldung. Der Grund ist die geänderte Abschreibungspraxis nach HRM2 in Kombination mit dem vom Kantonsrat im Zuge der Totalrevision des Finanzhaushaltsgesetzes am 4. Juni 2012 beschlossenen Restatements (Aufwertung des Verwaltungsvermögens). Der Fondsbestand ist per 1. Januar 2018 mit rund 6.9 Mio. Franken im Plus und sinkt im Verlauf der Programmperiode auf ein Minus von rund 6.53 Mio. Franken im Jahre 2022. Nach heutigem Planungsstand fällt der Fondsbestand anschliessend im Jahre 2023 auf -10.37 Mio. Franken, um dann in den Jahren 2024 bis 2028 wieder auf ein Plus von über 10 Mio. Franken und bis 2033 auf ein Plus von über Fr. 20 Mio. Franken zu steigen.

Zusammenfassung:
In der Spezialfinanzierung Strassenrechnung stehen in den Jahren 2019–2022 dem Aufwand von rund 120 Mio. Franken zweckgebundene Einnahmen von rund 104 Mio. Franken und Werkbeiträge von Gemeinden und Bund (Agglomerationsprogramm) von rund 16 Mio. Franken gegenüber. Die Rechnung ist über die vier Jahre im Rahmen der Prognosegenauigkeit ausgeglichen. Dass der Bestand des Staatsstrassenfonds trotzdem sinkt und ab 2024 wieder steigt, hängt mit den Abschreibemodalitäten zusammen.

Bild 18 und 19: Nicht immer sind die Ausgaben im Strassenbau planbar: Sicherungsmassnahmen in der Sonderau, Hundwil, an der Kantonsstrasse Nr. 11, Hundwil-Stein. Immer wieder fielen Steine aus der verwitterten Felsböschung auf die Strasse und bedrohten den Verkehr. Nachdem sich ein grösserer Brocken löste, mussten im Frühjahr 2016 für rund 250‘000 Franken die grossen Bäume gefällt und der Felsen mit Stahlnetzen gesichert werden. Anschliessend wurde eine Begrünung aufgebracht.

6 Ausblick 2023-2026

6.1 Generell

Der Bedarf wird sich vermehrt auf die Sanierung bestehender Strassenteilstücke verlagern. Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026 weist noch viele Lücken auf für Bedürfnisse und Vorhaben, die sich erst in den nächsten Jahren entwickeln werden. Das betrifft beispielsweise die Zentrumsgestaltung von Herisau oder Weiterentwicklungen in den Dorfkernen Gais, Heiden oder Walzenhausen.

Die Mobilität der Gesellschaft wird gemäss allen Prognosen weiter zunehmen und neue Mobilitätsformen werden neue Anforderungen an die Infrastruktur mit sich bringen. Auch das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee wird weiter bearbeitet und neue Entwicklungen hervorrufen. Auf der anderen Seite wird die Finanzierung ebenfalls breiter aufgestellt werden müssen, weil die alleinige Finanzierung über Treibstoffzoll und Motorfahrzeugsteuer die neuen Mobilitätsformen nicht abdecken kann. Dazu sind politische Prozesse auf eidgenössischer Ebene notwendig.

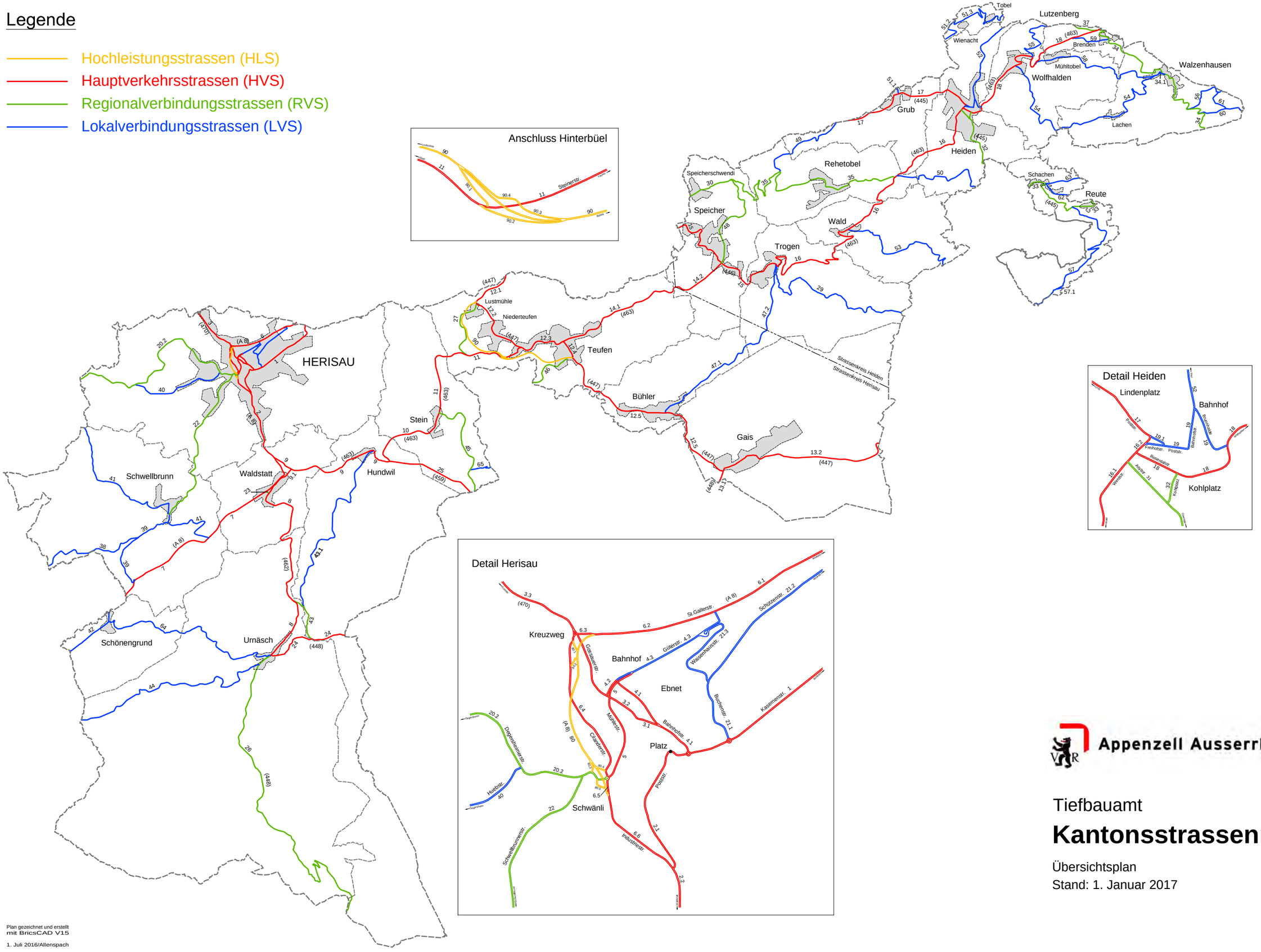
Bild 20: Längerfristiger Bedarf auf der Kantonsstrasse Nr. 13, Ortsdurchfahrt Gais; knappe Strassenbreiten und fehlender Raum für den Langsamverkehr.

