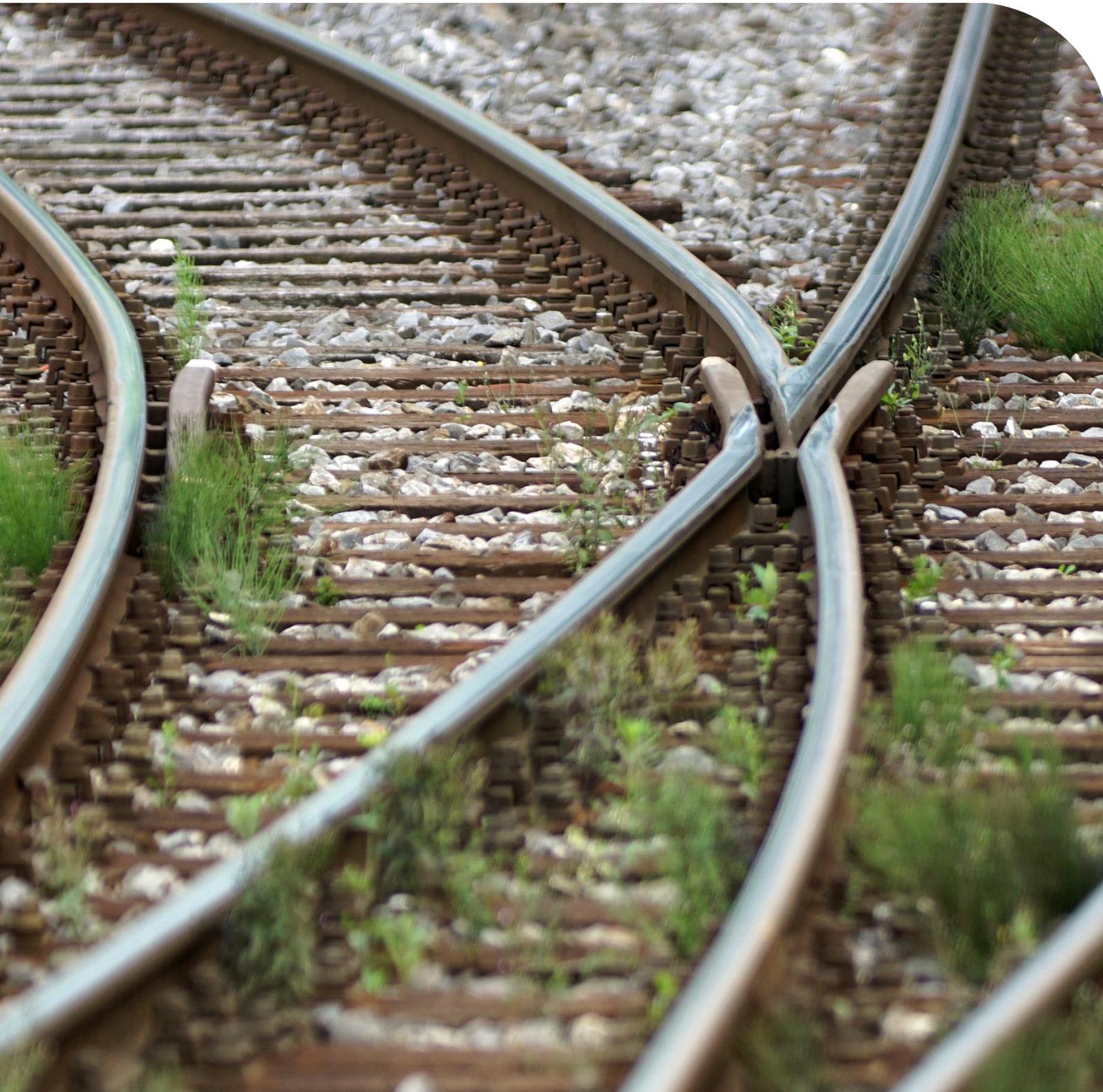


Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018-2022



Version für die Vernehmlassung, Stand 29. August 2016



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Auftrags-Nr.:
1683

Bearbeitung:
Urs Heuberger
Jonas Schaufelberger



Appenzell Ausserrhoden

Kanton Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft

Kasernenstrasse 17 A
9102 Herisau
Tel. 071 353 65 51
Fax 071 353 68 33

www.ar.ch
bau.volkswirtschaft@ar.ch

Bearbeitung:
Fachstelle öffentlicher Verkehr, Oliver Engler
Tel. 071 353 67 66
Oliver.Engler@ar.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Inhalt und Aufbau des Konzeptes	5
2. Rückblick auf Konzept 2011-2016	7
2.1 Angebotsziele	7
2.2 Nachfrage	11
2.3 Wirtschaftlichkeit	14
2.4 Entwicklungen in den letzten Jahren	18
2.4.1 Abgeltung	18
2.4.2 Entwicklung des Fahrplanangebotes	19
2.4.3 Entwicklung der Nachfrage	20
2.5 Fazit aus Rückblick	21
3. Übergeordnete Konzepte	22
3.1 Kantonaler Richtplan AR	22
3.1.1 Raumkonzept	22
3.1.2 Kapitel „Verkehr“	22
3.1.3 Kapitel „Siedlung“	23
3.2 Agglomerationsprogramm St.Gallen–Bodensee	25
3.2.1 Struktur- und Zukunftsbild	25
3.2.2 Teilstrategie öV	25
3.2.3 Massnahmen 3. Generation	26
3.3 Weitere kantonale Planungen	26
3.4 Fazit aus Konzepten	26
4. Planungsgrundsätze	27
4.1 Überprüfung der Methodik gegenüber 2011-2016	27
4.2 Angebotsfunktion und -Niveau	28
4.3 Grundsätze zur Überprüfung des Angebotes	28
4.3.1 Vorbemerkung	28
4.3.2 Auslastung pro Kurs	29
4.3.3 Kostendeckungsgrad	29
4.4 Abstimmung der Grundsätze zwischen Bund und Kanton	30
5. Angebotsentwicklung 2018-2022	31
5.1 Fahrplan SBB/THURBO/SOB	31
5.1.1 Fernverkehr Zürich – St.Gallen / Knoten St.Gallen	31
5.1.2 Regionalverkehr Achse Herisau–St.Gallen–Rorschach–Rheintal	32
5.1.3 Weitere Normalspurlinien	33
5.2 Appenzeller Bahnen	33
