

**2. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm
für die Periode 2015 - 2018**

Exemplar Vernehmlassung

12.9. – 30.11.2013

Zusammenfassung.....	3
1. Ausgangslage.....	4
1.1 Das Kantonsstrassennetz und allfällige Reduktion	4
1.2 Nebenanlagen	5
1.3 Gesetzliche Grundlagen.....	5
1.4 Kantonaler Richtplan	5
1.5 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard.....	6
1.6 Agglomerationsprogramm St. Gallen/Arbon – Rorschach	6
1.7 Unfallschwerpunkte	7
1.8 Öffentlicher Verkehr	7
1.9 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden.....	7
1.10 Ausbauvorhaben Dritter, Koordination.....	8
1.11 Via sicura.....	10
1.12 Sanierung der Fussgängerstreifen.....	10
2 Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland	12
2.1 Aktueller Stand	12
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm	12
3 Rückblick und Controlling 1. Programm 2011 – 2014	14
4 Das 2. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015 - 2018	15
4.1 Periode	15
4.2 Vorbereitung und Umfrage.....	15
4.3 Nachführung und Controlling	15
4.4 Zustand des Strassennetzes	15
4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick	16
4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten	17
4.7 Werkhof Herisau.....	25
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 Strassenraumgestaltung	26
4.13 Lärmschutz	26
4.14 Entwässerungskonzept	27
4.15 Mobilitätsmanagement	28
5 Finanzen.....	29
5.1 Finanzierung.....	29
5.2 Entlastungsprogramm 2015.....	29
5.3 Zukunft Strassenfinanzierung auf Stufe Bund	29
5.4 Finanzplan Nettoinvestitionen Strassenbau	30
5.5 Verfügbare Mittel	30
5.6 Investitionsplan und Mittelbedarf	31
5.7 Teuerung	32
5.8 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung	32
6 Ausblick 2019 - 2022.....	34
6.1 Generell.....	34
7 Anhang	34
7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3.....	34
7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV, A3	34
7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, Stand Frühjahr 2013, A3	34
7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen	34
7.5 Übersicht ÖV auf der Strasse, A3.....	34
7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2015 – 2018, A3.....	34
7.7 Übersicht Nebenanlagen TBA	34
7.8 Liste Controlling Strassenbauprogramm 2011 - 2014	34
7.9 Statistik Zustand Strassennetz, Erneuerung 1994 - 2013.....	34

Zusammenfassung

Die Umsetzung des 1. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogrammes 2011 – 2014 verlief erfolgreich. Ein Grossteil der geplanten Vorhaben konnte umgesetzt werden. Einige wichtige Strecken sind nun wieder für die verkehrlichen Bedürfnisse gerüstet, etwa die Strecke Trogen – Wald, die Appenzellerstrasse in Lutzenberg oder die Steinerstrasse in Teufen. Es gab auch Rückschläge und Verzögerungen, so in den Ortskernen von Trogen und Teufen. Das dichte Kantonsstrassennetz weist jedoch weiterhin lange und zentrale Strecken auf, die vor über 30 Jahren letztmals umfassend ausgebaut wurden und die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen.

Hinzu kommen neue Herausforderungen aus den weiterhin zunehmenden Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Gesellschaft; etwa beim rollenden Langsamverkehr oder aus dem Agglomerationsprogramm St. Gallen/Arbon - Rorschach oder durch neuen Bundesvorgaben bezüglich der Sicherheit von Fussgängerstreifen. Ein Schwerpunkt soll auf die Radfahrerführung innerorts gelegt werden.

Die im vorliegenden 2. Strassenbauprogramm 2015 – 2018 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei, den bereits gestarteten Projekten sowie den Planungen und Vorgaben von Dritten. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Ausbauten sind den Standortgemeinden mindestens als Vorhaben oder bereits als Projekt bekannt.

Das Programm beginnt am 1. Januar 2015 und endet am 31. Dezember 2018. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Einhaltung aus verschiedenen Gründen nicht so einfach sichergestellt werden kann. Daher sind auch Ersatzprojekte aufgelistet.

Das Programm umfasst 50 Ausbauprojekte. In den vier Jahren sollen brutto rund 86 Mio. Franken in die Substanzerhaltung und den punktuellen Ausbau der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindebeiträge und übriger Beiträge bleiben Nettoinvestitionen von rund 76 Mio. Franken. Das entspricht dem vom Kantonsrat am 30. April 2012 zur Kenntnis genommenen Finanz- und Investitionsplan.

Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung. Der Druck auf die Strassenrechnung hält an. Die bereits getätigten und die geplanten Kürzungen auf der Einnahmenseite dürfen nicht zu einem Wertverlust durch mangelnden Unterhalt führen.

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. Der regionale Ausgleich ist sichergestellt.



Bild 1 und 2: Kantonsstrasse Nr. 37, Thal – Lutzenberg, Abschnitt Kantonsgrenze – Haus Bischof, Lutzenberg. Ausbau mit Gehweg, Ausführung 2012 – 2013. Zustand vor und nach dem Ausbau.



1. Ausgangslage

1.1 Das Kantonsstrassennetz und allfällige Reduktion

Der Kanton Appenzel 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	86 km
Regionalverbindungsstrassen	54 km
Lokalverbindungsstrassen, Sammelstrassen	<u>87 km</u>
Total	227 km

Das Kantonsstrassennetz besitzt einen Anlagewert bzw. Wiederbeschaffungswert von rund Fr. 4'500/m' oder total gut einer Milliarde Franken. Die eigenen Erfahrungswerte und schweizweite Vergleiche rechnen mit einer jährlichen Erneuerungsrate von 1.5 – 2.5% des Anlagewertes. Umgerechnet bedeutet das für den Kanton Appenzel Ausserrhoden einen mittleren Finanzbedarf pro Jahr von rund Fr. 20 Mio. allein für die Werterhaltung. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25 Jahren sind mit diesen Geldern jährlich 8 – 12 km Strassen auszubauen oder instand zu stellen.

Grafik Anhang 7.1: Situation Übersicht Kantonsstrassen

Im Vergleich mit anderen Kantonen in der Ostschweiz zeigt sich deutlich, dass das dichte Kantonsstrassennetz nicht zuletzt finanzielle Konsequenzen hat. Während im Kanton St. Gallen beispielsweise auf einen Einwohner oder eine Einwohnerin 1.36 m Kantonsstrasse zum Unterhalt und zur Finanzierung kommen, sind das in Appenzel Ausserrhoden 4.24 m. Wohl berücksichtigen die Bundesbeiträge unter anderem die Länge des Strassennetzes, aber die Motorfahrzeugsteuer, die LSVA und die Autobahnvignette sind eher einwohnerabhängig.

Länge Kantonsstrassen in Laufmeter, die pro Einwohner/Einwohnerin zu unterhalten sind:	
Appenzel Ausserrhoden	4.24 m
St. Gallen	1.36 m
Schaffhausen	2.84 m
Thurgau	3.15 m
Glarus	3.30 m
Appenzel Innerrhoden	3.94 m

In der aktuellen Diskussion um die zweckmässige Aufgabenteilung und die entsprechenden Finanzflüsse zwischen Kanton und Gemeinden, stellt sich die Frage auch bei den Strassengeldern; ist nicht mittelfristig eine erneute Reduktion des Kantonsstrassennetzes angebracht? Der Prozess führt über die nächste Totalrevision des Richtplanes. Denkbar ist etwa folgender Ansatz für die Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz:

- Kriterien:
- klassiert als Lokalverbindungsstrasse (Verzeichnis der Kantonsstrassen¹)
 - durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV < 1'500 Fz/d
 - keine bedeutende innerkantonale Verkehrsachse oder Umleitungsstrecke
 - keine alleinige Achse des öffentlichen Verkehrs (ex. Rufbus/Publicar)
 - pro Gemeinde müssen maximal 2 Lokalverbindungsstrassen übernommen werden
 - es werden keine bedeutenden kantonalen Liegenschaften / Institutionen und kein Bahnhof vom Kantonsstrassennetz abgehängt
 - gewünschte oder realisierte Tieftempogebiete auf der Strasse (siedlungsorientierte Strassen)

¹ bGs 731.111.2



Mögliche abzutretende Strassen:

- Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse Herisau	2'554 m
(Bem: ist im Richtplan bereits als abzutretende Strasse enthalten)	
- Kantonsstrasse Nr. 21.2, Schützenstrasse Herisau	1'148 m
- Kantonsstrasse Nr. 38, Schwellbrunn – Dicken	2'932 m
- Kantonsstrasse Nr. 64, Urnäsch – Schönengrund, Tüfenbergstrasse	5'498 m
- Kantonsstrasse Nr. 65, Stein – Haslen, Liststrasse	648 m
- Kantonsstrasse Nr. 49, Grub – Rehetobel (Riemen – Robach)	2572 m
- Kantonsstrasse Nr. 53, Wald – Haggen	3725 m
- Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden – Thal, Haslistrasse	1'897 m
- Kantonsstrasse Nr. 63, Reute – Walzenhausen	919 m
- Kantonsstrasse Nr. 56, Walzenhausen – St. Margrethen	<u>1'385 m</u>
Total	23'278 m

Abschätzung der jährlichen Einsparung auf Seite Kanton für betrieblichen / baulichen Unterhalt:
23.3 km x Fr. 35'000.-/km = Fr. 815'000.-

1.2 Nebenanlagen

Nebenanlagen von Strassen sind Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen, wie Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc. Die vier wichtigsten Nebenanlagen sind die Werkhöfe Herisau und Heiden sowie die Stützpunkte Urnäsch und Gais. Der Werkhof Herisau hat im Bürotrakt einen Sanierungsbedarf. Ein entsprechendes Projekt ist in Bearbeitung, vgl. 4.7.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 28 des Strassengesetzes² erstellt der Regierungsrat ein Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauten 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 Lärmschutzverordnung³, das Mobilitätsmanagement und die finanzielle Beteiligung der Sanierung der Bahnübergänge.

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

1.4 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan AR 2002, Stand Mai 2012, listet unter Kapitel V, 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 der Verkehrsbedürfnisse

² bGs 731.11

³ SR 814.41

⁴ bGS 612.2

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 festgelegt. Letztere beschreiben die Materialien, die Aufbauten, die Bauvorgänge etc. Sie benötigen vertieftes technisches Wissen und werden hier nicht weiter ausgeführt.

Das geometrische Normalprofil 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 fortzubewegen.

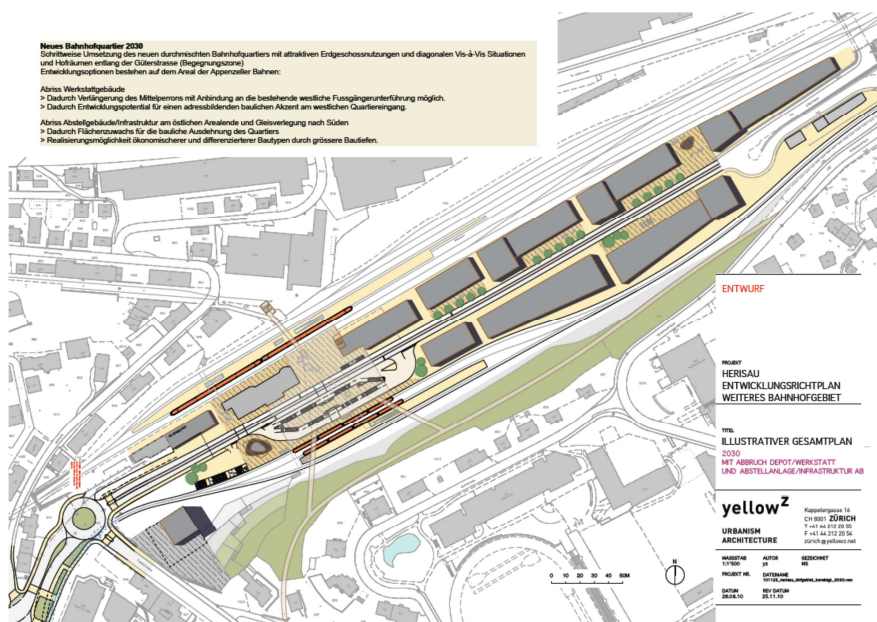
Anhang 7.4: für die drei Ausserrhoder Strassenklassen je die geometrische Normalprofile

1.6 Agglomerationsprogramm St. Gallen/Arbon – Rorschach

Ein Teil des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist im Perimeter des Agglomerationsprogrammes St. Gallen / Arbon – Rorschach. Die Festlegung erfolgte durch den Bund. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes erfolgte über die drei Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden. Das Resultat entspricht einem breit abgestützten politischen Konsens.