7 Anhang

7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3
7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2017, A3
7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, Stand Frühjahr 2017, A3
7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen
7.5 Übersicht ÖV auf der Strasse, A3
7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2019-2022, A3
7.7 Überblick Nebenanlagen TBA
7.8 Liste Controlling 1. Strassenbauprogramm 2011-2014
7.9 Liste Controlling 2. Strassenbauprogramm 2015-2018
7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1994-2017
7.11 Überblick Umfahrung Herisau mit Nieschbergtunnel und Wachteneggtunnel, A3

Legende

- Hochleistungsstrassen (HLS)
- Hauptverkehrsstrassen (HVS)
- Regionalverbindungsstrassen (RVS)
- Lokalverbindungsstrassen (LVS)



Plan gezeichnet und erstellt
mit BricsCAD V15

1. Juli 2016/Allenspach

G:\Data\DBV\TBA\00.1_Allgemein\CAD\DWG\Tbukel\00 Kanton\Kantonsstrassen_RR.dwg

Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

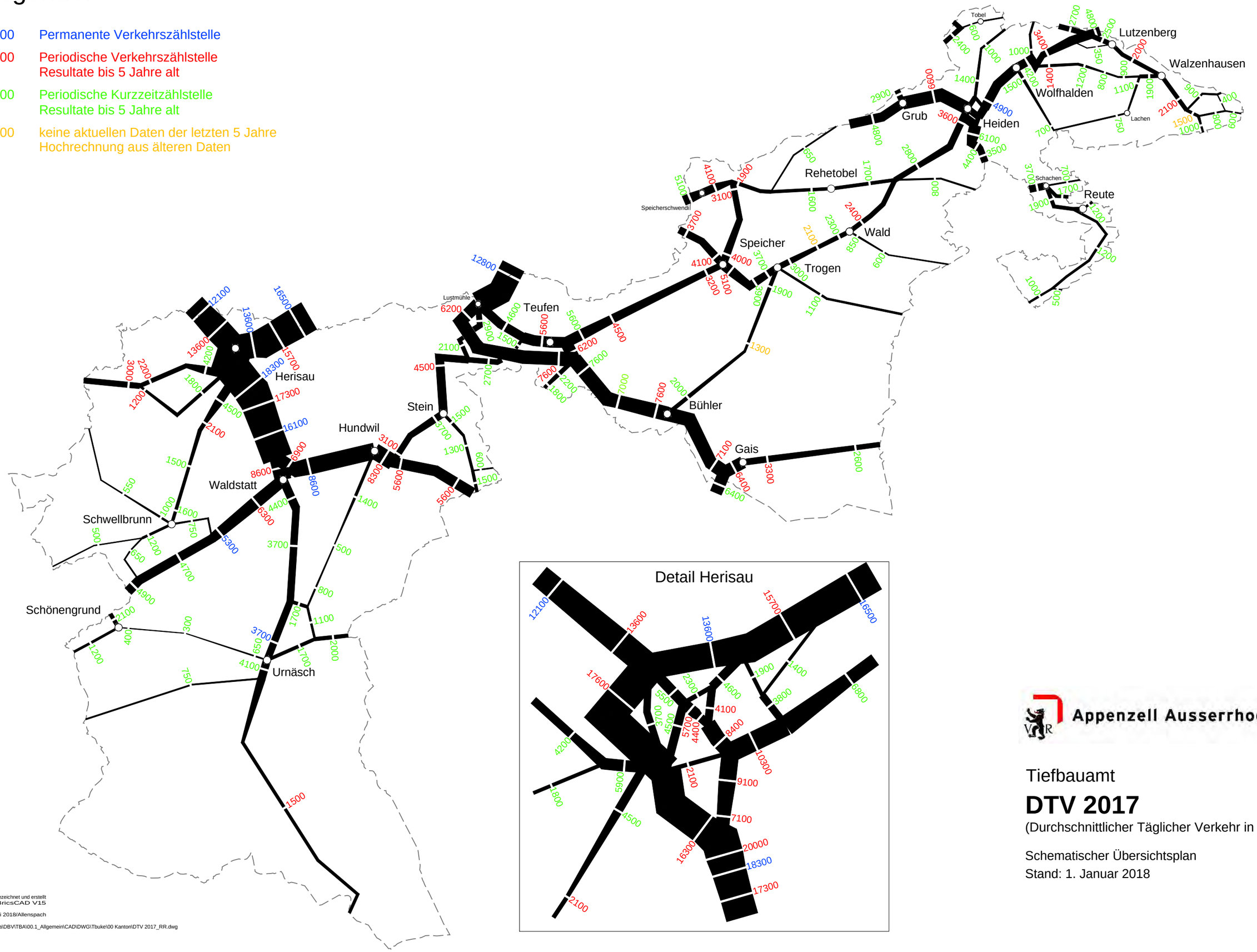
Kantonsstrassennetz

Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2017

Legende:

7.2

6000	Permanente Verkehrszählstelle
5000	Periodische Verkehrszählstelle Resultate bis 5 Jahre alt
1000	Periodische Kurzzeitzählstelle Resultate bis 5 Jahre alt
800	keine aktuellen Daten der letzten 5 Jahre Hochrechnung aus älteren Daten



Plan gezeichnet und erstellt
mit BricsCAD V15

6. Juni 2018/Allenspach

G:\Data\DBV\TBA\00.1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00 Kanton\DTV 2017_RR.dwg

Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

DTV 2017

(Durchschnittlicher Täglicher Verkehr in Fz/Tag)

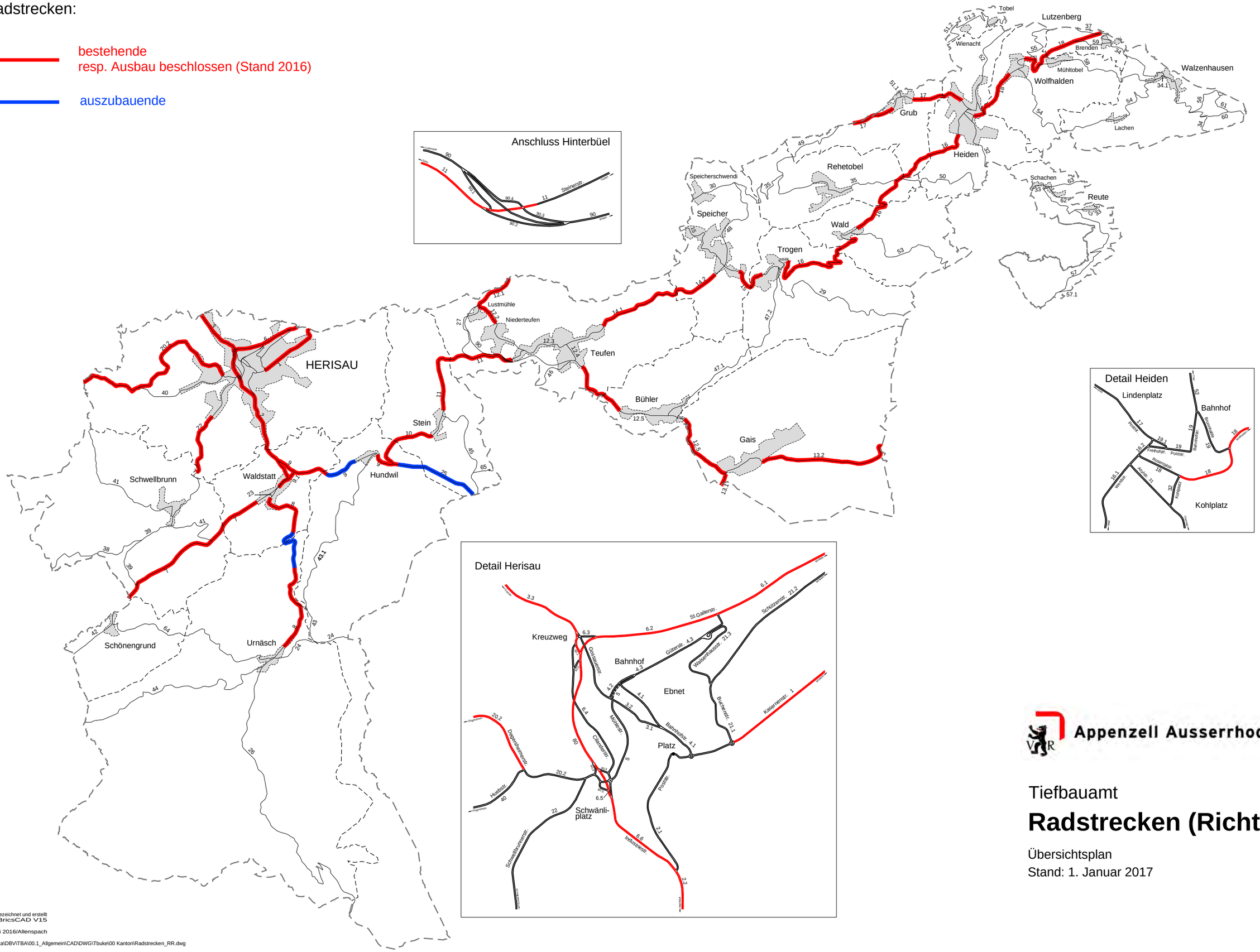
Schematischer Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2018

Radstrecken:

bestehende
resp. Ausbau beschlossen (Stand 2016)

auszubauende

7.3



Plan gezeichnet und erstellt
mit BricsCAD V15

1. Juli 2016/Allenspach

G:\Data\DBV\TBA\00.1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00 Kanton\Radstrecken_RR.dwg

Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

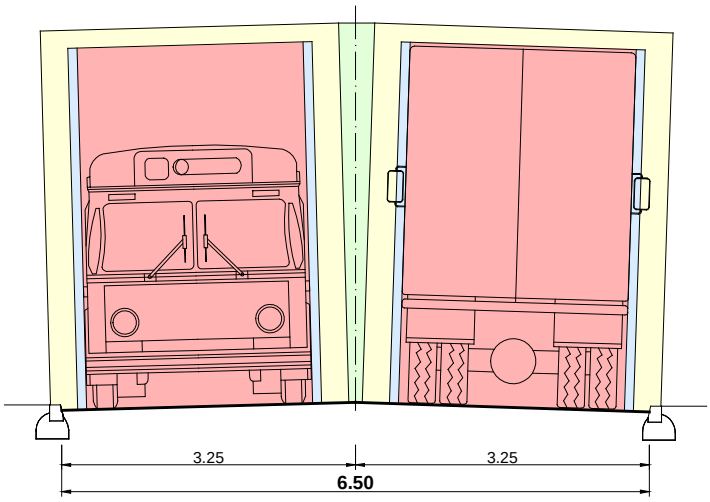
Radstrecken (Richtplan)

Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2017

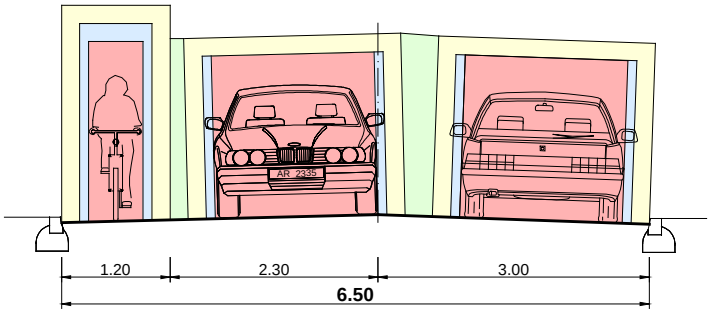
Geometrische Normalprofile für:

Hauptverkehrsstrassen (HVS)

Begegnungsfall LkW / LkW (80 km/h)

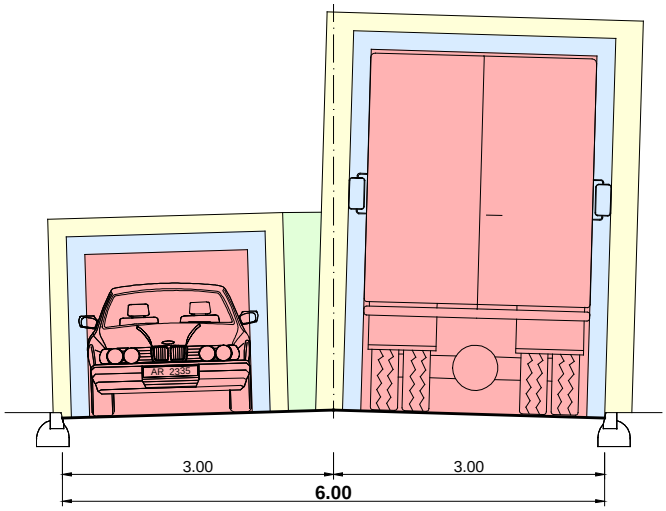


Begegungsfall Rdf / PW / PW (50 - 80 km/h)



Regionalverbindungssstrassen (RVS)

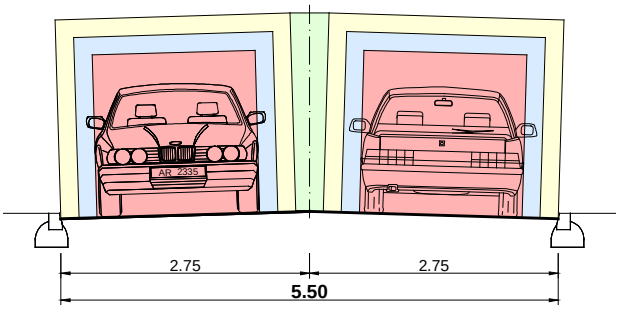
Begegnungsfall PW / LkW (50 - 80 km/h)



- Grundabmessungen
- Bewegungsspielraum
- Sicherheitszuschlag
- Gegenverkehrszuschlag

Lokalverbindungsstrassen (LVS)

Begegnungsfall PW / PW (50 - 80 km/h)