5.2.1 Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (855/859)	33
5.2.2 Übriges Meterspurnetz	35
5.2.3 Bergbahn Rorschach–Heiden (RHB)	36
5.2.4 Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW)	36
5.3 Fazit aus übergeordneten Fahrplänen	36
5.4 Angebotskonzepte	37
5.4.1 Konzeption Vorderland	37
5.4.2 Konzeption St.Gallen–Herisau	38

5.4.3	Kleinere Änderungen	38
5.5	Zielangebot 2019 / 2022 (Zusammenfassung)	39
5.5.1	Übersicht Angebotsstufen	39
5.5.2	Zielangebot 2018-2022	40
5.5.3	Änderungen auf der Zeitachse	43
6.	Aktuelle Herausforderungen	44
6.1	Bund	44
6.1.1	Finanzielle Entwicklung Abgeltung	44
6.1.2	RPV-Reform	44
6.1.3	Qualitätsmesssystem (QMS RPV CH)	45
6.2	Tarifverbund Ostwind	46
6.2.1	Entwicklung Tarifverbund Ostwind	46
6.2.2	Projekte verstärkte Zusammenarbeit	48
6.3	Kanton Appenzell Ausserrhoden	48
6.3.1	Instrumente zur Beurteilung von Kosten und Qualität der TU	48
6.3.2	Zielvereinbarungen	49
6.3.3	Ausschreibungen	50
6.3.4	Alternative Betriebsformen	50
6.3.5	Verstärkter Einbezug der Gemeinden	52
7.	Infrastruktur	54
7.1	Finanzierung	54
7.1.1	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)	54
7.1.2	Ausbau über Leistungsvereinbarung 2017-2020	55
7.1.3	Ausbau über die Agglomerationsprogramme	55
7.2	Bahn	56
7.2.1	Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen	56
7.3	Bus	57
7.3.1	Bushof und Bahnhofplatz Herisau	57
7.3.2	Bushof Heiden	58
7.3.3	Behindertengerechte Haltestellen	58
8.	Kostenentwicklung und Finanzierung	60
8.1	Bemerkungen zum Vorgehen	60
8.2	Entwicklung der Kosten für den Ausbau der Infrastruktur	60
8.3	Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus	61
8.4	Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden	62
8.4.1	Kantonsquote	62
8.4.2	Finanzierung Bund und Kanton	64
8.4.3	Kantons- und Gemeindeanteile	65
9.	Fazit und Ausblick	67
	Abkürzungsverzeichnis	70
	Glossar	71
	Anhang	75