Das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon - Rorschach 2. Generation umfasst ebenfalls die Periode 2015 – 2018. Es wurde im Herbst 2012 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Die Stellungnahme des Bundes liegt vor. Der Kanton äussert sich im Rahmen einer Vernehmlassung zum „Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr“ im 3. Quartal 2013 zum Prüfergebnis des Bundes.

In der Periode 2015 – 2018 sind im Kanton Appenzell Ausserrhoden mehrere strassenseitigen Infrastrukturmassnahmen angemeldet worden. Das wichtigste Projekt aus kantonaler Sicht ist die Arealentwicklung Bahnhof Herisau, die allerdings vom Bund in der Priorität nach hinten gesetzt wurde. Der Kanton muss alles daran setzen, diese Abstufung rückgängig zu machen, da die Finanzierung des Agglomerationsprogrammes 3. Generation noch gar nicht gesichert ist.



Grafik 1: Situation Arealentwicklung Bahnhof Herisau, Studie 2011

Der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau ist nicht Bestandteil der Aggloprogramm-Massnahmen, sondern Teil der geplanten Netzergänzung NEB (vgl. Kapitel 2).

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 konkreter Handlungsbedarf nach umfassenden, zusätzlichen Strassenausbauten, die nicht bereits in der ordentlichen Planung des Tiefbauamtes enthalten sind. Auf die neuen Vorgaben aus „Via sicura“ wird unter 1.11 Bezug genommen.



Bild 3: Unfall auf kurven- und waldreicher Strecke bei Zweibrücken

1.8 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden wird einerseits auf der Schiene durch das Netz der Appenzeller Bahnen AG und der Schweizerischen Südostbahn AG bereitgestellt. Allerdings haben nur 11 Gemeinden einen Bahnanschluss. Das zweite grosse Standbein des ÖV ist der Busverkehr mit PostAuto, Regiobus, VBH und AB-Bus.

Die Postautos und die Busse verkehren auf der Strasse, eigene Bustrassen gibt es nicht. Insgesamt sind rund 63% der Kantonsstrassen auch Träger der ÖV-Linien. Aus der Strassenrechnung werden je nach Lage Busbuchten, Busbevorzugungen, Haltekanten etc. mitfinanziert.

Aktuell sind mit Bezug zur Strassenrechnung zwei grosse Ausbauprojekte zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs geplant:

- Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen (vgl. Ziffer 1.10.3).
- Arealentwicklung Bahnhof Herisau mit neuem Bushof (vgl. Ziffer 4.6.2).

Anhang 7.5: Situation Überblick ÖV auf Kantonsstrassen

1.9 Ausbauprojekte der Nachbarkantone und Nachbargemeinden, Koordination

1.9.1 Kanton St. Gallen

Der Kanton St. Gallen bewegt sich im 16. Strassenbauprogramm mit der Periode 2014 – 2018. Innerhalb seines Programmes haben drei Projekte einen direkten Bezug zum Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden:



- Herisau / Stadt St. Gallen: Projekt für die Sanierung der Kreuzung im Winkler Stich (Appenzellerstrasse / Heinrichsbadstrasse). Dabei wird die fehlende Verbindung Winkeln – Herisau für den Langsamverkehr mit geplant. Die Fortsetzung auf Ausserrhoder Seite ist im vorliegenden Programm enthalten (P 1577). Das Projekt ist auch im Agglomerationsprogramm enthalten.
- Stadt St. Gallen: Strassenraumgestaltung Teufener Strasse Riethüsli im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie. Hier ist als Fortsetzung des Projektes mittelfristig die Frage einer sicheren Führung des Radverkehrs von und nach Teufen anzugehen.
- Verkehrsmanagement Raum St. Gallen: die Arbeiten an diesem komplexen Thema laufen erst an. Konkret geht es darum, den Verkehr in die Stadt St. Gallen zu Spitzenzeiten besser zu lenken oder zu dosieren. Das Tiefbauamt ist in einer Arbeitsgruppe vertreten.

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 direkten Einfluss auf das Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden haben.

1.9.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

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

1.10 Ausbauvorhaben Dritter, Koordination

1.10.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Gemäss Art. 37f der Eisenbahnverordnung⁵ 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, werden sie diesen Termin nicht einhalten können. Aktuell sind die Lose Bühler, Speicher, Urnäsch, Trogen, Gais Linie SGA und Gais Line AG, Herisau / Waldstatt und Teufen öffentlich aufgegeben. Allerdings ist erst für das Los Urnäsch eine Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr BAV vorhanden.

Gestützt auf Art. 1 Abs 6 und 85ff des Strassengesetzes leistet der Kanton Beiträge an die anrechenbaren Kosten der Sanierung der Bahnübergänge in der Höhe eines Drittels. Die kantonsseitigen Beiträge für die Sanierung der Bahnübergänge laufen im Kanton Appenzell Ausserrhoden daher über die Strassenrechnung. Im vorliegenden Programm sind für die Jahre 2015 und 2016 total rund 4.0 Mio. Franken reserviert.

1.10.2 Appenzeller Bahnen, Durchmesserlinie

Die Appenzeller Bahnen planen die Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell. Die Kredite sind genehmigt, die Plangenehmigung steht noch aus. Auf Ausserrhoder Kantonsgebiet sind die Verlängerungen der Haltestelle Lustmühle in Teufen und der Haltestelle Schützengarten in Speicher geplant. Die Koordination ist sichergestellt.

⁵ SR 742.141.1

1.10.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen

In Teufen ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt pendent. Die gemeinsame Planung von Bahn, Kanton und Gemeinde Teufen unter Federführung des Departementes Bau und Umwelt ist nach dem Einreichen der Petition „Stopp Bahn-Doppelspur durch Teufen“ sistiert. Zur Alternativlösung einer Tunnelierung stellte das Bundesamt für Verkehr BAV klar, dass die Mehrkosten eines Tunnels gegenüber einer Doppelspur von der Gemeinde Teufen als Zusatzfinanzierung zu übernehmen seien. Der Planungsprozess ist ins Stocken geraten. Aktuell ist die Gemeinde Teufen an der Auswertung einer Volksdiskussion und an Modellrechnungen zur gemeindeseitigen Finanzierung des Tunnels.

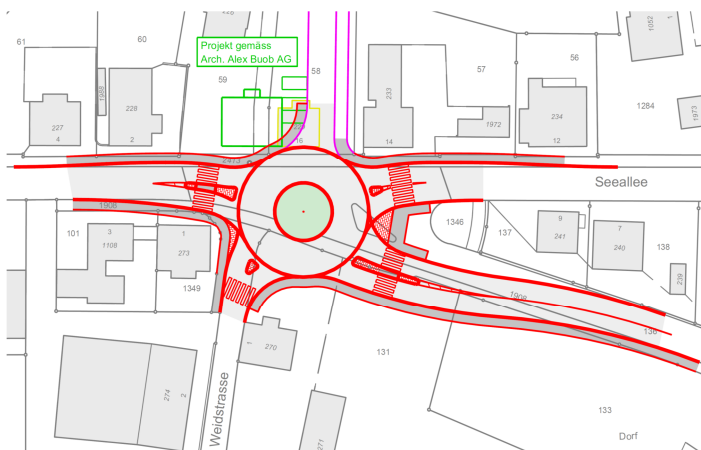
Da der Entscheid Tunnel oder Sanierung an Ort nach wie vor nicht gefällt ist, liegt auch kein Zeitplan für eine Realisierung vor. Andererseits ist die Sanierung der Bahnübergänge im Ortskern ebenfalls pendent. Zwar wurde im bereits öffentlich aufgelegten Projekt Sanierung Bahnübergänge Los Teufen der Ortskern ausgeklammert, aber das ist nicht beliebig verlängerbar. Daher sind im vorliegenden Strassenbauprogramm ab 2016 Gelder reserviert für die Sanierung der Strasse in Teufen innerorts.



Bild 4: umstrittene Führung der Appenzeller Bahnen mittels Doppelspur durch Teufen, Vergleich mit Speicherstrasse in St. Gallen

1.10.4 Heiden, Erschliessung Nord

In Heiden bedingt die Erschliessung des Gebietes Nord mit dem Hotel Muhr den Bau einer neuen Erschliessungsstrasse. Die Anbindung dieser Erschliessungsstrasse an den bestehenden Knoten Lindenplatz (Kreuzung Gruberstrasse – Seeallee – Poststrasse) verlangt den Umbau des Knotens. Längerfristig kann der Knoten auch zu einem Kreisell umgebaut werden.



Grafik 2: Heiden: Vision Kreisell auf Knoten Lindenplatz mit neuer Erschliessung Nord (violett)



1.11 Via sicura

Der Bundesrat hat sich mit dem Programm „Via sicura“ zum Ziel gesetzt, die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter im Strassenverkehr weiter zu reduzieren. Mit einem mehrstufigen Massnahmenpaket soll erreicht werden, dass nur noch gut ausgebildete und fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf selbsterklärenden und Fehler verzeihenden Strassen verkehren. Das Programm umfasst legislative, administrative, finanzielle und infrastrukturelle Massnahmenvorschläge.

Am 1. Januar 2013 trat das erste „Via Sicura“-Massnahmenpaket in Kraft, am 1. Juli 2013 und am 1. Januar 2014 folgten weitere. Es wird hier nur auf die infrastrukturellen Vorschläge Bezug genommen.

Per 1. Januar 2013 hat das eidgenössische Parlament das Strassenverkehrsgesetz⁶ geändert. Grundstein für die Verbesserung der Infrastruktursicherheit bildet der im Rahmen von „Via sicura“ verabschiedete Artikel 6a, der zum ersten Mal auf nationaler Gesetzesebene explizit die Aufgaben der Strasseneigentümer zur Gewährleistung einer sicheren Strasseninfrastruktur festlegt:

SVG, Art 6a

1. Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.
2. Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.
3. Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.
4. Bund und Kantone ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).

Um den Behörden eine angemessene Unterstützung bei der Umsetzung dieser Verkehrssicherheitsaufgaben zu bieten, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA das Projekt Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) in Angriff genommen. In diesem Rahmen wurden sechs Instrumente identifiziert, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Eine optimierte Strassenverkehrsunfall-Statistik sowie Auswertungstools zur geographischen Analyse von Unfällen, die das ASTRA im Rahmen von MISTRA-VU betreibt, tragen ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Seitens des Kantons gilt es festzuhalten, dass die Verkehrssicherheit beim Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen bereits heute ein wichtiger Projektierungsgrundsatz ist und immer war. Das Strassennetz kann aber in ländlichen Regionen nicht 1:1 gemäss den Empfehlungen von „Via sicura“ ausgebaut werden. Die Gründe liegen nicht nur in der enormen finanziellen Last, sondern auch in Zielkonflikten mit dem Landschaftsschutz, den Interessen des Waldes, der Landwirtschaft und des Tourismus.

Auf das vorliegende Strassenbauprogramm hat das Bundesprogramm direkten Einfluss, vgl. Kapitel 1.12

1.12 Sanierung der Fussgängerstreifen

19% aller Verkehrstoten auf Schweizer Strassen waren als Fussgänger unterwegs. Die Zahlen zeigen, dass vor allem ältere Personen beim Queren der Fahrbahn innerorts auf der zweiten Strassenhälfte gefährdet sind.

Es wurde in den letzten Jahren viel Forschungsarbeit gemacht zum Thema Sicherheit auf Fussgängerstreifen. Die Erkenntnisse decken sich (leider) nicht immer mit dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung.