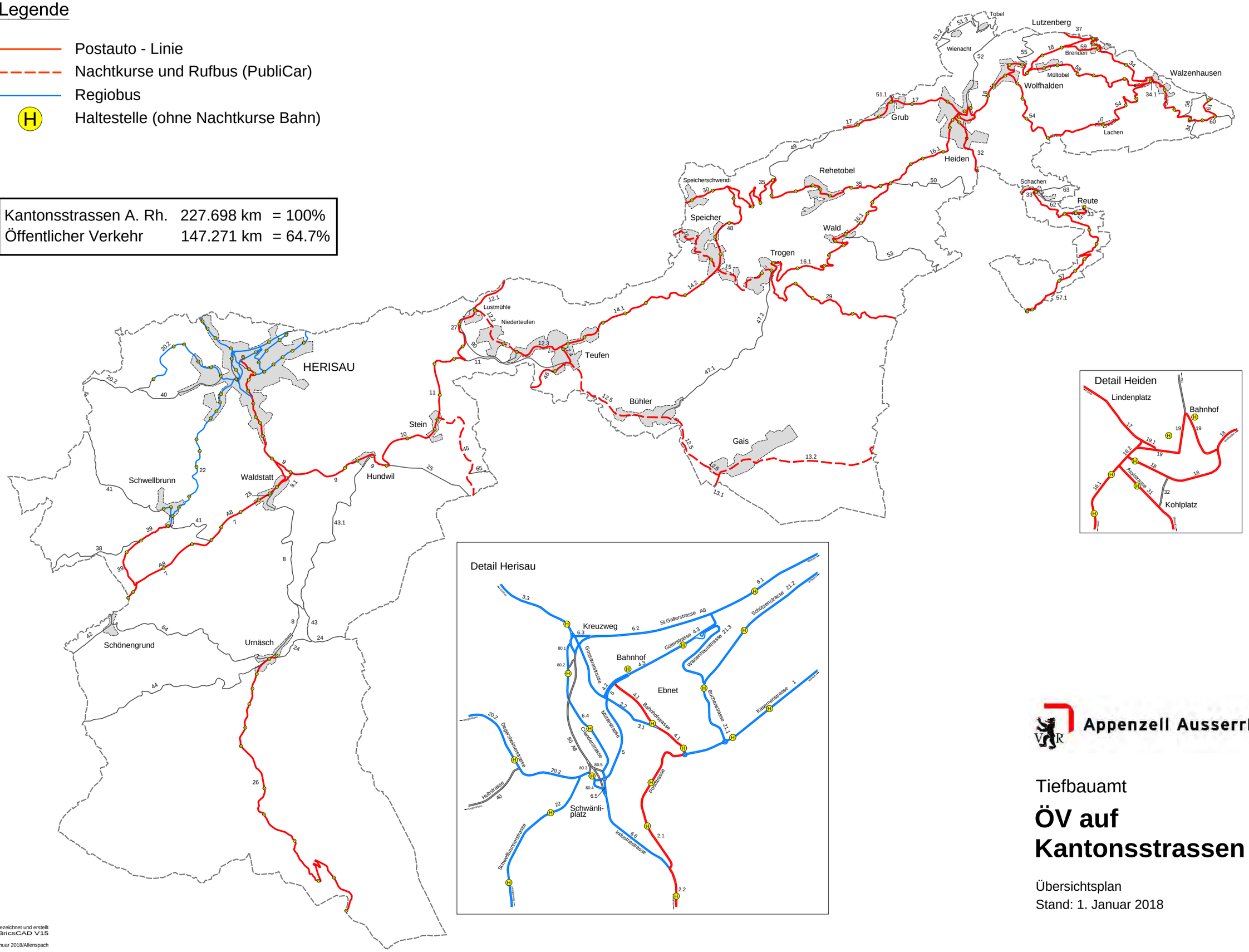


7.5

Legende

- Postauto - Linie
- Nachtkurse und Rufbus (PubliCar)
- Regiobus
- Haltestelle (ohne Nachtkurse Bahn)

Kantonsstrassen A. Rh.	227.698 km	= 100%
Öffentlicher Verkehr	147.271 km	= 64.7%



Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

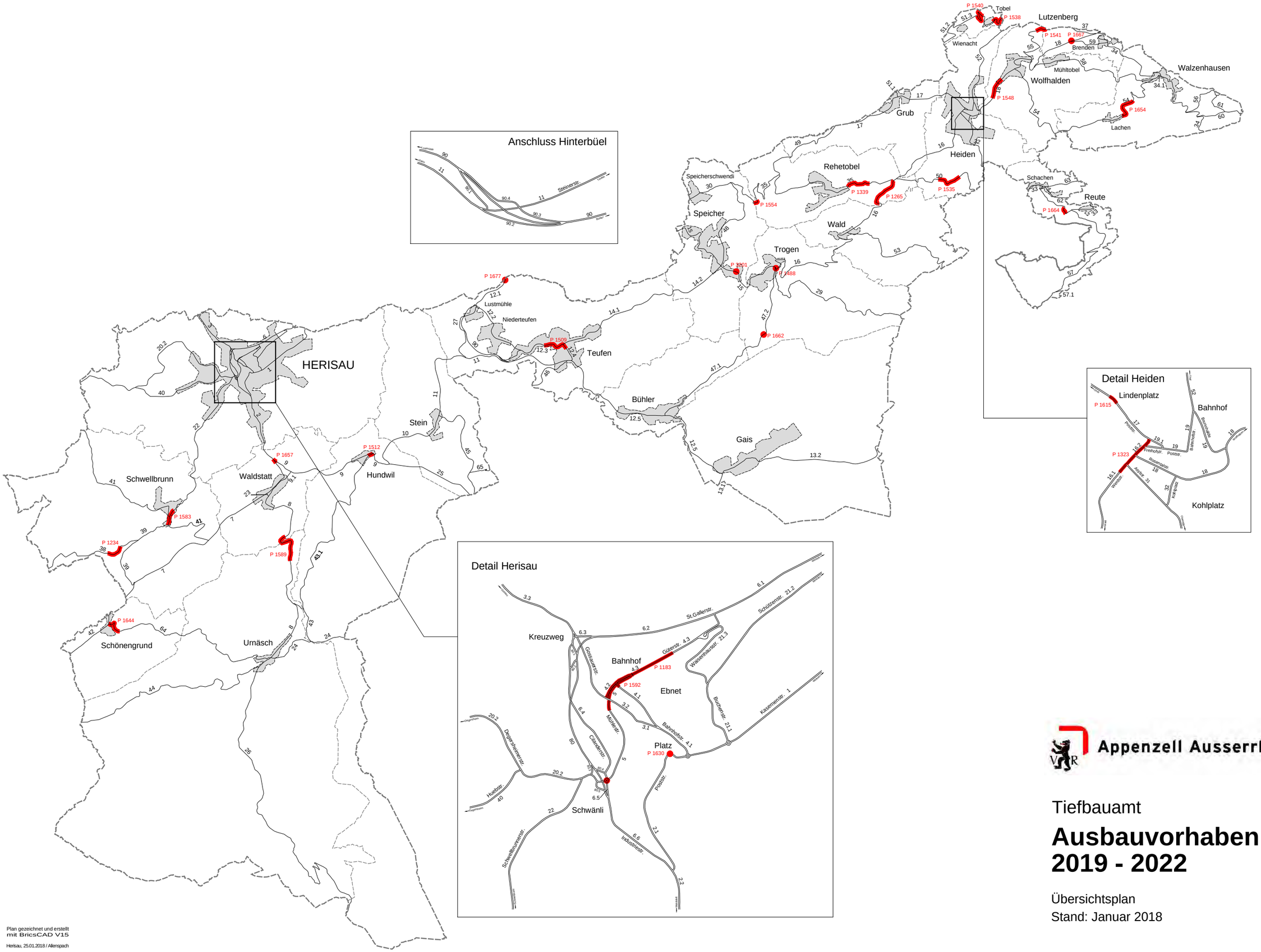
ÖV auf Kantonsstrassen

Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2018

Plan gezeichnet und erstellt
mit BricsCAD V15

25. Januar 2018/Allenspach

G:\Data\DBV\TBA\00.1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00 Kanton\Postautorouten_RR.dwg