1. Inhalt und Aufbau des Konzeptes

Gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGs 760.1) hat der Regierungsrat am 11. Januar 2011 das Leitbild öffentlicher Regionalverkehr 2011-2022 sowie darauf abgestützt ein Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2011-2016 erlassen. Das Leitbild wurde zusammen mit dem Konzept am 21. Februar 2011 durch den Kantonsrat genehmigt.

Im Leitbild öffentlicher Verkehr sind die wichtigsten Ziele für den Kanton Appenzell Ausserrhoden enthalten. Es umfasst sieben politische Leitsätze in den Bereichen "Angebot", "Qualität" und "Erfolgskontrolle" und ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt und behördenverbindlich.

Basierend auf dem Leitbild wurde das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 – 2016 (Konzept 2011-2016) erarbeitet. Es konkretisiert das Leitbild und umfasst in erster Linie die systematische Überprüfung des Regionalverkehrs (Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung), der durch Bund, Kanton und Gemeinden abgegolten wird. Zudem wird unter Berücksichtigung der touristischen Angebote aufgezeigt, wie das öV-Angebot des Kantons auf den Zeitpunkt 2016 nachfragegerecht weiterentwickelt werden soll. Teil des Konzepts ist auch eine entsprechende Kostenschätzung.

Das vorliegende Konzept 2018-2022 baut auf dem Konzept 2011-2016 auf. Gegenüber der Vorgängerversion wurde der Rahmen noch etwas breiter gefasst. So geht das Konzept zusätzlich auf die aktuelle Herausforderungen der nächsten Jahre ein und zeigt mit konkreten Vorschlägen auf, wie das Angebot ab 2018 weiterzuentwickeln ist. Das Konzept ist wie folgt aufgebaut:

1. Rückblick auf das Konzept 2011-2016 (Kapitel 2)

Dieses Kapitel ist der Erfolgskontrolle gewidmet. Es wird für jede Linie aufgezeigt, ob die im Konzept 2011-2016 definierten Angebotsziele sowie die Nachfrage und Wirtschaftlichkeit erreicht wurde. Ausserdem zeigen Tabellen und Diagramme, wie sich Nachfrage, Angebot und Kosten in den Jahren bis 2016 entwickelt haben.

2. Übergeordnete Konzepte (Kapitel 3)

In diesem Kapitel wird der Bezug zu den übergeordneten Konzepten (Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee) hergestellt und der Handlungsbedarf aufgezeigt.

3. Planungsgrundsätze (Kapitel 4)

Die Planungsgrundsätze wurden im Konzept 2011-2016 definiert. Eine Systemänderung wird bei den Überprüfungskriterien für das Angebot vorgeschlagen. Neu wird die Nachfrage mittels „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ gemessen und die Angebotsstufen wurden überarbeitet. Dadurch wird die Nachfrage über die ganze Li-

nie statt nur über einen einzelnen Querschnitt beurteilt. Ausserdem führen Mindest- und Zielvorgaben zu einer differenzierteren Einschätzung des Angebotes.

4. Angebotsentwicklung 2018-2022 (Kapitel 5)

Schwerpunkt bleibt wie im Konzept 2011-2016 die systematische Prüfung und Weiterentwicklung des Angebots im Regionalverkehr. Basis dazu bilden die Einführung der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (DML) im Dezember 2018 und die Änderungen im Fernverkehr in den Jahren 2019-2021. Im ersten Teil des Kapitels werden diese Änderungen aufgezeigt. Konkrete Angebotskonzepte zeigen dann im zweiten Teil, welche Änderungen in den einzelnen Regionen zur Umsetzung empfohlen werden.