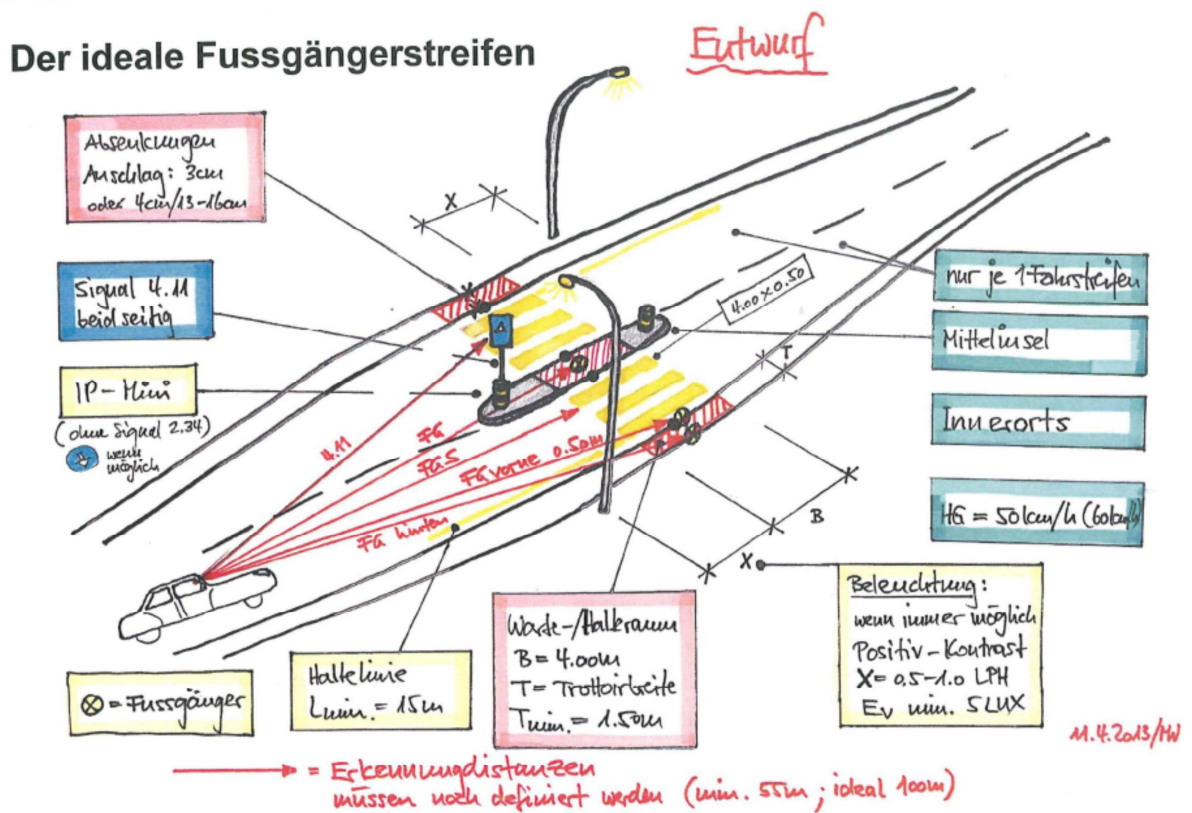
⁶ SR 741.01

Unabhängig von der im Herbst 2011 erfolgten medialen Fokussierung auf Unfälle auf Fussgängerstreifen, haben das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei im Jahre 2011 begonnen, die Fussgängerstreifen auf den Kantonsstrassen zu überprüfen. Die Überprüfung erfolgte gemeindeweise im Dialog mit den Gemeinderäten und anderen Zuständigen. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Es sind vier Themenkreise zu unterscheiden: Sichtweiten, Beleuchtung, Frequenzen und Warteraum/Mittelinsel. Während bei den ersten zwei Themenkreisen alle Experten einig sind, dass keine Kompromisse gemacht werden dürfen, gehen die Meinungen bei den notwendigen Frequenzen und bei den Anforderungen an den Warteraum und die Mittelinsel eher auseinander.

Aktuell wird bundesseitig eine entsprechende Verordnung zum neuen Artikel 6a Abs 2 (vgl. 1.11) ausgearbeitet, die im Herbst 2013 in die Vernehmlassung gehen soll. Es ist jetzt bereits absehbar, dass die Verordnung einschneidende Vorgaben an die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen machen wird, die je nach Übergangsfrist einen direkten Einfluss auf das vorliegende 2. Strassenbauprogramm 2015 – 2018 haben, baulich wie finanziell. Das betrifft hauptsächlich das Nachrüsten der Beleuchtung und das Anbringen von Mittelinseln. Das Tiefbauamt hat jährlich rund Fr. 0.5 Mio. für Verbesserungen beim Langsamverkehr reserviert.

Auch im Agglomerationsprogramm 2. Generation liegt ein Fokus auf der Behebung von Schwachstellen im Langsamverkehr. Die Massnahme ist als Gesamtpaket formuliert und wurde im Prüfbericht des Bundes gut geheissen. Das Tiefbauamt ist mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau im Prozess, das Gesamtpaket auf die drei Kantone aufzuteilen und die Umsetzung zu konkretisieren.



Grafik 3: Schema des idealen Fussgänger-Streifens, Quelle TBA ZH

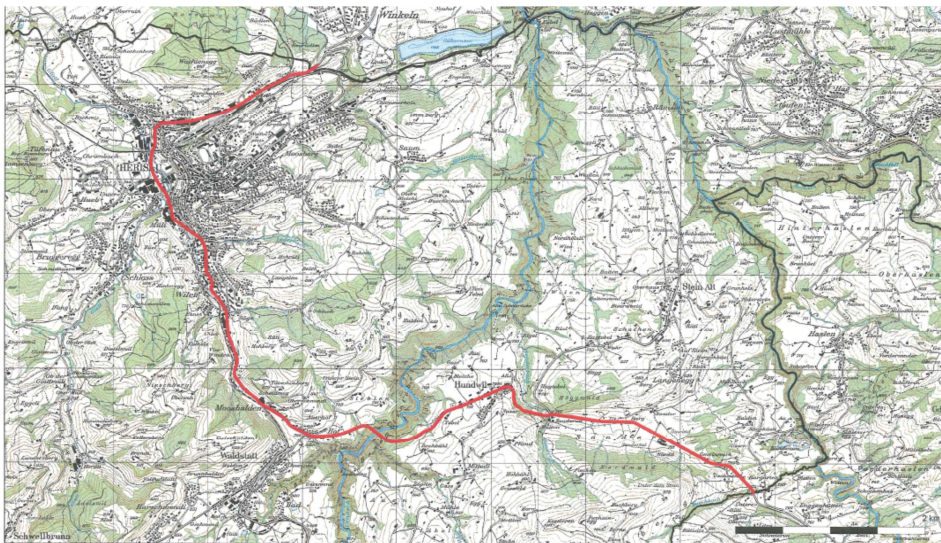
2 Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland

2.1 Aktueller Stand

Die Bundesversammlung hat am 10. Dezember 2012 den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss NEB) aus dem Jahr 1960 an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst. Durch die Aufnahme von zusätzlichen Strecken wurde das bestehende Nationalstrassennetz im Umfang von rund 380 Kilometern erweitert.

Darin enthalten ist bekanntlich als neue Nationalstrasse A25 der Strassenzug Winkeln – Herisau – Appenzell enthält. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, die verkehrstechnische Lage der beiden Appenzeller Kantone zu verbessern und einerseits die Umfahrung Herisau zu realisieren, andererseits auch die Verbindung nach Appenzell adäquat ausbauen zu können. Eine gute und leistungsfähige Anbindung der beiden Kantone Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden an das übergeordnete Verkehrsnetz ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung und ein seit Jahrzehnten angestrebtes Ziel.

Der Netzbeschluss soll am 1. Januar 2014 in Kraft treten. Allerdings wurde gegen die mit dem Netzbeschluss verknüpfte Finanzierungsvorlage (Anhebung des Preises der Autobahnvignette) das Referendum eingereicht. Der Abstimmungstermin ist am 24. November 2013. Zum heutigen Zeitpunkt ist daher nicht klar, ob die Inkraftsetzung des NEB allenfalls verschoben wird.



Grafik 4:
Zukünftige Nationalstrasse A 25
gemäss Netzbeschluss

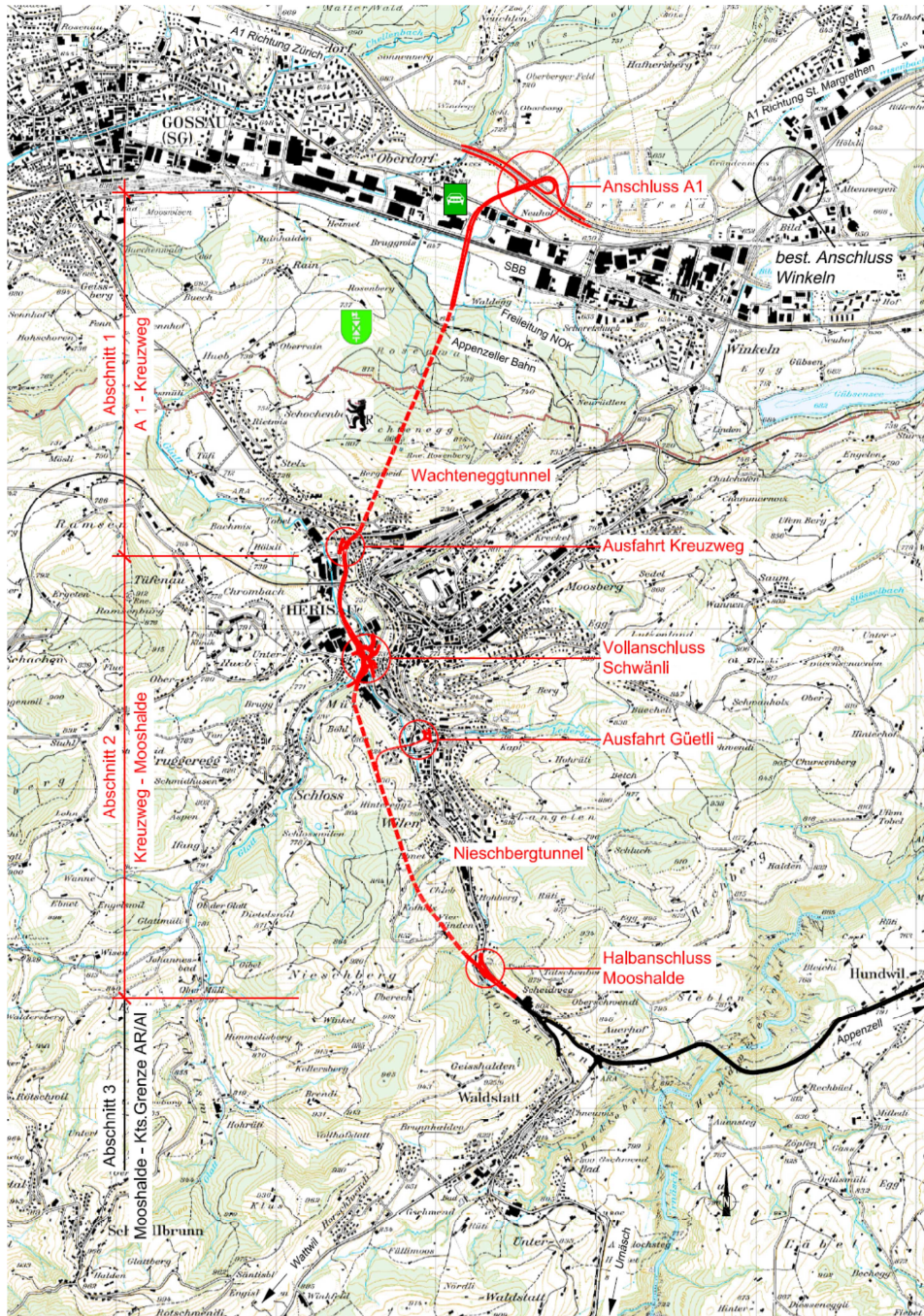
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Die zukünftige Nationalstrasse umfasst die heutige Strassenachse Winkeln – alter Zoll – Kreuzweg – Schwänli – Alpsteinstrasse – Scheidweg Waldstatt – Hundwil – Sonderau – Kantongrenze AR/AI. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton die laufenden Projekte auf dieser Strecke geprüft und die Dossiers übernommen. Es sind dies:

Winkeln/Herisau	Achse für den Langsamverkehr
Herisau	Sanierung Überführung Durchgangsstrasse (über Cilanderstrasse)
Herisau	Sanierung Alpsteinstrasse und Tor Alpsteinstrasse
Waldstatt	Ersatz Steblenbachbrücke
Hundwil	Ausbau Hundwilertobelbrücke – Friedhof

Damit ist allerdings keine Aussage über die Realisierung und über die Termine gemacht. Das ASTRA behält sich als neuer Eigentümer ausdrücklich vor, in diesen Fragen völlig eigenständig zu handeln.

Wenn der Netzbeschluss per 1. Januar 2014 nicht kommt, ist weiterhin der Kanton für diese Projekte zuständig. Einzelne Projekte können zurück gestellt werden, andere müssen wegen der Situation vor Ort mindestens in der Projektierung weiter bearbeitet werden. Wenn der Netzbeschluss nicht innerhalb der nächsten drei Jahre greift, müssen wohl einzelne Projekte zu Lasten des Kantons realisiert werden, weil die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann.



