

V.3 Öffentlicher Verkehr

V.3.1 Bahn- und Busnetz

1. Richtplanaufgabe

Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sein und schweremässig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit.a des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700). Die zukünftige Siedlungsentwicklung und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind aufeinander abzustimmen (Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Entwicklung).

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

2.1 Öffentlicher Verkehr im Kanton

Allgemeines

Der Kanton verfügt über ein kantonsinternes Bahnnetz mit einer Länge von rund 46 km. Davon sind 34 km Schmalspurstrecken. Die Bahnunternehmungen Appenzeller Bahnen AG (AB), Schweizerische Südbahn AG (SOB) und Thurbo AG betreiben folgende S-Bahnlinien.

- St.Gallen–Herisau–Wattwil (–Uznach–Sargans)
- St.Gallen–Herisau–Wattwil (–Nesslau)
- Herisau–St.Gallen (–Wittenbach)
- VAE Voralpenexpress (St.Gallen–Luzern)
- St.Gallen–Trogen
- St.Gallen–Appenzell
- Gossau–Appenzell–Wasserauen
- Altstätten Stadt-Gais
- Rorschach Hafen-Heiden
- Rheineck-Walzenhausen

Das Fehlen eindeutig vorgezeichneter Korridore innerhalb des Kantons führt, mit einer Streckenlänge von ca. 110 km, zu einem dichten Busnetz. Die Postauto AG, Region Ostschweiz, ist für den grössten Teil des Regionalbusnetzes verantwortlich (Linien 120, 121, 180, 182, 222, 223, 224/225, 226/227, 229, 230, 791, 792). Herisau verfügt als einzige

Gemeinde über ein dichtes Ortsbusnetz, in welches auch die regionale Linie nach Schwellbrunn (Linie 171) integriert ist. Die Regiobus AG betreibt die Verbindung Herisau–Arena SG–Abtwil (Linie 158). Die Busverbindung Teufen–Speicher–Speicherschwendi (Linie 190) wird durch die Appenzeller Bahnen betrieben. Der Schülerkurs („Kantibus“, Linie 181) bringt die Kantonsschüler aus dem Hinterland nach Trogen.

Mit 18.6 % ist der ÖV-Anteil in Appenzell Ausserrhoden verglichen mit dem motorisierten Verkehr leicht tiefer als der Durchschnitt in der Schweiz (zwanzig Prozent; Referenz 2005). Ein wichtiger Grund ist die Siedlungsstruktur, da hier nicht derselbe Modalsplit erreicht werden kann wie in dicht bewohnten Siedlungsräumen. Aufgrund von gezielten Angebotsausbauten konnte in den letzten Jahren die Nachfrage gesteigert werden. Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 wurde das Bahn- und Busangebot in der Ostschweiz um dreissig Prozent erhöht. Damit ist von einem weiteren Nachfrageschub auszugehen. Ganz allgemein wird schweizweit mit einer Zunahme der Personenfahrten des ÖV bis ins Jahr 2030 um 54 % gerechnet (Referenz 2005).

Gesetz und Verordnung

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGS 760.1) und die Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (V GöV, bGS 760.11) definieren die Angebotsgrundsätze der Grundversorgung sowie der Schwerpunktangebote im öffentlichen Verkehr im Kanton.

Leitbild

Das Leitbild öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011-2022 (Leitbild) legt die langfristigen Zielsetzungen für den öffentlichen Regionalverkehr fest. Das Leitbild ist auf die Richtplanung und das Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee abgestimmt und enthält folgende Leitsätze:

1. Angebot: Der ÖV im Kanton Appenzell Ausserrhoden gewährleistet unter volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten eine gute Erreichbarkeit und trägt zur Standortattraktivität des Kantons bei. Das Angebot ist je nach Siedlungsraum bedarfsgerecht auszubauen, aufeinander abzustimmen und an den ausserkantonalen öffentlichen Verkehr anzuschliessen.
2. Qualität: Aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen soll der ÖV einen hohen Qualitätsstandard erreichen, damit der Anteil des ÖV am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht werden kann.
3. Erfolgskontrolle: Der ÖV des Kantons Appenzell Ausserrhoden soll

wirtschaftlichen Kriterien genügen und je nach Angebotsfunktion differenzierte Nachfragerwerte und Kostendeckungsgrade erreichen.