5. Aktuelle Herausforderungen (Kapitel 6)

Um die Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren zu erkennen und entsprechend handeln zu können, geht das Konzept 2018-2022 in Erweiterung zum Konzept 2011-2016 vertieft auf aktuelle Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene ein. Im Vordergrund steht die finanzielle Entwicklung auf Bundesebene, Herausforderungen im Bereich der Wirkungskontrolle sowie die Entwicklung beim Tarifverbund Ostwind. Im Konzept wird aufgezeigt, wie sich diese Herausforderungen auf Appenzell Ausserrhoden auswirken und welche Handlungsoptionen bestehen.

6. Infrastruktur (Kapitel 7)

Mit der Änderung der Gesetzgebung zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat sich im Bereich der Infrastruktur eine Verschiebung der Kompetenzen und eine Änderung der Finanzierung ergeben. Im Kapitel Finanzierung werden diese Änderungen aufgezeigt. Im zweiten Teil folgen die konkreten Infrastrukturprojekte, die Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren beschäftigen werden. Bei der Bahn ist es zur Hauptsache der Bau der DML und beim Bus der Bushof Herisau sowie der behindertengerechte Umbau der Bushaltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz.

7. Kostenentwicklung und Finanzierung (Kapitel 8)

Im letzten Kapitel wird basierend auf den vorangegangenen Ausführungen die Entwicklung der Kosten für Abgeltung und Infrastruktur für die Jahre 2018 bis 2022 aufgezeigt. Im zweiten Teil ist aufgeführt, wie diese Kosten finanziert werden und welche Anteile sich für Bund, Kanton und Gemeinden ergeben.

2. Rückblick auf Konzept 2011-2016

Das Konzept 2011-2016 wurde vom Kanton Appenzell Ausserrhoden am 6. Januar 2011 publiziert und enthält sowohl Ziele bezüglich Angebot als auch Vorgaben bezüglich Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Bahn- und Buslinien.

In den folgenden Unterkapiteln wird aufgezeigt, ob diese Ziele und Vorgaben erreicht sind, und daraus der Handlungsbedarf für das vorliegende Konzept hergeleitet. Als Basis dienen die Planwerte 2016, da die Ist-Werte 2015 zum Zeitpunkt der Konzept-Erarbeitung noch nicht vorlagen.

2.1 Angebotsziele

Das öV-Konzept 2011-2016 hat für jede Linie im Kanton Angebotsziele definiert. Gemessen wird die Anzahl Kurspaare nach Tagesart (Mo-Fr / Sa / So) im Fahrplan 2016.¹

Die folgende Tabelle vergleicht Soll- und Ist-Werte für die einzelnen Verkehrsmittel-Gruppen. Der Übersicht halber sind nur die Werte Montag-Freitag dargestellt. Wo am Wochenende grössere Abweichungen bestehen, ist dies in den Bemerkungen erwähnt. Die Netzgrafik in Beilage 1 zeigt zudem das aktuelle Taktangebot über den ganzen Kanton auf.

Bahnlínien					
Nr	Verlauf	Anz. Kp. Mo-Fr		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel	Ist 2016		
854	Gossau-Herisau-Appenzell (-Wasserauen)	35	34	Ja	Unter Zuzug der abendlichen Bahnersatzkurse (Buslinie 152) 38 Kurspaare und somit Zielwert erreicht.
855	St.Gallen-Teufen-Gais-Appenzell	34	36 (Fr 37)	Ja	Einzelne Kurspaare abends und frühmorgens mit Bus.
856	Altstätten Stadt-Gais	13	15	Ja	Einzelne Kurspaare abends mit Bus.
857	Rorschach Hafen-Heiden	16	16	Ja	
858	Rheineck-Walzenhausen	24	24	Ja	
859	St.Gallen-Speicher-Trogen	48	48	Ja	Einzelne Kurspaare abends mit Bus.
870	(Romanshorn-) St.Gallen-Herisau (-Wattwil-Rapperswil)				
VAE	St.Gallen-Herisau (-Luzern)	16	18.5	Ja	Ggü. Ziel Zusatzangebot abends eingeführt (statt S8).

¹ Vgl Konzept öffentlicher Regionalverkehr Ausserrhoden 2011-2016, Seite 38ff.