Grafik 5:
Umfahrung Herisau / Zubringer
Appenzellerland als Projekt auf
A25.

3 Rückblick und Controlling 1. Programm 2011 – 2014

Die meisten der im 1. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2011 - 2014 aufgeführten Objekte konnten realisiert werden. Die Kosten konnten bei allen realisierten Objekten eingehalten werden. So wurden u. a. unten bebilderte Ausbauten und Gesamterneuerungen abgeschlossen. Zwei Projekte sind auf der zukünftigen Nationalstrasse A25 und wurden zurückgestellt. Die Sanierung der Ortsdurchfahrten von Hundwil und Teufen sind wegen Petitionen und anderen Gründen sistiert. In Stein und Waldstatt sind die Projekte zu den Sanierungen der Ortsdurchfahrten noch nicht baureif, der Dialog mit der Bevölkerung verläuft jedoch positiv. Die Sanierung der Werdstrasse in Heiden wurde zu Gunsten der Umgestaltung Lindenplatz und der Schüttung Bischofsberg zurückgestellt. In Herisau bleibt der Ausbau der Huebstrasse wegen der pendenten Ortsplanungsrevision blockiert, weshalb das Projekt in Absprache mit der Gemeinde durch den Ausbau der Schützenstrasse ersetzt wurde.

Anhang 7.7: Liste Controlling Strassenbauprogramm 2011 - 2014.



Bild 5: Stein / Teufen, Gmündertobelbrücke: Sanierung



Bild 6: untere Steig, Herisau: Ausbau mit Trottoir



Bild 7: Munitionsdepot - Aeschen, Hundwil: Ausbau



Bild 8: Egg – untere Rüti, Bühler: Ausbau



Bild 9: Gruenholz - Ortsanfang, Wald, Ausbau



Bild 10: Steingocht – Knollhausen, Reute: Ausbau



4 Das 2. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015 - 2018

4.1 Periode

Wegen der langen und teils strengen Wintermonate ist in Appenzel 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 sind. Das Programm basiert auf den Kalender- bzw. Rechnungsjahren und beginnt am 1. Januar 2015 und endet am 31. Dezember 2018.

4.2 Vorbereitung und Umfrage

Wie in Kapitel 1 aufgeführt, basiert das Strassenbauprogramm auf den bekannten Inputs aus dem kantonalen Richtplan, dem Zustand vor Ort, den bereits laufenden Planungen und den Anforderungen Dritter.

Ein erster Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden im September 2012 zur Vernehmlassung zugestellt. Die Gemeinden erklärten sich mehrheitlich mit dem vorgeschlagenen Programm einverstanden. Bei einzelnen Objekten und Eingaben besteht noch Klärungsbedarf. Die Gespräche mit den zuständigen Gemeindevertretern laufen weiter.

Die kantonale Tiefbaukommission nahm an ihrer Sitzung vom 29. November 2012 Kenntnis vom Ergebnis der Vernehmlassung bei den Gemeinden. Die Kommission hatte ihrerseits keine weiteren Eingaben.

4.3 Nachführung und Controlling

Das vorliegende Programm bzw. die Objektplanung wird auf der Basis der fortgeschrittenen Bautätigkeiten laufend aktualisiert. Die Gemeinden werden weiterhin jährlich mit einem aktualisierten Bauprogramm für das Folgejahr beliefert. Der Kantonsrat wird im Rahmen des jährlichen Rechenschaftsberichtes über den Stand der Planung und der Umsetzung des vorliegenden Programms orientiert.

4.4 Zustand des Strassennetzes

Ein Grossteil der geplanten Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Netzes. Das gesamte Netz wird dazu alle fünf Jahre systematisch beurteilt. Die Beurteilung basiert auf den einschlägigen Normen und visueller Kontrolle vor Ort. Die letzte Zustandsanalyse fand im Frühjahr 2010 statt, die nächste demnach im Frühjahr 2015.

Die Investitionstätigkeit der letzten Jahre zeigt Erfolg. Allerdings sind immer noch rund 20% des Netzes in schlechtem oder kritischem Zustand. Gesamtschweizerisch ist der Kanton AR damit immer noch im Rückstand. Ziel ist, diesen Wert unter 15% zu bringen.



4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick

4.5.1 Tabelle Überblick

Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück	Länge m	Stand Projekt	Ziel
Urnäsch							
1 582	8	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Saienbrücke	50	Vorprojekt	Sanierung / Erneuerung
1 589	8	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	1 270	Studie	Ausbau mit Rad- und Gehweg
1 565	26	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Kronenkreuzung - Coop	280	Vorprojekt	Aufwertung Ortsdurchfahrt
1 596	44	Urnäsch	Urnäsch - Hemberg	Schwägälstr. - Egglbachbrücke	615	Studie	Ausbau
1 519	26	Urnäsch	Urnäsch - Schwägäl	Grünaubrücke	70	Studie	Erneuerung
Herisau							
760	1	Herisau	Herisau - Winkeln	Sturzeneggstr. - Walke	215	Bauprojekt	Ausbau/Gehweg
1 577	6.1	Herisau	St. Gallen - Herisau	Kantonsgrenze – Schützenstr.	360	Bauprojekt	Ausbau mit Rad- und Gehweg
1 592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.	253	Vorprojekt	Kreisel
1 183	4.3	Herisau	Bahnhof Herisau	Mühlestrasse - Busdepot	360	Studie	Aufwertung Bahnhofareal
1 624	20.2	Herisau	Herisau - Degersheim	Baldenwil - Kantonsgrenze	913	Vorprojekt	Ausbau
1 484	40	Herisau	Huebstrasse	Friedeck - ob. Hueb	700	Vorprojekt	Ausbau/Gehweg
Schwellbrunn							
1 583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Rest. Harmonie - Im Rank	397	Vorprojekt	Aufwertung Ortsdurchfahrt
1 233	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Frehnerswäldli 1. Etappe	500	Vorprojekt	Ausbau
Hundwil							
1524	43	Hundwil	Hundwil - Zürchersmühle	Äschen - Riserenbach	1 050	Vorprojekt	Ausbau
1371	9	Hundwil	Waldstatt - Hundwil	Hundwilertobelbrücke - Friedhof	672	Vorprojekt	Ausbau mit Rad- und Gehweg
Stein							
1292	45	Stein	Stein - Appenzell	Hirschen - Würzen	480	Bauprojekt	Ausbau 3. Etappe
Schönengrund							
	64	Schönengrund	Urnäsch - Schönengrund	Bäregg - Einl. Kantonsstr. Nr. 42	440		Ausbau
Waldstatt							
1409	9	Waldstatt	Waldstatt - Hundwil	Stebelnbachbrücke	65	Bauprojekt	Neubau
1 589	8	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	1 270	Studie	Ausbau mit Rad- und Gehweg
Teufen							
1 493	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Trottoir Spörri - UBS	167	Vorprojekt	Neubau Gehweg
1 544	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Hangbrücke Dorf	101	Studie	Erneuerung
1 509	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt	1000	Vorprojekt	mit / ohne Bahn; Gestaltung
	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sonnenrank – AB Niederteufen	730	Studie	Belagserneuerung / Gestaltung
Bühler							
1471	47	Bühler	Bühler - Trogen	Untere Rüti - Wissegg	1712	Vorprojekt	Ausbau
1593	12	Bühler	Teufen - Bühler	Unterquerung AB Ortseingang	547	Vorprojekt	Unterführung
Gais							
1616	13.2	Gais	Weier-Kreisel-Gais	Rotbachbrücke, Appenzellerstrasse	10	Vorprojekt	Neubau Brücke
	13.2	Gais	Gais - Altstätten	Hebrig, Ausbau Einlenker	150	Vorprojekt	Verkehrssicherheit
Speicher							
1570	15	Speicher	St. Gallen - Speicher	Rad- und Gehweg Parz. Nr. 101	130	Studie	Neubau Rad- und Gehweg
1554	35	Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	290	Vorprojekt	Neubau / Ausbau Brücken
Trogen							
1600	47.2	Trogen	Bühler - Trogen	Einlenker Pestalozzi - Schulhaus	453	Bauprojekt	Ausbau mit Gehweg
1602	16.1	Trogen	Trogen - Wald - Heiden	Landsgemeindeplatz - Schopfacker	480	Vorprojekt	Belagersatz / Neubau Gehweg
Rehetobel							
1316	35	Rehetobel	Rehetobel - Kaien	Einl. Alte Landstr. - Kaien	530	Vorprojekt	Ausbau mit Gehweg
1554	35	Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	250	Vorprojekt	Neubau / Ausbau Brücken
1265	16	Wald/Rehetobel	Trogen - Heiden	Tannenweidli - Kaien	780	Bauprojekt	Ausbau mit Gehweg
Wald							
1265	16	Wald/Rehetobel	Trogen - Heiden	Tannenweidli - Kaien	355	Bauprojekt	Ausbau mit Rad-/Gehweg
1503	12	Wald	Trogen - Heiden	Post - Tannenweidli	720	Bauprojekt	Ausbau mit Rad-/Gehweg

		Grub					
1 579	49	Grub	Grub - Rehetobel	Rutschung Landgraben	150	Vorprojekt	Rutschanierung / Ausbau
		Heiden					
1 536	50	Heiden	Kaien - Oberegg	Bischofsberg - Kantonsgrenze AI	861	Vorprojekt	Ausbau
1 539	52	Heiden	Heiden - Thal	Einlenker Schwendi - Kantonsgrenze	1 059		Ausbau
1 323	16.1	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Einl. Gerbestrasse - Freihofstrasse	345	Vorprojekt	Erneuerung / Gestaltung
		Wolfhalden					
1 534	55	Wolfhalden	Wolfhalden - Thal	Unterlindenberg - Vorderhasli	780	Vorprojekt	Ausbau
	54	Wolfhalden	Wolfhalden - W'hausen	Hinteregg -Tanne	150	Vorprojekt	Ergänzung Trottoir
		Lutzenberg					
1537	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Bahnhof - Tobel	441	Vorprojekt	Ausbau
1540	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Unt. Kapf - Brücke	621	Vorprojekt	Ausbau mit Gehweg
1601	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Landegg - Seeblick	400	Vorprojekt	Ausbau mit Gehweg
1629	34	Lutzenberg	Lutzenberg – W'hausen	Schneggentöbéli - Brenden	732	Vorprojekt	Erneuerung / Gestaltung
		Walzenhausen					
1542	58	Walzenhausen	Wolfhalden – W'hausen	Sonnenberg - Einl. Kantonsstr. 54	995	Bauprojekt	Ausbau mit Gehweg
1603	60	Walzenhausen	Walzenhausen - Au	Leuchen - Kantonsgrenze	461	Vorprojekt	Ausbau
1612	54	Walzenhausen	W'halden- W'hausen	Ledi - Lebau	976	Vorprojekt	Ausbau mit Gehweg
		Reute					
1625	62	Reute	Reute - Berneck	Schachen - Kantonsgrenze	701		Ausbau
				Total Laufmeter	27'050		

Tabelle 1: Übersicht Investitionsprojekte

4.5.2 Geographischer Überblick

Der regionale Ausgleich ist sichergestellt. Zudem konnten sich die Gemeinden bereits in einer auf die Kommunen beschränkten Vernehmlassungsrunde zu den Vorschlägen und allfälligen weiteren Wünschen äussern. 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. Die Objektliste umfasst daher verschiedene Reserveobjekte und in dem Sinn mehr Objekte, als von der Finanzierung gemäss Investitionsplan her möglich sind. Es ist Aufgabe des Tiefbauamtes, die konkrete Objektliste für die einzelnen Jahre rechtzeitig baubereit zu haben.

Anhang 7.6: Übersichtsplan Ausbauvorhaben

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. Es stellt sich die zentrale Frage, ob man den Langsamverkehr (inkl. kinderwagentaugliche Verbindung zum REKA-Dorf) entlang der Kantonsstrasse oder alternativ über die Landschaft führen will.

P 1565; der Gemeinderat Urnäsch hat grünes Licht gegeben, das Zentrum von Urnäsch ortsbaulich aufzuwerten. Dazu gehört auch eine moderate Umgestaltung der Kantonsstrasse ab Kronenkreuzung bis Höhe Coop.