ÖV-Konzept

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr (ÖV-Konzept) konkretisiert das Leitbild öffentlicher Verkehr. Das aktuelle ÖV-Konzept 2018-2022 baut auf dem ÖV-Konzept 2011-2016 auf. Es zeigt mit konkreten Vorschlägen auf, wie das Angebot in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln ist.

2.2 Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehr

Die gemäss Raumkonzept definierte Siedlungsstruktur steht in Übereinstimmung mit den Schwerpunktverbindungen öffentlicher Verkehr gemäss Leitbild öffentlicher Verkehr.

2.3 Angebotsentwicklung

Fernverkehr Zürich–St.Gallen/München

2016

Seit Dezember 2015 ist stündlich ein dritter beschleunigter Fernverkehrszug auf der Achse Zürich–St.Gallen eingeführt (A-Produkt). Der Zug legt die Strecke mit Halt in Zürich–Flughafen und Winterthur in 62 Minuten zurück. In St.Gallen entsteht damit ein guter Anschluss Richtung Rorschach-Rheintal und Teufen–Appenzell. Die Fahrzeiten nach Winterthur, Zürich–Flughafen und weiter haben sich für alle Haltestellen an diesen Linien massiv verkürzt. Die beiden Fernverkehrszüge mit einer Fahrzeit von 75 Minuten (B-Produkt) werden neu in einem integralen Halbstundentakt geführt, was zu besseren Anschlusssituationen in Gossau SG und St.Gallen führt. Der EC Zürich–München wird mit konventionellem Rollmaterial in ein B-Produkt integriert.

2019/2021/2023

Auf den Fahrplan 2019 wird zwischen Zürich–St.Gallen ein „Vierzugs-konzept“ eingeführt. Dieses sieht je zwei „langsame“ und zwei „schnelle“ Fernverkehrszüge aus dem 00/30-Knoten in Zürich nach St.Gallen vor, wobei eines der schnellen Produkte nur zur HVZ sowie tagsüber zweistündlich als EC verkehrt. Die A-Produkte legen die Strecke mit Halt in Zürich Flughafen und Winterthur in rund sechzig Minuten zurück. Die Fahrzeit für die B-Produkte beträgt 75 Minuten mit Halt in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Der EC Zürich–München soll ab 2021 mit neuem Rollmaterial in das A-Produkt integriert werden. Verbesserungen gibt es für die Anschlüsse von und nach Zürich auf der Linie Gossau –

Herisau – Appenzell – Wasserrauen durch deutlich kürzere Umsteigezeiten in Gossau.

Der Rheintal-Express REX wird ab 2019 nach Zürich durchgebunden und zwischen Wil und St.Gallen mit dem Fernverkehr zusammengelegt. Ab 2025 ist zwischen St.Gallen und Sargans eine Verdichtung zum Halbstundentakt vorgesehen.

2025/2030

Gemäss Referenzkonzept STEP AS 2025 verkehren zwischen Zürich und St.Gallen je zwei Fernverkehrszüge im ½-h Takt über den Flughafen Zürich mit Fahrzeiten von sechzig resp. 75 Minuten.

Aktuelle Planungen für 2030 basieren auf einem Konzept, indem vier Züge von Zürich nach Winterthur schnell via Wallisellen und vier Züge via Flughafen verkehren. Die beiden ½-h Takte in den Korridor St.Gallen werden so geführt, dass sie eine Fahrzeit von unter einer Stunde aufweisen und in die beiden Viertelstundenknoten Zürich und St.Gallen eingebunden sind. Die dank dem Leitweg Wallisellen und aufgrund des Brüttenertunnels gewonnene Zeit wird nach Winterthur für die Zusatzhalte Wil, Uzwil, Flawil und Gossau genutzt. Das Produkt über den Flughafen hält nur in Winterthur und Wil und erreicht so ebenfalls eine Systemfahrzeit von sechzig Minuten.