Nr	Verlauf	Anz. Kp. Mo-Fr		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel	Ist 2016		
S4	Ring-S-Bahn St.Gallen–Herisau(–Uznach – Sargans–St.Gallen)	20	21	Ja	Im Abschnitt Herisau – Wattwil nur 19; betroffen ist im Kt. AR nur die Hst. Schachen.
S8	(Schaffhausen–) St.Gallen–Herisau (– Wattwil–Nesslau)	20	17	Nein	Abendliche Betriebszeit kürzer als geplant. Stattdessen zusätzliche Leistungen VAE.
S81	Herisau–St.Gallen–Wittenbach	18	15	Nein	Knapp nicht erreicht aufgrund leicht verkürzter Betriebsdauer gegenüber Ziel.
S82	Herisau–St.Gallen–Wittenbach (HVZ)	7	7	Ja	
Korridor St.Gallen–Herisau		80	78.5	knapp	Kann als „erreicht“ bezeichnet werden. Durch Kombination einzelner Leistungen abends sind die grundsätzlichen Ziele erfüllt.
<p>Fazit Bahnlínien:</p> <p>Die Angebotsziele auf den Bahnlínien sind weitestgehend erreicht. Abweichungen bewegen sich im Bereich von 1-2 Kurspaaren und sind teilweise auch betrieblich begründet.</p>					

Buslinien Tagesverkehr					
Nr	Verlauf	Anz. Kp. Mo-Fr		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel	Ist 2016		
120	(Engelburg–)St.Gallen–Heiden	45	45	Ja	Leichte Abweichungen Sa/So aus betrieblichen Gründen.
121	(Engelburg–)St.Gallen–Rehetobel–Heiden	31	35 (Fr 36)	Ja	Zusätzliche Kurspaare durch verlängerten 1/2h-Takt.
158	Herisau–Abtwil	29 (Do 32)	32 (Do 35)	Ja	Gegenüber Ziel wurde auch ein Sonntagsangebot eingeführt.
171	Herisau–Schwellbrunn	17	19	Ja	
180	Herisau–Hundwil–Stein–St.Gallen	18.5 (Fr 19.5)	18.5 (Fr 19.5)	Ja	Am Wochenende aus betrieblichen Gründen zu viele Kurse.
181	Herisau–Teufen–Trogen	1.5	1.5	Ja	
183	Herisau–Schwellbrunn–Schönengrund (– Hemberg–Wattwil)	4 (Fr 5)	4 (Fr 5)	Ja	Abendangebot.

Nr	Verlauf	Anz. Kp. Mo-Fr		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel	Ist 2016		
190	Teufen-Speicher-Speicherschwendi	10	10	Ja	Am Wochenende im Abschnitt Speicher-Speicherschwende nur 3 Kurspaare.
222	Heiden-Rheineck	14	14	Ja	Am Samstag 2 Kurspaare zu viel.
223	Heiden-Walzenhausen-Rheineck	5	4 (Fr 5)	Ja	Abendangebot. Diskrepanz wird am Wochenende ausgeglichen.
224/ 225	Heiden-Walzenhausen-St.Margrethen	14	16	Ja	
226	Heiden-Heerbrugg	16	16	Ja	Im Abschnitt des Kt. AR erfüllt (Kt. SG und AI z.T. nur 14 Kp.)
227	(Heiden-)Reute-Altstätten	6	6	Ja	
228	PubliCar Obereg/Reute	Anweisung: Angebot halten		Ja	PubliCar ohne Kursfahrplan. Das Angebot blieb erhalten.
229	Heiden-St.Anton-Trogen	5	5	Ja	Im Abschnitt Trogen-Landmark nicht erfüllt. Zählweise für Konzept 17-22 zu klären.
230	Heiden-Wald-Trogen	14.5	16	Ja	
791	Urnäsch-Schwägalp				
	(Sommer)	11	10	knapp	Angebot Mo-So systematisiert, deshalb leichte Abweichungen an verschiedenen Wochentagen.
	(Winter)	8.5	7		
792	Nesslau-Schwägalp				
	(Sommer)	10	10	Ja	Angebot Mo-So systematisiert, deshalb am Wochenende leichte Abweichungen.
	(Winter)	5	7		
<p>Fazit Buslinien: Die Angebotsziele werden bei allen Buslinien erfüllt. Aufgrund der Auswertung des Zielangebotes besteht somit kein zwingender Handlungsbedarf.</p>					