P 1596; Mittelfristig sind auf der Strecke Urnäsch – Hemberg verschiedene Natursteinmauern zu ersetzen, da sie zerfallen. Die neuen Mauern sollen auf einen zeitgemässen Ausbaustandard dieser Lokalverbindungsstrasse angepasst sein. Ebenfalls sind die Beläge teils zu ersetzen und fehlende Entwässerungen zu erstellen. Ein erstes Los ist im Programm enthalten.



P 1519; Die Grünaubrücke über die Urnäsch am Ortsende Urnäsch in Richtung Schwägälp soll ertüchtigt werden, so dass sie wieder für rund 50 Jahre der verkehrlichen Beanspruchung genügt.

P 1582; Die Saienbrücke Urnäsch zwischen Waldstatt und Urnäsch beim Schulhaus Saien war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt. Sie wurde wegen anderer Prioritäten jedoch in der Periode 2011 – 2014 nicht realisiert und wird ins 2. Programm 2015 – 2018 übertragen. Die Saienbrücke ist heute kein einheitliches, monolithisches Bauwerk. Es ist vielmehr eine zusammengesetzte Konstruktion, bestehend aus der Naturstein-Bogenbrücke von 1854, der Stahlbetonbrücke von 1947 und der angehängten Gehwegbrücke von 1989. Die Konstruktion genügt den heutigen Verkehrsanforderungen nur noch knapp.

4.6.2 Herisau

P 0760; bereits seit über 20 Jahren liegt ein rechtskräftiges Projekt für die Verlängerung des Trottoirs ab Sturzeneggstrasse / Walke entlang der unüberbauten Gewerbezone bis zum Ortsende vor. Aufgrund einer geplanten Überbauung auf der gegenüberliegenden Seite und dem Bedarf nach einer sicheren Fussgänger-Verbindung nach Winkeln, zur neuen Gewerbezone Nord und zum Gübsensee ist die Realisierung in dieser Periode möglich. Es handelt sich jedoch um ein Reserveprojekt.

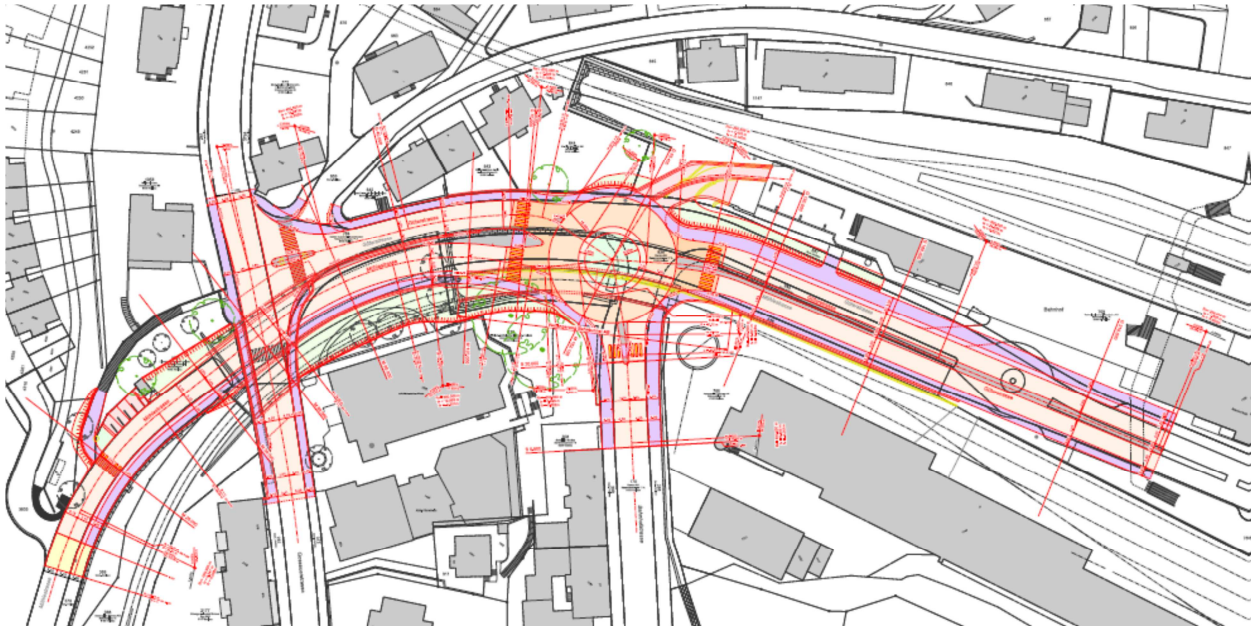
P 1577; eine der grossen Schwachstellen im Langsamverkehrsnetz in der Agglomeration St. Gallen/Arbon-Rorschach ist die fehlende direkte, winter- und nachtaugliche Verbindung zwischen dem Zentrum St. Gallen und dem Nebenzentrum Herisau. Vor allem der Winkler Stich hat keine eigenen Verkehrsflächen für den Langsamverkehr. In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt St. Gallen wurde ein Projekt erarbeitet, das einerseits die gefährliche Einmündung der Heinrichsbadstrasse im Stich verbessert und auf der ganzen Länge einen kombinierten Rad-/Gehweg von Winkeln bis hinauf nach Herisau zum Einlenker Schützenstrasse enthält. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm mit der Priorität A gesetzt und sollte daher zwingend realisiert werden. Allerdings erschwert die geplante Eigentumsübertragung der Strasse an den Bund (Netzbeschluss, vgl. Kapitel 2) die Aufgabenteilung und den Finanzierungsschlüssel.

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 Kreisell und andererseits die Umgestaltung der Güterstrasse (P 1183) durch das Bahnhofareal hindurch.

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. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Herisau, auf Seite Kanton werden die Interessen durch das Departement Volks- und Landwirtschaft vertreten.

Kernpunkte der vorliegenden neuen Strassenführung sind:

- Verkehrskreisell mit Mühle-, Bahnhof-, und Güterstrasse
- Anheben der Mühlestrasse für Anbindung an Kreisell (Steigung ca. 8 %)
- Leicht erhöhtes Gefälle gegen den Bahnhof (ca. 9,5 %, heute ca. 8 %)
- Verlängerung des Bahntunnells
- Neue Brücke im Bereich Gossauerstrasse
- Neugestaltung Umfeld der Katholischen Kirche



Grafik 6: Situation Strassenprojekt P 1592: Neugestaltung Knoten Bahnhofstr. / Güterstr. / Mühlestr. mit einem Kreisell. So entfällt im Bahnhofareal der Wendeverkehr von und zu der Mühlestrasse.

P 1624; die Strecke Baldenwil – Kantonsgrenze auf der Kantonsstrasse Nr. 22, Herisau – Degersheim, ist dringend zu sanieren, da die Beläge auseinander fallen. Dabei soll das Trottoir Baldenwil bis zum Einlenker Baldenwil verlängert werden und für die bergwärts fahrenden Velos ein Streifen auf der Fahrbahn angeboten werden.

P 1484; Die Huebstrasse in Herisau ist die Kantonsstrasse Nr. 40. Im Richtplan Kapitel V 2.2 ist sie unter den an die Gemeinden abzutretenden Strassen aufgeführt. Die Ausgangslage heute ist so, dass zwischen Huebstrasse und Psychiatrischer Klinik neues, attraktives Bauland auf kantonseigenem Land geschaffen werden soll. Die Huebstrasse soll dazu auf den unteren 800m ab Friedeck bis zur oberen Hueb ausgebaut und mit einem Trottoir versehen werden. Die im Richtplan geforderte Übertragung an die Gemeinde Herisau soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Wegen den Verzögerungen in der Ortsplanungsrevision Herisau wurde das Projekt vom 1. Programm ins 2. Programm transferiert.

4.6.3 Schwellbrunn

P 1583; In Schwellbrunn liegt der Fokus auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Eine Arbeitsgruppe hat entsprechende Ideen entwickelt, woraus ein Vorprojekt entstanden ist. Gleichzeitig soll der öffentliche Raum zwischen Gemeindehaus, Kirche und ÖV- Haltestelle neu gestaltet werden. Ziel ist, dem Fussverkehr einen eigenen Bereich anbieten zu können, die Vorplätze in der Materialisierung zu harmonisieren, die Werke zu erneuern und eine adäquate Beleuchtung zu erstellen.

P 1233; Auf der Strecke Schwellbrunn – Dicken soll eine erste von drei Ausbautetappen realisiert werden, rund 400m vom Parkplatz Hirschen bis zum Frehnerswäldli. 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 auch im Winter. Zusätzlich erfolgen bei den instabilen Böschungen immer wieder Rutschungen. Hier kann eine adäquat konzipierte Entwässerung verhindern, dass Oberflächenwasser von der Strasse die Erdmassen im Regenfall sättigt.



4.6.4 Hundwil

Wie es nach dem Einreichen der Petition mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und damit auch der Sanierung der Kantonsstrasse südlich der Kirche weiter geht, ist heute offen. Einerseits wird sich der Bund frühestens nach der Eigentumsübertragung zum umstrittenen Projekt äussern, andererseits hat die Gemeinde finanzpolitisch andere Prioritäten. Wegen der Werkeigentümerhaftung muss der Kanton eventuell ohne gestalterischen Mehrwert eine Belagssanierung auf der Kantonsstrasse Nr. 43 Hundwil – Zürchersmühle südlich der Kirche und entlang des oberen Randes der Landsgemeindewiese durchführen. Die Ortsdurchfahrt ist nicht mehr aufgeführt im Programm, da nicht von einer Realisierung in der Periode 2015 – 2018 ausgegangen wird.

P 1524; die Kantonsstrasse Nr. 43 verbindet das Dorf Hundwil mit dem Hundwiler Ortsteil Zürchersmühle und mit Urnäsch. Im Ausserortsbereich ist die Strasse nicht zeitgemäss ausgebaut. Die Fahrbahn ist zu schmal, v.a. im Winter. Zwei Personenwagen können oft nur mit reduziertem Tempo kreuzen. Sobald ein grösseres Fahrzeug (Landwirtschaft) unterwegs ist, kommt es zu schwierigen Kreuzungsmanövern. Bankette fehlen, die Entwässerung ist lückenhaft. Die Strasse soll ausgebaut werden. Im 1. Strassenbauprogramm wurden zwei Abschnitte ausgebaut. Im vorliegenden Programm ist die Gesamterneuerung des Abschnittes Äschen – Zürchersmühle vorgesehen.

P 1371; der Abschnitt Hundwilertobelbrücke – Friedhof auf der zukünftigen Nationalstrasse ist sanierungsbedürftig. Zudem fehlt ein Trasse für den Langsamverkehr. Der Kanton hat ein Projekt mit separater Rad-/Gehwegführung ausgearbeitet und wird das dem Bund abgeben. Das weitere Vorgehen ist offen, allerdings ist der Handlungsbedarf gegeben. Es ist möglich, dass sich der Kanton an der separaten Führung des Langsamverkehrs finanziell beteiligen muss. Es handelt sich um ein Reserveprojekt.

4.6.5 Stein

In Stein bleibt nach vieljähriger intensiver Bautätigkeit auf den Kantonsstrassen nur noch die 3. Etappe Hirschen – Würzen auf der Kantonsstrasse Nr. 45 Stein – Hargarten übrig. Das Projekt (2. und 3. Etappe) ist bereit im Jahre 2005 öffentlich aufgelegt. Die Realisierung ist abhängig vom Zustand der Beläge, soll aber spätestens im Jahre 2018 erfolgt sein.

4.6.6 Schönengrund

In Schönengrund soll die unterste erste Etappe der Kantonsstrasse Nr. 64, Tüfenbergstrasse, saniert und eventuell mit Trottoir ausgebaut werden. Die jüngste Bautätigkeit, geänderte gesellschaftliche Bedürfnisse und der Zustand der Strasse rechtfertigen ein Ausbauprojekt. Ein entsprechendes Projekt wurde noch nicht gestartet.

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 1409; die Steblenbachbrücke liegt auf der Strecke Waldstatt – Hundwil unmittelbar vor der Hundwilertobelbrücke. Sie wurde in den Jahren 1924/25 erstellt und 1977 saniert. Die Brücke ist zu schmal und weist diverse weitere Mängel auf. Sie hat nach 85 Jahren die erwartete Nutzungsdauer erreicht und soll durch einen Neubau ersetzt werden. Da die Brücke nicht einsehbar ist, einigten sich die Beteiligten auf eine funktionale Zweckkonstruktion aus Eisenbeton. Das Projekt liegt vor, die Planaufgabe ist erfolgt. Da die Brücke auf dem geplanten Zubringer Appenzellerland liegt, ist die Ausführung abhängig von der Inkrafttretung des Netzbeschlusses. Sie war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt, wurde jedoch wegen der Sanierung Gmündertobelbrücke, wegen des Festspieles 2013 in Hundwil und wegen der offenen Bundesfragen zurückgestellt. Der Ersatzbau wird allerdings immer dringender.