In Gossau werden die Anschlüsse der Appenzeller Bahnen auf das Produkt via Wallisellen ausgerichtet. Die Reisezeit aus dem Raum Zürich Richtung Appenzellerland (und umgekehrt) verkürzt sich damit gemäss Stand heute um zwanzig bis dreissig Minuten auf rund sechzig Minuten nach Herisau und auf rund neunzig Minuten nach Appenzell.

Voralpenexpress St.Gallen–Luzern

Der Voralpenexpress VAE verkehrt 2030 im Stundentakt. Er dient als schnelle Verbindung zwischen den Regionen und als Zugang der Ostschweiz zur NEAT in Arth–Goldau. Bereits seit Ende 2016 verkehren die stark beschleunigten Fernverkehrszüge ins Tessin durch den neuen NEAT–Basistunnel im ½-h Takt. Ab 2020 verkehrt der Voralpenexpress mit neuem Rollmaterial und mit kürzeren Fahrzeiten St.Gallen–Rapperswil.

Absicht der Kantone Appenzell Ausserrhoden, St.Gallen und Schwyz ist es, den Voralpenexpress ab 2030 von St.Gallen bis Arth Goldau halbstündlich zu führen und damit den Anschluss an den ½-h Takt der NEAT sicherzustellen.

S-Bahn St.Gallen

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nahm die neue S-Bahn

St.Gallen den Betrieb auf. Damit wurde das Bahnangebot im Regionalverkehr im Kanton St.Gallen um rund dreissig Prozent erhöht. Zwischen Herisau und St.Gallen konnten Verbesserungen umgesetzt werden, die auch für Appenzell Ausserrhoden relevant sind ($\frac{1}{4}$ -h Takt in Hauptverkehrszeit).

In den Jahren nach Einführung der S-Bahn St.Gallen werden die Betriebszeiten und Taktdichten der Angebote entsprechend der unterschiedlichen Nachfrage je Tageszeit und den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden optimiert. Je nach Entwicklung der Nachfrage kann bei Bedarf die Hauptverkehrszeit mit sehr dichtem Takt ausgedehnt oder am Abend auf ein Abendangebot mit ausgedünntem Takt umgestellt werden. Auf der Achse Herisau–St.Gallen ist auf 2019 (S-Bahn St.Gallen 1. Teilergänzung) ein integraler $\frac{1}{4}$ -h Takt vorgesehen.

Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen (DML)

Auf den Fahrplan 2019 ist geplant, die Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen in Betrieb zu nehmen. Das neue Fahrplankonzept sieht einen Halbstundentakt zwischen Appenzell–St.Gallen sowie einen Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Trogen–St.Gallen–Teufen vor. Dank den Investitionen in die Infrastruktur kann das neue, verbesserte Angebot wesentlich effizienter geführt werden.

Auf 2030 soll die Strecke Trogen–St.Gallen–Teufen im durchgehenden Viertelstundentakt und zwischen Teufen–Gais zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt geführt werden. In den Takt eingebunden sind stündliche Eilzüge St.Gallen–Appenzell.

Mit der Ausdehnung des Viertelstundentakts sowie den taktintegrierten Eilzügen können die Anschlussverbindungen auf den Fernverkehr und den Regionalverkehr im Knoten St.Gallen verbessert werden.

Busangebot

Die Änderungen im Fernverkehr auf Dezember 2018 haben grössere Auswirkungen auf die Busanschlüsse in St.Gallen und im Rheintal. Deshalb muss insbesondere der Fahrplan im Appenzeller Vorderland (Knoten Heiden) grundlegend überarbeitet werden. Ausserdem ist im Zeitraum 2019-2022 geplant, den Bushof in Heiden vom Kirchplatz an den RHB-Bahnhof zu verschieben.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

Ziele und Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs richten sich, sofern in diesem Richtplan nicht anders festgelegt, nach dem je-

weils aktuellen ÖV-Konzept des Kantons Appenzell Ausserrhoden.