Plan gezeichnet und erstellt
mit BricsCAD V15

Herisau, 25.01.2018 / Allenspach

G:\Data\DBV\TBA\00.1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00 Kanton\Ausbauvorhaben 2019-2022_RR

Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

Ausbauvorhaben 2019 - 2022

Übersichtsplan
Stand: Januar 2018

7.7 Überblick Nebenanlagen TBA

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

Lage Werkhof Herisau

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

Lage Werkhof Heiden

Der Werkhof Heiden in Bissau liegt am Ortsende an der Obereggerstrasse. Die umliegenden Gemeinden beziehen Streusalz ab den Silos des TBA. Total arbeiten 18 Angestellte hier, die für das Vorderland zuständig sind.

Lage Stützpunkt Gais

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

Lage Stützpunkt Urnäsch

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

7.8 Controlling 1. kantonales Strassenbauprogramm 2011 - 2014

Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück
Ausbauten Hinterland				
1286	43	Hundwil	Hundwil - Zürchersmühle	Munitionsdepot - Aeschen
1512	9	Hundwil	Waldstatt - Hundwil	Aufwertung Ortsdurchfahrt
1501	43	Hundwil	Hundwil - Zürchersmühle	Hinterebnet - Munitionsdepot
1417	41	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Degersheim	Sommertal - Glatt
1496	41	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Degersheim	Säntisblick - Glattberg
1269	10	Stein	Sonderau - Stein	Post Stein - Schnädt
1502	7	Waldstatt	Waldstatt - Schönengrund	Hirschenkreuzung - Scheibenböhl
1578	20	Herisau	Schmidgasse / Steig	Platz - Schwänli
0938	21	Herisau	Schützenstrasse	Friedhof - SOB Überführung
Ausbauten Mittelland				
1470	47	Bühler	Bühler - Trogen	Egg - untere Rüti
1509	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt
0973	11	Teufen	Stein - Teufen	Hinterbühl - Sternen
Ausbauten Vorderland				
1323	16	Heiden	Trogen - Heiden	Einl. Gerbestrasse - COOP
0756	37	Lutzenberg	Thal - Lutzenberg	Kantonsgrenze - Haus Bischof
1517	57	Reute	Reute - Altstätten	Sturzenhard - Mohren
1487	57	Reute	Reute - Altstätten	Steinegocht - Knollhusen
1488	29	Trogen	Trogen - Altstätten	Altstätterstrasse
1488	15	Trogen	Speicher - Trogen	Bahnhof - Landsgemeindeplatz
1488	15/16	Trogen	Speicher - Heiden	Kreuzung Landsgemeindeplatz
1523	16	Trogen	Trogen - Heiden	Oberstall - Gruenholz
1475	16	Trogen	Trogen - Heiden	Goldachbrücke - Oberstall
1346	16	Wald	Trogen - Heiden	Gruenholz - Ortsanfang 2. Etappe
1503	16	Wald	Trogen - Heiden	Post - Tannenweidli
1534	55	Wolfhalden	Wolfhalden - Thal	Unterlindenberg - Vorderhasli
Brücken und spezielle Kunstbauten				
1409	9	Waldstatt	Waldstatt - Hundwil	Steblenbachbrücke
1520	26	Urnäsch	Urnäsch - Schwägalp	Dürrenbachbrücke
1211	10	Stein/Teufen	Stein - Teufen	Gmündertobelbrücke
1582	8	Urnäsch	Waldstatt - Urnäsch	Saienbrücke
Diverse				
		Appenzellerbahnen; Sanierung Bahnübergänge		
1442		Werkhof Heiden, Ersatzbau Werkstatt- und Bürotrakt		
		Lärmschutz entlang Kantonsstrassen gemäss Programmvereinbarung Bund 2012 - 2015		

Stand: 31.12.2017

Legende:

- Projekt realisiert
- Projekt mit Verzögerung in Umsetzung
- Projekt in Periode nicht realisierbar, verschiedene Gründe, ins 2. Programm transferiert