4.6.8 Teufen

P 1509, P 1493, P 1544; Wie es weiter geht mit der Ortsdurchfahrt und den damit verbundenen Teilprojekten Trottoir Spörri – UBS und Ersatz Hangbrücke Dorf ist offen. Vgl. dazu die Ausführungen unter 1.10.3.

P 1587; die Beläge der Ortsdurchfahrt Niederteufen auf der Kantonsstrasse Nr. 12.2 müssen ersetzt werden. Die Gemeinde wünscht gleichzeitig eine gestalterische Aufwertung und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ein Projekt ist in Erarbeitung.



Bild 11: Ortsdurchfahrt Niederteufen: der Handlungsspielraum für gestalterische Massnahmen ist wegen der Bahn gering.

4.6.9 Bühler

P 1471; die Wisseggstrasse von Bühler nach Trogen ist rund 6km lang. Sie wird mehrheitlich als direkte Verbindung vom Mittel- ins Vorderland benutzt. An schönen Ausflugstagen hat sie auch eine touristische Bedeutung, der Mehrverkehr ist dann spürbar.

Die Strasse soll von Bühler her bis zur Kuppe zeitgemäss ausgebaut werden. Im 1. Strassenbauprogramm wurde sie ab Dorfende bis zur unteren Rüti ausgebaut. Im vorliegenden Programm ist die Gesamterneuerung des restlichen Abschnittes untere Rüti – Wissegg vorgesehen. Die letzten Meter sind auf Trogener Gemeindegebiet.

P 1593; mit der mittelfristig geplanten Taktverdichtung und allfälligen Schnellzügen Appenzell – St. Gallen der Appenzeller Bahnen wird die Situation in Bühler mit den Niveauübergängen an beiden Ortsenden immer kritischer. Wenn alle paar Minuten die Barrieren den Verkehrsfluss unterbrechen, fürchtet die Gemeinde Staus und unangepasstes Fahrverhalten im Dorf. Ein Vorprojekt für eine Unterführung am westlichen Ortseingang ist in Erarbeitung. Es ist absehbar, dass wegen hoher Kosten das Projekt schwierig zu realisieren sein wird.

4.6.10 Gais

Mit dem Erwerb der Parz. Nr. 423, Rotenwies erhält die Gemeinde Gais die Möglichkeit, diese bedeutende Landreserve zu erwerben und aktive Bodenpolitik zu betreiben. Für die verkehrlichen Probleme sieht die Gemeinde Entlastungspotential im Ausbau der Nördlistrasse. Dazu muss der Einlenker Nördlistrasse in die Kantonsstrasse Nr. 13.2, Gais – Altstätten, verschoben und ausgebaut werden. Eventuell ist eine Aufspurung auf der Kantonsstrasse nötig. Die Entscheide auf Gemeindeebene sind pendent.

P 1616; die Rotbachbrücke Gais zwischen dem Kreisel Weier und dem Dorfeingang stammt aus dem 19. Jahrhundert und wurde im Jahre 1918 erstmals renoviert. 1971 wurde die Brücke beidseitig mit einer Rahmenkonstruktion aus Beton verbreitert. Das Durchflussprofil für den Rotbach ist ungenügend. Gemäss den

Naturgefahrenkarten ist ein Handlungsbedarf ausgewiesen. Aktuell laufen Untersuchungen, ob die Brücke saniert werden kann, oder ob ein Neubau die zweckmässigste Lösung ist.



Bild 12: Rotbachbrücke Gais, ungenügendes Durchflussprofil und Schäden an der Bausubstanz des Brückenbogens erfordern Massnahmen.

4.6.11 Speicher

P 1570; Der Kanton St. Gallen hat in den letzten Jahren die Kantonsstrasse von St. Gallen nach Speicher ab Schwarzem Bären saniert und die bergwärts fahrenden Radfahrer auf einen kombinierten Rad- Gehweg geholt. Auf der Kantonsgrenze müssen die Radfahrenden wieder auf die Strasse. Der Rad-/ Gehweg soll bis zum Ortseingang Speicher in der Vögelinsegg verlängert werden. Gleichzeitig ist das Lichtraumprofil der Strasse zur Bahn hin zu prüfen.

P 1554; Zweibrücken, siehe unter 4.6.13 Rehetobel

4.6.12 Trogen

P 1600; im Hinblick auf die noch mögliche bauliche Entwicklung der Gemeinde im Gebiet „Boden“ und der Standortevaluation für ein Hotel am selben Ort wird der Ausbau der Strecke Schulhaus – Einlenker Pestalozzidorf der Kantonsstrasse Bühler – Trogen mit einer sicheren, winterauglichen Fussgängerverbindung als sinnvoll erachtet. Das Projekt ist weit fortgeschritten. Wegen Rutschungen beim Unwetter vom Juni 2013 werden dieses Jahr bereits Vorinvestitionen getätigt.

P 1602; ebenso fehlt eine sichere Fussgängerverbindung entlang der Kantonsstrasse Nr. 16, Trogen – Wald, vom Landsgemeindeplatz entlang dem Alters- und Pflegeheim hinunter zum Einlenker Schopfacker, Einlenker Kantonsschule und Parkplatz Feuerwehrdepot. Auch hier ist ein Projekt vorhanden.

4.6.13 Rehetobel

P 1316; die Kantonsstrasse Nr. 35 beginnt in Zweibrücken und führt durch Rehetobel bis zum Kaien. Zwischen Zweibrücken und Rehetobel wurde sie 2004/05 saniert. Ebenso ist die Ortsdurchfahrt 2008/09 erneuert worden. Es fehlt die Strecke zwischen dem Dorfende von Rehetobel und dem Weiler Ausserkaien. Die Strasse trägt die wichtige Postautolinie Heiden – Rehetobel – St. Gallen und ist dafür zu schmal, hat keine Entwässerung und für die Fussgänger fehlt ein Gehbereich. Zur Zeit findet gemeindeintern eine Diskussion über die Notwendigkeit einer sicheren Fussgängerführung ab Dorf bis Kaien statt. Der Kanton ist klar für ein Trottoir. Gleichzeitig wird die Strasse saniert und auf die geforderte Breite ausgebaut. Im Programm ist einer von zwei Abschnitten enthalten: Einlenker alte Landstrasse – Kaien.

P 1265; die Ausserrhoder Hauptachse, auch Mittellandstrasse genannt, zieht sich durch den ganzen Kanton. Aktuell pendent ist der Ausbau Wald – Kaien. Die Strasse wird so weit verbreitert, dass zwei Lastwagen gefahrlos kreuzen können. Für den Langsamverkehr soll ein separater kombinierter Rad- Gehweg gebaut werden, auf dem der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist. Das Projekt führt über die Gemeindegrenze Wald – Rehetobel hinweg.

P 1554; Die Strassenverbindung von St.Gallen nach Rehetobel führt durch das Tobel der Goldach. Die Talflanken sind steil und die geologischen Verhältnisse örtlich nicht unproblematisch. 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, nämlich die Holderenbachbrücke und die 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 prüft jetzt 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 Tüfswendi, Speicher und Habset, Rehetobel gemacht. Es wurden sogar Varianten einer Hochbrücke studiert. Im Jahre 2011 wurden diese Varianten durch weitere ergänzt und die Kantonale Tiefbaukommission hat an ihrer Sitzung vom Dezember 2011 eine plausible Brückenvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Anstelle einer neuen Brückenverbindung besteht aber auch der Ansatz, die bestehende Strassenanlage nach anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu erneuern. Eine Gegenüberstellung auf Stufe Vorstudie zeigt trotz verschiedener Betrachtungsweise, keinen eindeutigen Ausschlag zu Gunsten einer dieser Möglichkeiten. Um eine angepasste Lösung zu wählen, werden beide Ansätze auf Stufe Vorprojekt vorangetrieben. Aufgrund der hohen Unterhaltskosten und des Alters der Holderenbachbrücke ist eine baldige Verbesserung anzustreben.



Bild 13: Zweibrücken, vorne die Goldachbrücke und hinten in der Kurve die Holderenbachbrücke. Letztere stammt aus dem Jahre 1848 und muss dringend ersetzt werden.

4.6.14 Wald

P 1503 und P 1265; die Ausserrhoder Hauptachse, auch Mittellandstrasse genannt, zieht sich durch den ganzen Kanton. Aktuell pendent ist der Ausbau Wald – Kaien. Die Strasse wird so weit verbreitert, dass zwei Lastwagen gefahrlos kreuzen können. Für den Langsamverkehr soll ein kombinierter Rad- Gehweg gebaut werden, auf dem der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist. Im Programm sind die Abschnitte Post – Tannenweidli und Tannenweidli – Kaien vorgesehen.

4.6.15 Grub

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. Die Strasse muss nun auf einem Abschnitt talseitig mit einer Verankerung gesichert werden. Gleichzeitig soll die Kurvengometrie verbessert werden.



4.6.16 Heiden

P 1536; die Kantonsstrasse Nr. 50, Kaien – Oberegg, muss altershalber auf den zwei Abschnitten Gstalden – Bischofsberg – Kantonsgrenze erneuert werden. Der Abschnitt Bischofsberg – Kantonsgrenze ist eingeplant. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der Parkiersituation bei der Skischule Bischofsberg eingeplant.

P 1539; nach erneuten talseitigen Rutschungen beim Unwetter Juni 2013 bis an den Belagsrand hin ist der letzte nicht ausgebaute Abschnitt der Kantonsstrasse Nr. 52, Heiden – Thal (Thalerstrasse) zu sanieren. Gleichzeitig ist die Fussgängerführung zu verbessern.

P 1323; die Sanierung mit Gestaltung der Werdstrasse war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt. Sie wurde wegen anderer Prioritäten jedoch in der Periode 2011 – 2014 nicht realisiert und daher ins 2. Programm 2015 – 2018 übertragen. Die Aufspurungen sollen durch einen modernen Ansatz mit Mehrzweckstreifen ersetzt 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 ist ebenso in einem schlechten Zustand und soll später ebenfalls saniert werden. Die Fahrbahn ist zu schmal, v.a. im Winter. Zwei Personenwagen können oft nur mit reduziertem Tempo kreuzen. Sobald ein grösseres Fahrzeug unterwegs ist, kommt es zu schwierigen Kreuzungsmanövern. Die Entwässerung ist lückenhaft, die Stützmauern zerfallen. Allerdings regt sich nebst Zustimmung auch Widerstand gegen das Vorhaben. Es wird als zu grosszügig kritisiert.

Auf der Kantonsstrasse 54, Wolfhalden – Lachen – Walzenhausen, ist für die Überbauung Tanne (Quartierplan Bruggtobel West) entlang der Kantonsstrasse ein Gehweg von und zur ÖV-Haltestelle Hinteregg zu erstellen.

4.6.18 Lutzenberg

P 1629; in Lutzenberg müssen die Beläge im Abschnitt Schneggentöbeli – Brenden auf der Kantonsstrasse Nr. 34, Lutzenberg – Walzenhausen, ersetzt werden, der Ausbau wurde in den 70-er Jahren realisiert. Zudem ist die Fussgängerführung ungenügend und die Kriechspur nicht mehr nötig. Mit einer leichten Umgestaltung und einer Querungsstelle mit Mittelinsel für die Fussgängerverbindung Gstell - Brenden durch Aufheben der Kriechspur soll die Sicherheit deutlich verbessert werden.

P 1537, P 1538, P 1540, P 1601; 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, die Gespräche mit der Gemeinde werden fortgesetzt. .

4.6.19 Walzenhausen

P 1542; als grösstes Projekt im Vorderland ist der Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 58 ab Sonnenberg bis zum Einlenker Kantonsstrasse Nr. 54 aufgeführt. Hier wird ab der ÖV-Haltestelle für den Weiler Sonnenberg ein Trottoir entlang der Felspartie Chorholz durch den Wald bis zum Ortsanfang geführt. Die Strasse wird rundum erneuert, die Hangbrücke Chorholz wird durch eine Stützmauer ersetzt. Innerorts werden die Beläge ohne Änderung der Geometrie ersetzt. Wegen Rutschungen beim Unwetter vom Juni 2013 werden dieses Jahr bereits Vorinvestitionen getätigt.