4. Abstimmungsanweisungen

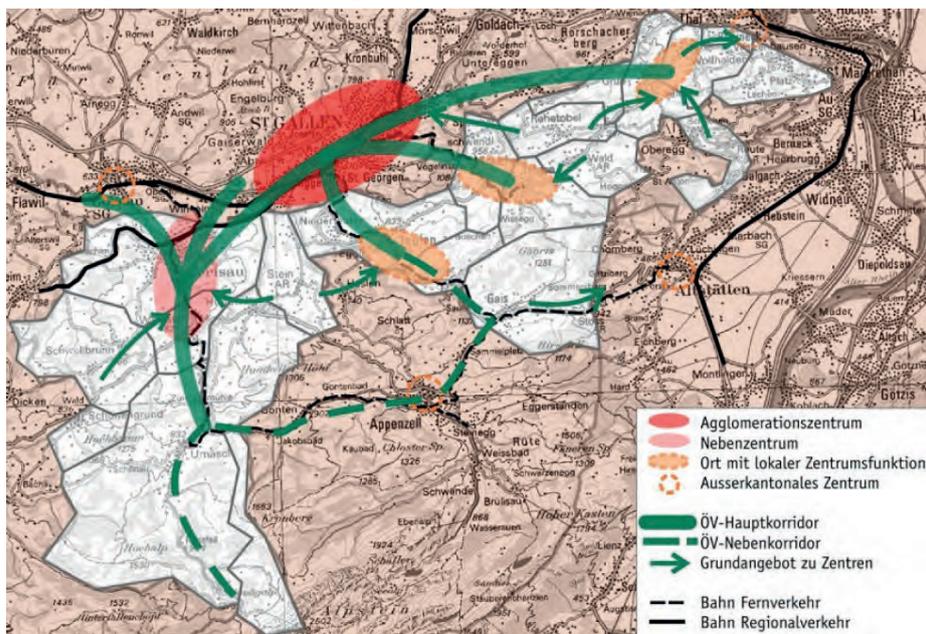
4.1
Der Erschliessung der Gemeinden mit Zentrumsfunktion mit dem öffentlichen Verkehr kommt erste Priorität zu. Kanton und Gemeinden stellen eine leistungsfähige Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr sicher.

4.2
In Übereinstimmung mit dem Leitbild öffentlicher Verkehr werden die folgenden Schwerpunktverbindungen festgelegt:

Festsetzung

Festsetzung

Abbildung 4: Konzept ÖV-Strategie Appenzell Ausserrhoden



Quelle: Leitbild öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden

4.3
Kanton und Gemeinden stellen die ausreichende Erschliessung von bestehenden Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr (Einkaufs-, Sport-, Kultur- und Freizeitzentrum) durch den öffentlichen Verkehr sicher. Neue publikumsintensive Einrichtungen dürfen nur dort vorgesehen werden, wo ein entsprechendes ÖV-Angebot vorhanden ist oder geschaffen wird.

Festsetzung

4.4

Die Gemeinden stellen in ihren Ortsplanungen eine zweckmässige Erschliessung von Bahnhöfen und Haltestellen für Fussgänger und Radfahrer sicher.

Festsetzung

V.3.2 Bauvorhaben

1. Richtplanaufgabe

Die wichtigsten raumrelevanten Bauvorhaben sind in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und mit den anderen Nutzungen zu koordinieren.

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

Die Transportunternehmen haben im Rahmen der Aktualisierung der Grundlagen für die Richtplanung im Jahr 2014 ihre geplanten Bauvorhaben angegeben.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

An der Weiterbearbeitung der Bauvorhaben im Rahmen der Zusammenführung der öffentlichen Verkehrsverbindungen in und um St.Gallen wie insbesondere der Bildung von Durchmesserlinien, der Doppelspur Dorf Teufen sowie an der Einbindung der Agglomeration St.Gallen in die Bahnprojekte des Bundes besteht ein kantonales Interesse.