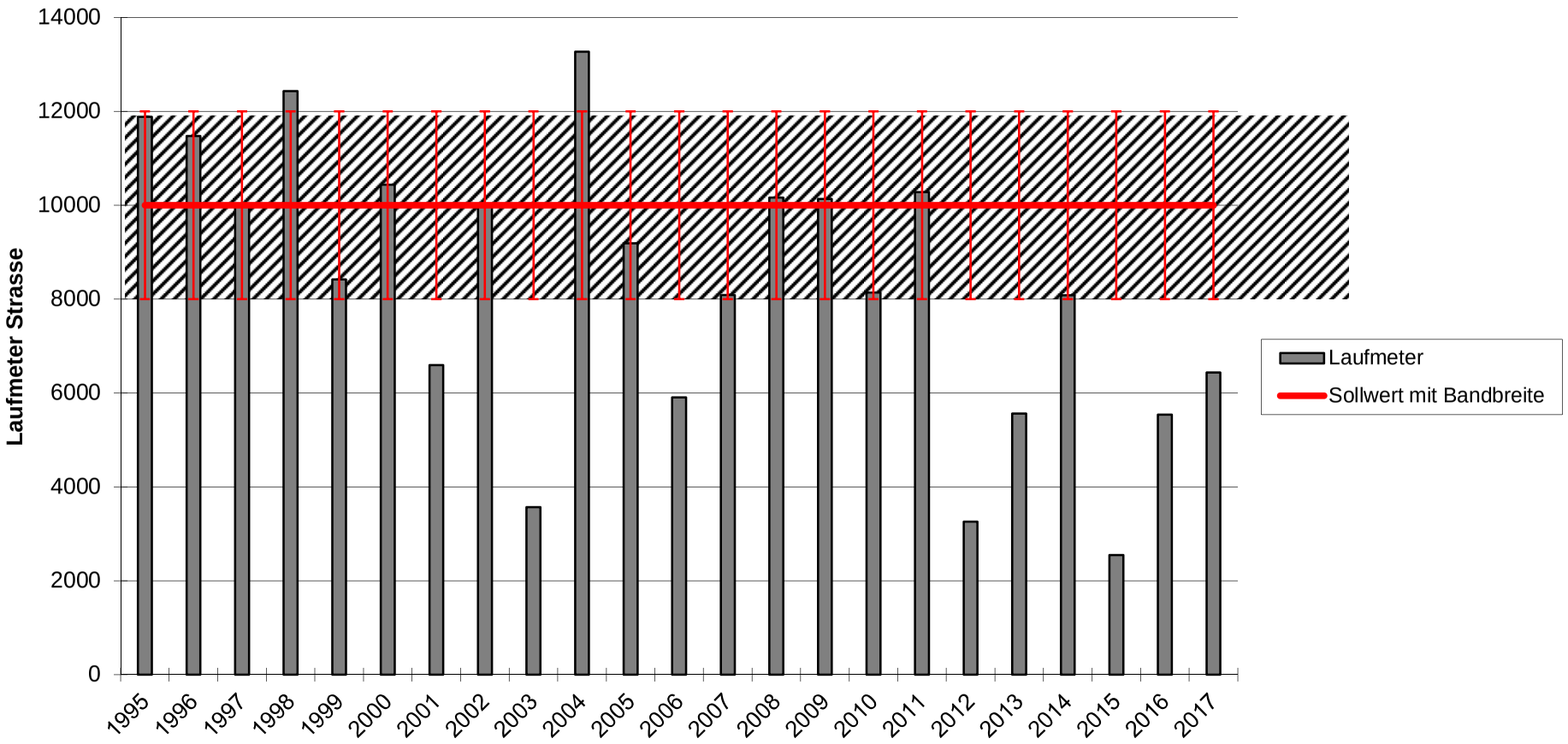
7.9 Controlling 2. kantonales Strassenbauprogramm 2015 - 2018