P 1612; als alter Wunsch der Bevölkerung soll auf der Kantonsstrasse Nr. 54 ab Ortsende hinauf zum Schwimmbad ein Trottoir erstellt werden. Die Strasse wird gleichzeitig erneuert.



P 1603; Auf der Kantonsstrasse Nr. 60, Walzenhausen – Au wird der sehr schmale Abschnitt Leuchen - Kantonsgrenze ausgebaut, so dass zwei Personenwagen gefahrlos kreuzen können.

4.6.20 Reute

In Reute wurde in den letzten Jahren viel investiert. Mittelfristig ist auf der Kantonsstrasse Nr. 62, Reute – Berneck, nach den letzten Häusern im Schachen die talseitige Schulter mit einer Schüttung zu sichern und die Strasse zu sanieren. Das Projekt ist ein Reserveprojekt.

4.7 Werkhof Herisau

Der Werkhof Herisau genügt bezüglich Platzverhältnisse für Mannschaft, Lager, Geräte und Maschinen den Anforderungen an den betrieblichen Strassenunterhalt. Weniger gut ist die Situation bei den Büroräumlichkeiten für die Werkhofleitung. Mit der neuen Nationalstrasse A 25, deren betrieblicher Unterhalt weiterhin vom Werkhof Herisau aus erfolgen soll, kommen wegen der separaten Standards, Abläufe und Abrechnungssysteme weitere Platzbedürfnisse in der Administration. Ein Vorprojekt für eine Innensanierung des Bürotraktes mit neuer Raumaufteilung liegt vor.

4.8 Kleinprojekte

Für kleinere Ausbauten und Massnahmen sind jährlich Fr. 0.75 Mio. reserviert. Darunter fallen beispielsweise lokale Trottoirergänzungen, Umbauten von Kreuzungen, etc. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Mit dem budgetierten Betrag ist so 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 4 und 6 Mio. in der Strassenrechnung reserviert. Die Objekte im baulichen Unterhalt umfassen Belagsverstärkungen, Deckbelagserneuerungen oder den Ersatz von Belägen. Die Objekte haben in der Regel keine Änderung des Strassenquerschnittes und daher keinen Kostenanteil für die Gemeinden. Die Kosten sind gebunden und liegen in der Kompetenz des Regierungsrates. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Grössere aktuelle Projekte sind etwa die Sanierung des 2. Teils der Gossauerstrasse bis zur Kantonsgrenze in Herisau oder der Hauptstrasse von Heiden nach Wolfhalden.

4.10 Anlagen für den Radverkehr

Der kantonale Richtplan aus dem Jahre 1998 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. Mit der nächsten Totalrevision des Richtplanes sind daher für den Radverkehr neue Inhalte zu definieren.

Das 2. kantonale Strassenbauprogramm 2015-2018 legt einen speziellen Fokus auf Schwachstellen innerorts. Innerhalb der Arbeiten im Agglomerationsprogramm St. Gallen/Arbon – Rorschach wurden die fünf Ausserrhoder Gemeinden Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher und Lutzenberg bereits einer Schwachstellenanalyse im Radverkehr unterzogen. Die Resultate und Empfehlungen liegen vor. Innerhalb der Periode sollen nun auch alle restlichen Gemeinden einer solchen Analyse unterzogen und entsprechende Massnahmen daraus abgeleitet werden. Viele Schwachstellen können mit wenig Aufwand verbessert werden, andere werden vorerst bleiben.



Bild 14: mit wenig Mitteln zu behebbende Schwachstelle im Langsamverkehr an der Strecke Waldstatt – Schönengrund: absenken der Randsteine und Änderung der Markierung für Radfahrende.



Bild 15: Mühlestrasse Herisau: es ist nicht möglich, den kombinierten Rad- Gehweg durch den Tunnel zu ziehen. Die Schwachstelle bleibt vorerst.

4.11 Sanierung der Fussgängerstreifen

Sobald die neue eidgenössische Verordnung über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen vorliegt, ist ein Umsetzungsprogramm für den Kanton notwendig, vgl. Kapitel 1.12. Der Einbau von Mittelinseln und die Nachrüstung der Beleuchtung verursachen voraussichtlich hohe Kosten. Dafür sind ab 2015 Fr. 0.5 Mio. jährlich reserviert, wobei sich auch die Gemeinden finanziell beteiligen müssen. .

4.12 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 Aufenthaltsqualität hat gelitten. 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 Betrachtungssperimeter erfolgt mindestens von Fassade zu Fassade.

Aktuell sind für die Ortsdurchfahrten Urnäsch, Schwellbrunn, Niederteufen und an der Werdstrasse Heiden entsprechende Planungen in Bearbeitung. Die Projekte haben einen unterschiedlichen Stand.

4.13 Lärmschutz

Die Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichtet die Kantone als Strasseneigentümer, dort wo die Grenzwerte überschritten werden, Massnahmen zu ergreifen. Aus topographischen Gründen und wegen der vielerorts geltenden Ortsbildschutzbestimmungen kamen im Kanton hauptsächlich Schallschutzmassnahmen bei Fenstern in Frage. Die Finanzierung erfolgt über die Strassenrechnung. Ein erstes kantonales Lärmsanierungsprogramm wurde in den Jahren 1990 – 2010 abgeschlossen.



Wegen der weiterhin steigenden Verkehrszahlen, wegen neuer Einzonungen und wegen verbesserter Berechnungsmodelle wurde ein Folgeprogramm flächig über den ganzen Kanton gestartet. Basis bildet die aktuelle Programmvereinbarung 2011 – 2014 mit dem Bund. Es wird noch eine Programmvereinbarung 2015 – 2018 geben. Im Jahre 2018 läuft die Sanierungspflicht gemäss Lärmschutzverordnung und damit auch die finanzielle Unterstützung durch den Bund ab. Aktuell sind die Projekte für die Hinterländer Gemeinden in Erarbeitung.

4.14 Entwässerungskonzept

Die Strassen sind zu entwässern. Das gilt für die Niederschläge, die auf die Fahrbahn fallen und für das Sickerwasser, das in den Strassenoberbau eindringt und diesen aufweicht. Die Wegleitung „Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen“ des BUWAL⁷ ist Grundlage für das Entwässerungskonzept. Abhängig von der Verkehrsmenge sollen die Niederschläge entweder über die Strassenschulter versickern, über Schächte und Leitungen direkt den Vorflutern abgegeben werden oder zuerst über reduzierte Vorklärstufen (Schlammsammler, Tauchbogen, Interventionsschächte, SABA etc.) vorbehandelt und dann abgeleitet werden. In Grundwasserschutz zonen darf das Niederschlagswasser der Fahrbahn in der Regel weder versickern noch in den Vorfluter abgegeben werden. Es muss ausserhalb der Schutzzone eingeleitet werden. Diese Massnahmen sind teils sehr aufwändig und entsprechend teuer.

Das Sickerwasser wird mit Sickerleitungen gefasst und ebenfalls in die Vorfluter abgeleitet. Die natürlichen Einzugsgebiete der Vorfluter dürfen dabei nicht verletzt werden. Es darf also kein Sickerwasser über lange Transportleitungen in ein fremdes Einzugsgebiet geleitet werden, da sonst die Abflussmengen des Gewässers nicht mehr stimmen.

Immer wieder werden im Strassenbau die Standards hinterfragt. Hintergrund sind meist Sparprogramme und politische Vorstösse. Gerade am Beispiel der Entwässerung lässt sich zeigen, dass die Standards nur gesenkt werden können, wenn die Politik, die Gesellschaft und die verschiedenen involvierten Behörden bereit sind, die entsprechenden Vorgaben zu senken. Solange beispielsweise in den Reglementen der Grundwasserschutz zonen verlangt wird, dass das Oberflächenwasser der Kantonsstrasse nicht versickern darf und ausserhalb der Grundwasserschutzzone geführt werden muss, kann das Tiefbaunicht auf aufwändige und teure Entwässerungsleitungen verzichten.

⁷ BUWAL, Bern 2002

4.15 Mobilitätsmanagement

Die Mobilität der Bevölkerung nimmt weiter zu. Den damit verbundenen Problemen auf den Verkehrsachsen gilt es mit gesamtheitlichen Ansätzen zu begegnen. Dazu gehört auch das Mobilitätsmanagement. Das Konzept des Mobilitätsmanagements umfasst eine Reihe von Kampagnen und Aktivitäten zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Die Überprüfung und die Weiterentwicklung bestehender und neuer Angebote ist Teil des Aufgabenbereiches. Übergeordnete Zielsetzung ist, die Verkehrsteilnehmenden aufzuklären und eine Reduktion bzw. bessere Auslastung von Autofahrten, die vermehrte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und mehr Fortbewegung aus eigener Kraft zu erreichen. Beispielsweise beträgt im holländischen Groningen mit 200'000 Einwohnerinnen und Einwohnern der Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr bereits rund 50%.

Für die Ausserrhoder Gemeinden besteht ein Handbuch, das Möglichkeiten und die Unterstützung des Kantons aufzeigt. Die finanziellen Mittel werden aus der Strassenrechnung alimentiert. Ebenfalls ist im Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon – Rorschach das Mobilitätsmanagement ein fester Bestandteil des Massnahmenpaketes. Das Tiefbauamt ist in Kontakt mit der Geschäftsstelle der Region Appenzell AR – St. Gallen – Bodensee, welche für die Umsetzung zuständig ist.

Der Fokus wurde auf das Mobilitätsmanagement in Unternehmen gelegt. Im Juli 2011 wurden die Unternehmen der Region über die Wirtschafts- bzw. Arbeitgeberverbände angeschrieben und aufgefordert, durch betriebliches Mobilitätsmanagement einen Beitrag zum Erhalt des wichtigen Standortfaktors der hohen Erreichbarkeit unserer Region zu leisten. Mehrere – aber insgesamt wenige – Unternehmungen haben ihr Interesse angemeldet. Auch die Trägerkantone und alle Gemeinden mit ihren Verwaltungen wurden angesprochen.



Bild 16: Velo-Warteschlangen zur Hauptverkehrszeit in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen.



Bild 17: Öffentliche Velopumpstation am neu erstellten Velo-Schnellweg innerhalb Kopenhagens.



5 Finanzen

5.1 Finanzierung

Die Finanzierung des Strassenbauprogrammes erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung geführt. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe⁸ Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 45%
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, Anteil 60%

Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Dieser ist aktuell im Plus.

5.2 Entlastungsprogramm 2015

Im Entlastungsprogramm 2015 des Regierungsrates ist vorgesehen, den Anteil der kantonalen Motorfahrzeugsteuer an die Strassenrechnung von 45% auf 40% zu reduzieren. Damit wird der Strasse und ihrem breiten Aufgabenspektrum rund Fr. 1.0 Mio. pro Jahr entzogen. Gleichzeitig soll die steuerliche Entlastung von emissionsarmen Fahrzeugen gestrichen werden, wodurch die Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer wieder um rund 0.25 Mio. Franken steigen. Der politische Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

5.3 Zukunft Strassenfinanzierung auf Stufe Bund

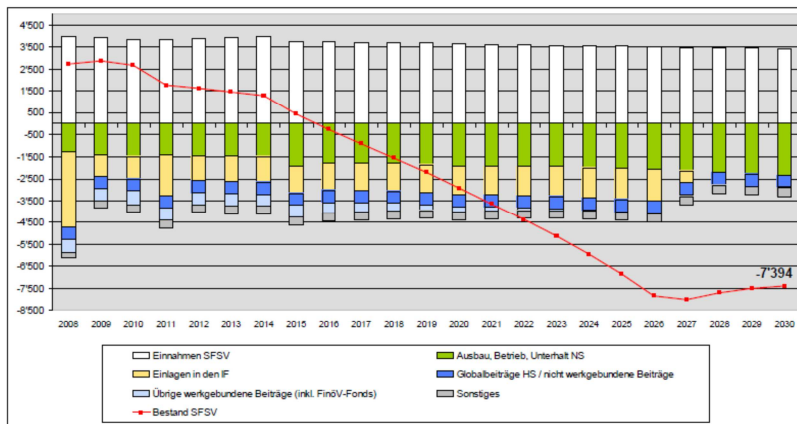
Auf eidgenössischer Ebene zeigen sich seit längerem einschneidende Probleme bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV. Bereits beim ordentlichen Bedarf zeichnet sich ab dem Jahre 2015 eine Unterdeckung ab. Noch ausgeprägter präsentiert sich die Situation beim absehbaren Bedarf infolge zusätzlicher neuer Aufgaben. Diese sind heute nicht finanziert und mit den aktuellen Einnahmen auch in Zukunft nicht finanzierbar. Es zeichnet sich eine Finanzierungslücke ab.