4. Abstimmungsanweisungen

4.1

An der Weiterbearbeitung der folgenden Bauvorhaben für den öffentlichen Verkehr besteht ein kantonales Interesse:

- Appenzeller Bahnen: Neubau der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen (DML) Festsetzung
- Appenzeller Bahnen: Neubau Doppelspur Dorf Teufen Festsetzung
- Appenzeller Bahnen: Optimierung/Massnahmen zwecks Fahrzeitverkürzung auf der Strecke St.Gallen–Appenzell (u.a. Doppelspur Eggli, Gais) Festsetzung
- Appenzeller Bahnen/PostAuto: Umgestaltung Bahnhof Heiden zwecks kombinierte Lösung Bahn/Postauto (perrongleicher Umstieg) Festsetzung
- Appenzeller Bahnen: Neubau Instandhaltungszentrum für Rollmaterial in Appenzell Festsetzung
- Postauto/Appenzeller Bahnen: Anpassung Haltestelleninfrastruktur und Wendemöglichkeit in Lustmühle, Verkürzung der Postautolinie Herisau–Hundwil–Stein–St.Gallen. Anbindung neu an die DML in der Lustmühle, Taktverdichtung zum Halbstundentakt auf ca. 2023 Zwischenergebnis

- Bahnhof Herisau: Neubau Bushof Herisau, Umgestaltung Strassenführung, Verlegung/Neubau AB-Bahnhof, Arealentwicklung
- Bahnhöfe/Haltestellen: hindernisfreier Zugang zu Bahnhöfen/Haltestellen und Fahrzeugen bis Ende 2023

Festsetzung

Festsetzung

V.3.3 P+R-Anlagen

1. Richtplanaufgabe

Der Kanton sucht nach Massnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs, vor allem des Berufspendler- und Ausflugsverkehrs (Entwicklungskonzept Massnahme M5). Kanton und Verkehrsunternehmen sorgen für einen Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes an geeigneten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Leitbild öV Massnahme I 16). Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung der P+R- und B+R-Anlagen und sorgt für die Koordination (Massnahmenplan Luftreinhaltung V2).

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

Aufgrund der ausgeprägten Streusiedlung im Kanton Appenzell A.Rh. ist eine Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr schwierig. Den Umsteigemöglichkeiten vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr kommt damit im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle zu. Aufgrund bisheriger Erfahrungen sind Parkplätze für Motorfahrzeuge (Park+Ride-Plätze) vor allem an den leistungsfähigen Linien sinnvoll, die direkt, also ohne Umsteigen, zum Zielort führen. Diesbezüglich von Bedeutung sind damit vor allem die folgenden, direkten Linien nach St. Gallen: Heiden-St. Gallen, Trogen-St. Gallen, Gais-St. Gallen und Herisau-St. Gallen.

An den Linien der Bodensee-Toggenburg Bahn und der Appenzeller Bahnen bestehen grundsätzlich ausreichend Parkplätze. Der Ausbau der grössten P+R-Anlage im Kanton, am Bahnhof Herisau, konnte 1997 abgeschlossen werden. An der Linie der Trogenerbahn in Speicher stehen P+R – Parkplätze zur Verfügung beim Bahnhof (12) und auf der Vögelinsegg (35). Am Bahnhof in Speicher stehen ebenfalls 30 gedeckte Bike + Ride (B+R) – Plätze gratis zur Verfügung. Handlungsbedarf besteht damit in erster Linie noch für zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten für Motorfahrzeuge an der Appenzeller Bahn in Teufen, an der Trogenerbahn in Trogen und bei der Postauto St. Gallen-Appenzell in Heiden. Für Zweiräder, vor allem Fahrräder, besteht Handlungsbedarf an möglichst vielen, geeigneten Haltestellen der leistungsfähigen und direkten Linien und den gut frequentierten Zubringerlinien.