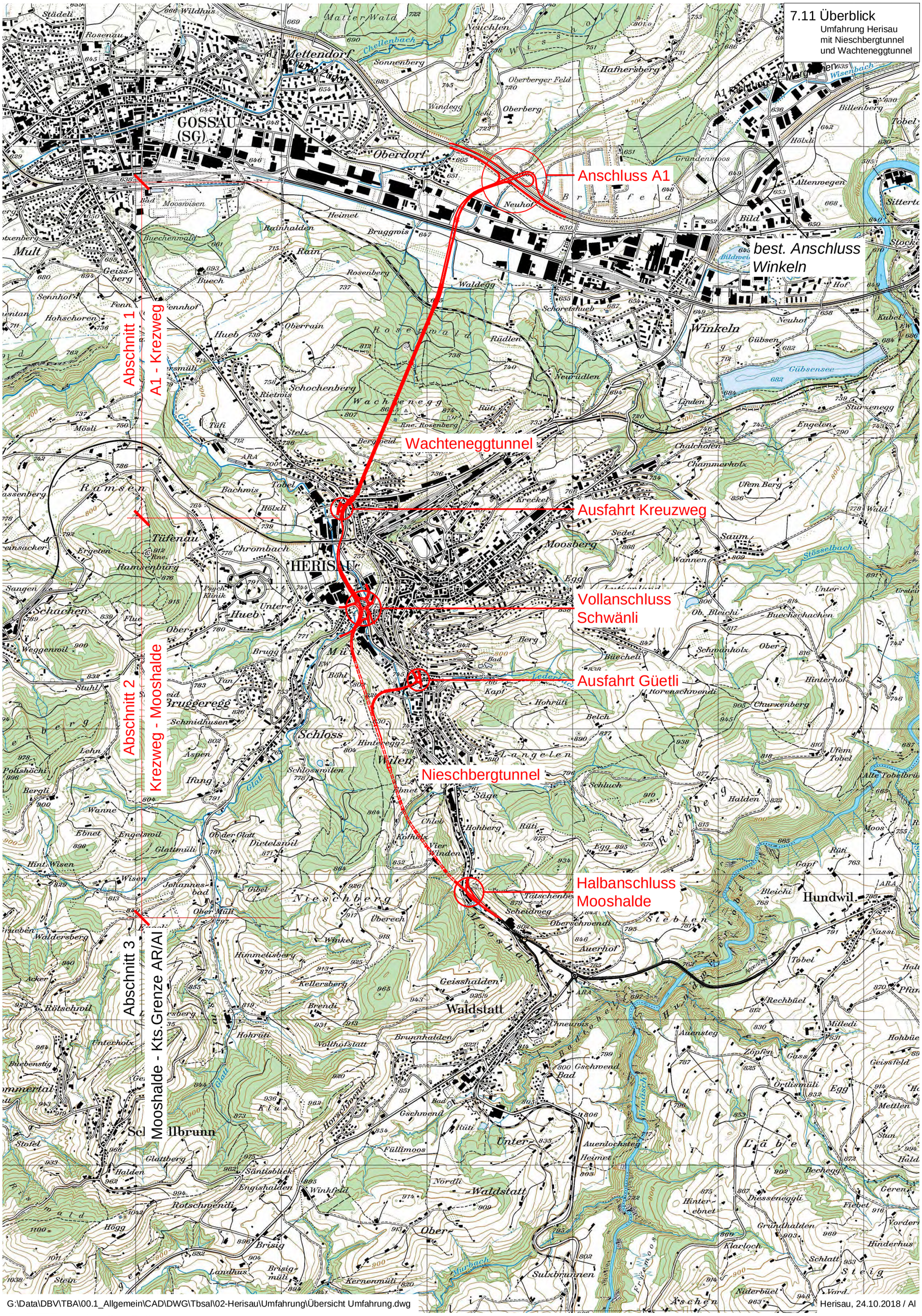
Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück
Ausbauten Hinterland				
1589	8	Waldstatt / Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen
1565	26	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Kronenkreuzung - Coop
1596	44	Urnäsch	Urnäsch - Hemberg	Schwägalpstr. - Egglibachbrücke
0760	1	Herisau	Herisau - Winkeln	Sturzeneggstr. - Walke
1577	6.1	Herisau	St. Gallen - Herisau	Kantonsgrenze – Schützenstr.
1592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.
1183	4.3	Herisau	Bahnhof Herisau	Mühlestrasse - Busdepot
1624	20.2	Herisau	Herisau - Degersheim	Baldenwil - Kantonsgrenze
1484	40	Herisau	Huebstrasse	Friedeck - ob. Hueb
1583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Rest. Harmonie - Im Rank
1233	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Frehnerswäldli 1. Etappe
1524	43	Hundwil	Hundwil - Zürchersmühle	Äschen - Riserenbach
1371	9	Hundwil	Waldstatt - Hundwil	Hundwilertobelbrücke - Friedhof
1292	45	Stein	Stein - Appenzell	Hirschen - Würzen
1644	64	Schönengrund	Urnäsch - Schönengrund	Bäregg - Einl. Kantonsstr. Nr. 42
Ausbauten Mittelland				
~~1493~~	~~12~~	~~Teufen~~	~~St. Gallen - Teufen~~	~~Trottoir Spörri - UBS~~
1509	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Bahnhofkreuzung
1509	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt
1587	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sonnenrank – AB Niederteufen
1471	47	Bühler	Bühler - Trogen	Untere Rüti - Wissegg
1593	12	Bühler	Teufen - Bühler	Unterquerung AB Ortseingang
1665	13.2	Gais	Gais - Altstätten	Hebrig, Ausbau Einlenker
1570	15	Speicher	St. Gallen - Speicher	Rad- und Gehweg Parz. Nr. 101
1600	47.2	Trogen	Bühler - Trogen	Einlenker Pestalozzi - Schulhaus
1602	16.1	Trogen	Trogen - Wald - Heiden	Landsgemeindeplatz - Schopfacker
Ausbauten Vorderland				
1316	35	Rehetobel	Rehetobel - Kaien	Einl. Alte Landstr. - Kaien
1554	35	Speicher/Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke
1265	16	Wald/Rehetobel	Trogen - Heiden	Tannenweidli - Kaien
1265	16	Wald/Rehetobel	Trogen - Heiden	Tannenweidli - Kaien
1503	12	Wald	Trogen - Heiden	Post - Tannenweidli
1579	49	Grub	Grub - Rehetobel	Rutschung Landgraben
1536	50	Heiden	Kaien - Oberegg	Bischofsberg - Kantonsgrenze AI
1539	52	Heiden	Heiden - Thal	Einlenker Schwendi - Kantonsgrenze
1323	16.1	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Einl. Gerbestrasse - Freihofstrasse
1637	54	Wolfhalden	Wolfhalden - W'hausen	Hinteregg -Tanne
1537	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Bahnhof - Tobel
1540	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Unt. Kapf - Brücke
1601	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Landegg - Seeblick
1629	34	Lutzenberg	Lutzenberg – W'hausen	Schneggentöbeli - Brenden
1542	58	Walzenhausen	Wolfhalden – W'hausen	Sonnenberg - Einl. Kantonsstr. 54
1603	60	Walzenhausen	Walzenhausen - Au	Leuchen - Kantonsgrenze
1612	54	Walzenhausen	W'halden- W'hausen	Ledi - Lebau
1625	62	Reute	Reute - Berneck	Schachen - Kantonsgrenze
Brücken und spezielle Kunstbauten				
1582	8	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Saienbrücke
1519	26	Urnäsch	Urnäsch - Schwägalp	Grünaubrücke
1409	9	Waldstatt	Waldstatt - Hundwil	Steblenbachbrücke
~~1544~~	~~12~~	~~Teufen~~	~~St. Gallen - Teufen~~	~~Hangbrücke Dorf~~
1616	13.2	Gais	Weier-Kreisel-Gais	Rotbachbrücke, Appenzellerstrasse
Diverse				
	Lärmschutz entlang Kantonsstrassen gemäss Programmvereinbarung Bund 2016 - 2018			

Legende: Stand: 31.08.2018

- Projekt im Bau oder bereits realisiert
- Projekt genehmigt und baureif
- Projekt in Projektierung oder Genehmigung, keine Schwierigkeiten, termingerecht
- Projekt in Bearbeitung, Schwierigkeiten oder Einsprachen, Terminverzögerungen
- Projekt kritisch, Realisierung in Periode nicht absehbar
- ~~gestrichen~~ Projekt geschlossen, neu Bestandteil Projekt Bahnhofkreuzung/Ortsdurchfahrt
- Projekt auf Zubringer Appenzellerland, Realisierung durch Bund

7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2017



7.11 Überblick

Umfahrung Herisau
mit Nieschbergtunnel
und Wachteneggtunnel