Mit Effizienz- und Effektivitätssteigerungen kann die Finanzierungslücke in der SFSV nicht abgewendet werden, sondern es bedarf weiterer Massnahmen. Der Bundesrat schlägt ein zweistufiges Vorgehen vor:

1. Stufe: Erhöhung des Abgabepreises der Autobahnvignette.
Dagegen wurde bereits das Referendum ergriffen und eingereicht. Der Bundesrat hat den Abstimmungstermin auf den 24. November 2013 festgelegt.
2. Stufe: Preiserhöhung Mineralölsteuerzuschlag
Für die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags muss das Mineralölsteuergesetz angepasst werden. Sämtliche Mehreinnahmen fliessen in die SFSV. Der heute erhobene Zuschlag wurde letztmals im September 1974 angehoben. Seither hat keine Anpassung an die auf der Ausgabenseite aufgelaufene Teuerung stattgefunden. Der damals festgelegte Mineralölsteuerzuschlag wurde de facto durch die aufgelaufene Teuerung um die Hälfte entwertet. Auch diese Massnahme ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar⁹.

⁸ bGS 612.2

⁹ Quelle: UVEK Faktenblatt



Grafik 7: Basisszenario Einnahmen und Ausgaben in Millionen Franken gemäss Szenarien des Bundesamtes für Strassen. Ab dem Jahre 2015 fällt die Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV ins Minus.

5.4 Finanzplan Nettoinvestitionen Strassenbau

Der aktuelle Finanzplan 2013 – 2018 und der Investitionsplan 2013 – 2018 wurden vom Regierungsrat am 27. März 2012 genehmigt und vom Kantonsrat am 30. April 2012 zur Kenntnis genommen. Er zeigt untenstehende Tabelle¹⁰.

Die geplanten Bruttoinvestitionen belaufen sich auf Fr. 21.6 Mio. jährlich, zusammen für die Programmperiode auf Fr. 86.4 Mio. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von jährlich rund Fr. 2.6 Mio. oder zusammen von Fr. 10.4 Mio. Die Nettoinvestitionen belaufen sich demzufolge auf Fr. 19.0 Mio. jährlich, zusammen für die Programmperiode auf Fr. 76.0 Mio.

2015		2016		2017		2018	
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
21 600	2600	21 600	2 600	21 600	2 600	21 600	2 600
netto	19 000	netto	19 000	netto	19 000	netto	19 000

Tabelle 2: Investitionen Strassenbau: Auszug aus Investitionsplan 2013-2018, Angaben in Fr. Tausend

5.5 Verfügbare Mittel

5.5.1 Zweckgebundene Bundesmittel

Die zweckgebundenen Mittel des Bundes kommen aus folgenden Kategorien:

- Mineralölsteuerertrag, allgemeine nicht werkbezogene Beiträge
- Mineralölsteuerertrag, Globalbeitrag an Hauptstrassennetz des Bundes
- Mineralölsteuerertrag, Beitrag an Kantone ohne Nationalstrassen
- Ertrag aus der Autobahnvignette
- Infrastrukturfonds, Beiträge an Hauptsstrassen in Berg- und Randgebieten

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren, abgesehen von der Problematik der Unterdeckung der SFVF. Die tatsächlich ausbezahlten Beiträge sind vom Treibstoffumsatz,

¹⁰ Quelle: Departement Finanzen

von der wirtschaftlichen Gesamtlage (LSVA) und von der Fertigstellung laufender Grossprojekte (Übergangsregelung NFA) abhängig.

Es ist hier darauf hinzuweisen, dass ausser den LSVA-Beiträgen sämtliche Verteilschlüssel der übrigen zweckgebundenen Bundesmittel vom Bundeshauptstrassennetz abhängig sind. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat darin einen Anteil von heute 42 km und nach dem Netzbeschluss von 37.7km. Sollte im Nachgang zum Netzbeschluss auch das Hauptstrassennetz verändert werden, wie das im Sachplan Verkehr und im Vernehmlassungsentwurf aufgezeigt wurde, gehört der Kanton Appenzell Ausserrhoden zu den grossen Verlierern. Von den 37.7 km sollen dann nur noch 8 km im Hauptstrassennetz verbleiben. Eine drastische Reduktion der Bundesbeiträge wäre die Folge. Der Prozess um die Anpassung des Hauptstrassennetzes wird bundesseitig erst nach der Umsetzung des Netzbeschlusses fortgeführt.

5.5.2 Motorfahrzeugsteuern

Seit 2008 werden gemäss Art. 2 lit. b des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe noch 45 % der Strassenverkehrssteuern der Strassenrechnung zugewiesen. 25 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen. Ein Teil verbleibt bei der Polizei zu Gunsten von Massnahmen für die Verkehrssicherheit, der Rest geht in die allgemeine Staatskasse.

5.6 Investitionsplan und Mittelbedarf

Die unter Kapitel 4 aufgeführten Investitionsvorhaben in Strassen- und Brückenausbauten, in den baulichen Unterhalt, die Verbesserung von Schwachstellen im Langsamverkehr, die Sanierung von Bahnübergängen und den Lärmschutz ergeben zusammengefasst den untenstehenden Investitionsplan, alle Angaben in Fr. Tausend. Es wird nochmals erwähnt, dass die Objektliste gemäss Kapitel 4 mehr Objekte umfasst, als von der Finanzierung gemäss Investitionsplan her möglich sind, weil auch Reserveprojekte aufgelistet sind.

Der regionale Ausgleich ist sichergestellt, wobei festgehalten werden muss, dass das Mittelland vom Ausbaustandard der Strassen und mit einer in den Jahren 2002 – 2004 umfassend sanierten Umfahrung Teufen am besten dasteht. Der grösste Investitionsbedarf was das Erreichen zeitgemässer Standards anbelangt, besteht im Vorderland. Allerdings sind im Vorderland die Verkehrszahlen deutlich tiefer als im Hinter- und Mittelland.



Bild 18: typische Lokalverbindungsstrasse im Vorderland mit ungenügenden Breiten und fehlender Entwässerung, Kantonsstrasse Nr. 54, Wolfhalden – Lachen – Walzenhausen, ein Kreuzen zweier PW ist kaum möglich. Die Gemeinde Walzenhausen wünscht einen Ausbau der Strecke. Da die Beläge jedoch erst vor wenigen Jahren erneuert wurden, ist ein Ausbau im vorliegenden Programm nicht vorgesehen.

	Aufw. 2015	Aufw. 2016	Aufw. 2017	Aufw. 2018
Ausbauten Hinterland	3000	4000	6000	6000
Ausbauten Mittelland	3600	2700	4000	4000
Ausbauten Vorderland	4000	5000	4000	3000
Zwischensumme Ausbauten	10600	11700	14000	13000
baulicher Unterhalt, gebunden	5125	7000	6200	6200
Kleinobjekte	750	750	750	750
Langsamverkehr	500	500	500	500
Sanierung Bahnübergänge	3000	1000	0	0
Lärmsanierung	75	100	100	100
Mobilitätsmanagement	50	50	50	50
Reserve				1000
Restarbeiten Objekte 2011-2014	1500	500	0	0
total brutto	21600	21600	21600	21600

Tabelle 3: Bruttoinvestitionen Strassenbau inkl. Baulicher Unterhalt: Auszug aus Detailplanung Tiefbauamt, Stand August 2013.

5.7 Teuerung

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

5.8 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2015 bis 2018. Sie basieren auf dem Wissensstand vom Juni 2013 und einem Stand des Strassenfonds per 1. Januar 2013 von rund Fr. 7'750'000.-

Der Staatsstrassenfonds soll für die Jahre 2015 - 2018 keine Verschuldung aufweisen und gerät mit den geplanten Vorhaben des 2. kantonalen Strassenbauprogrammes auch nicht ins Negative. Ab dem Jahre 2018 werden sich die Investitionen nach dem heutigen Wissensstand etwas reduzieren, da vermehrt Unterhaltsarbeiten anfallen.

Nicht eingerechnet ist der Ertrag, den der Kanton für die Übernahme des betrieblichen Unterhaltes der zukünftigen Nationalstrasse erhält. Es ist angedacht, dass der Unterhalt im Unterakkord der Gebietseinheit IV weiterhin durch das Tiefbauamt ausgeführt wird. Eine entsprechende Offerte wurde dem Kanton St. Gallen, der die Leitung der Gebietseinheit IV hat, abgegeben. Weitere Beschlüsse sind wegen der Abstimmung über die Vignettenerhöhung pendent.

	2014	2015	2016	2017	2018*
Baufwand brutto (Budget/Finanzplan)		21 600	21 600	21 600	21 000
Werkbeiträge		-2 600	-2 600	-2 600	-3 100
Nettoinvestitionen (Finanzplan)		19 000	19 000	19 000	17 900
Nettoaufwand Strassenunterhalt		8 000	8 000	8 000	8 000
Kostenanteil TBA		580	580	580	580
Gesamtaufwand		27 580	27 580	27 580	26 480
LSVA Anteil Strasse 60%		1 920	1 920	1 920	1 920
Anteil Bundesmittel		16 200	16 200	16 200	16 200
Motorfahrzeugsteuern 40%		7 200	7 200	7 250	7 250
Gesamtertrag		25 320	25 320	25 370	25 370
Entnahme Strassenfonds = Differenz		2 260	2 260	2 210	1 110
Einlage Strassenfonds	0				
Stand per 31.12.2014 (geschätzt)	8 000				
Zusatzeinlage Strassenfonds	0				
Stand Strassenfonds	8 000	5 740	3 480	1 270	160

Tabelle 4: Strassenrechnung (Konto 1490, modifizierte Darstellung).

*Im Jahre 2018 wird davon ausgegangen, dass wegen erhöhter Gemeindebeiträge (z.B. Teufen Ortsdurchfahrt, Bhf Herisau) die Nettoinvestitionen tiefer sind, als im Finanzplan vorgesehen.



Bilder 19 und Nr. 20: nicht immer sind die Ausgaben im Strassenbau planbar: Sicherungsmassnahmen am Murbachrank, Waldstatt, an der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt – Urnäsch. Die Böschung kam nach dem Unwetter vom 10. Juli 2011 langsam ins Rutschen und bedrohte die Stabilität der Stützmauer der Kantonsstrasse. Diese musste im Sommer 2013 für rund Fr. 600'000.- mit einer zusätzlichen Ankerreihe gesichert werden.

6 Ausblick 2019 - 2022

6.1 Generell

Nach rund 20 Jahren intensiver Ausbautätigkeit 1998 – 2018 wird sich der Bedarf einerseits vermehrt auf die Sanierung bestehender Strassenteilstücke verlagern, andererseits weist das 3. Programm 2019 – 2022 noch viele Lücken auf für Bedürfnisse und Vorhaben, die sich erst in den nächsten Jahren entwickeln werden. Das betrifft beispielsweise das Zentrum von Herisau oder eine Weiterentwicklung im Dorfkern Gais. Die Mobilität der Gesellschaft wird gemäss allen Prognosen weiter zunehmen. Auch das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon – Rorschach wird weiter bearbeitet und neue Entwicklungen hervorrufen. Auf der anderen Seite ist wie dargelegt die Finanzierung der Strasse im Umbruch. Die daraus resultierenden Herausforderungen für die Infrastruktur werden sich weisen.

7 Anhang

- 7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3
- 7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV, A3
- 7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, Stand Frühjahr 2013, A3
- 7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen
- 7.5 Übersicht ÖV auf der Strasse, A3
- 7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2015 – 2018, A3
- 7.7 Übersicht Nebenanlagen TBA
- 7.8 Liste Controlling Strassenbauprogramm 2011 - 2014
- 7.9 Statistik Zustand Strassennetz, Erneuerung 1994 - 2013



Bild 21: Längerfristiger Bedarf auf der Kantonsstrasse Nr. 12.5, Teufen - Bühler; Instandsetzung der Hangbrücke Strahlholz, Baujahr 1938, erste Sanierung 1980. Das Trottoir rechts ist auf einer Kragkonstruktion, die besonders witterungs- und somit korrosionsanfällig ist.