Relevante Ergebnisse der laufenden Studie "Verkehrsraum Herisau" werden zu einem späteren Zeitpunkt in den Richtplan integriert.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

Kanton und Gemeinden fördern zusammen mit der Trägerschaft des öffentlichen Verkehrs und den Nachbarkantonen Parkplätze für Motorfahrzeuge (P+R) und Fahrräder (B+R) an den geeigneten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Förderung soll sich dabei vor allem auf die Parkierungsmöglichkeiten entlang leistungsfähiger und gut frequentierter Linien konzentrieren. Von besonderer Bedeutung sind Umsteigemöglichkeiten an direkten Linien zum Zielort.

3.2

P+R- und B+R-Plätze müssen den folgenden Kriterien entsprechen:

- viele dezentrale Parkmöglichkeiten nahe beim Wohnort;
- unmittelbar bei der Haltestelle, P+R vor allem an den Bahnhöfen und Poststellen;
- zugänglich für Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

3.3

Die Parkierungsmöglichkeiten an der Linie der Appenzeller Bahnen im Riethüsli und an der Linie Trogener Bahn bei den Haltestellen Rank und Schwarzer Bären im Kanton St. Gallen sind für Pendler aus dem Kanton Appenzell A.Rh. von Bedeutung und nach Möglichkeiten zu erhalten. Dies zumindest solange im Kanton, namentlich in Speicher und Trogen keine Alternativen zur Verfügung stehen.

4. Abstimmungsanweisungen

4.1

In den folgenden Gemeinden sind P+R- und B+R-Plätze zu erstellen bzw. zu sichern:

Festsetzung

| Gemeinde, Träger öffentlicher Verkehr | Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) | Realisierungszeit |
|--|---|-------------------|
| Alle Gemeinden, BT, AB, TB, RHB, RhW, Postauto St. Gallen-Appenzell: | Erstellen von ausreichend Abstellmöglichkeiten für Zweiräder an den leistungsfähigen und gut frequentierten Haltestellen. | laufend |
| Herisau, AB, BT: | Erhalten der längerfristigen Option zur Erweiterung der P+R-Anlage | ab ca. 2010 |

| | | |
|--|--|--|
| | am Bahnhof Herisau auf der Einstellhalle der Appenzeller Bahnen. | |
|--|--|--|

4.2

In den folgenden Gemeinden ist die Erstellung von P+R-Plätzen zu prüfen:

| Gemeinden, Träger öffentlicher Verkehr | Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) | Realisierungszeit |
|---|---|--------------------------|
| Trogen, TB: | Erstellen von P+R-Plätzen im Zusammenhang mit Neugestaltung Stationsgebäude und Stationsareal Trogen. | ab ca. 2007 |
| Heiden, Postauto St. Gallen-Appenzell: | Bedarf für zusätzliche P+R-Plätze im Zentrum ausgewiesen. | unbekannt |

Vororientierung

V.3.4 Güterverkehr

Kombiverkehrsterminal Ostschweiz in Gossau

In Zusammenarbeit von SBB, Standortgemeinde, interessierten Betrieben und Kanton St.Gallen sollen die Pläne für die Errichtung eines Kombiterminals in Gossau weiter konkretisiert werden. Für die optimale Erschliessung des neuen Terminals soll das Projekt für den neuen Autobahnanschluss Gossau Ost (als Teil des Autobahnanschlusses Appenzellerland) vorangetrieben werden. Mit der zeitnahen Realisierung kann auch ein bedeutender Beitrag zur Entlastung des Siedlungsgebiets von Gossau vom Schwerverkehr geleistet werden.

Für die verladende Wirtschaft werden für den Transport von Wechselbehältern sowohl im Binnenverkehr als auch im internationalen Import/Export-Verkehr interessante Alternativen zum reinen Strassen-transport geschaffen. Der Standort Gossau und damit auch das angrenzende Appenzellerland gewinnen weiter an logistischer Standortattraktivität.