Buslinien Nachtangebot					
Nr	Verlauf	Anz. Kp. Fr/Sa		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel [1]	Ist 2016		
855	St.Gallen–Gais–Appenzell	1.5	1.0	Ja	Keine Kurse in Fahrtrichtung St.Gallen (entspricht dem Stand 2011, somit Ziel erreicht).
859	St.Gallen–Speicher–Trogen	2	2	Ja	
Nr	Verlauf	Anz. Kp. Fr/Sa		Erreicht	Bemerkungen
		Ziel [1]	Ist 2016		
80.120	St.Gallen–Eggersriet–Heiden	1	2	Ja	
80.121	St.Gallen–Rehetobel–Heiden	-	0.5	Ja	Linie neu eingeführt.
80.151	St.Gallen–Gossau–Herisau–Abtwil	2.5	1.5	Nein	Im ausserkantonalen Abschnitt erreicht; der Zielwert für das Konzept 2018-2022 sollte auf den Abschnitt innerhalb des Kantons AR ausgelegt werden.
<p>[1] Allgemeine Bemerkung: Bei den Werten handelt es sich um Richtwerte. Als Gesamtziel für die Nachtlinien wurde im Konzept 2011-2016 festgelegt, dass diese erhalten und bei finanzieller Möglichkeit und entsprechender Nachfrage ausgebaut werden.</p> <p>Die Werte der Buslinie 80.228 (PubliCar-Nachtbus) können nicht gemessen werden, da es sich um ein Rufbus-Angebot handelt. Das Mengengerüst wurde gegenüber dem öV-Konzept 2011-2016 beibehalten, was der Vorgabe entspricht.</p> <p>Fazit Buslinien Nachtangebot:</p> <p>Die Angebotsziele im Konzept 2011-2016 waren teilweise widersprüchlich formuliert, es gibt eine Diskrepanz zwischen ausformuliertem Zielangebot („Angebot halten“) und angegebener Anzahl Kurspaare. Das Angebot konnte gehalten werden. Für das Konzept 2016-2022 sind eindeutige Ziele zu formulieren.</p>					

2.2 Nachfrage

Die Nachfrage wurde im öV-Konzept 2011-2016 wie folgt definiert:

**„mittlere Auslastung auf dem Werktags am stärksten belasteten Querschnitt²
(Fahrgäste pro Kurs und Querschnitt)“**

Es wurden Mindestvorgaben festgelegt, welche zu erfüllen sind³:

Angebotsfunktion	Buslinie		Bahnlinie
	mit Kleinbus	mit Midi-/Standard-/Maxibus	
1 Grundangebot zu Zentren	3	5	nicht vorhanden
2 Nebenkorridore	4	8	20
3 Hauptkorridore	nicht vorhanden	14	30
Alle Werte in Fahrgäste pro Kurs auf dem stärkstbelasteten Querschnitt Mo-Fr.			

In den folgenden Tabellen werden diese Mindestwerte mit denjenigen Werten verglichen, welche für 2016 mit den TU vereinbart wurden.

Bahnlínien						
Nr	Verlauf	AF	Fahrgäste		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
854	Gossau–Herisau–Appenzell (–Wasserauen)	3	30	29	knapp	Gesunken nach Angebotsausbau. Wird mit derzeit steigender Tendenz 2018 wieder erreicht.
855	St.Gallen–Teufen–Gais–Appenzell	3	30	50	Ja	
856	Altstätten Stadt–Gais	2	20	12	Nein	Tendenz über längere Frist stagnierend, es ist kaum realistisch, dass der Wert in Zukunft erreicht wird.
857	Rorschach Hafen–Heiden	2	20	18	knapp	Tendenz steigend, der Wert dürfte bis 2021 erreicht werden.
858	Rheineck–Walzenhausen	2	20	7	Nein	Sonderfall: sehr kleines Fahrzeug, vergleichbar mit Bus.
859	St.Gallen–Speicher–Trogn	3	30	32	Ja	
870	(Romanshorn–) St.Gallen–Herisau (–Wattwil–Rapperswil)	3	30	100	Ja	

² Der stärkst belastete Querschnitt zeigt auf, zwischen welchen beiden Haltestellen sich die höchste Anzahl der Fahrgäste im Bus befinden.

³ Vgl. Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011-2016, Seite 28.

Fazit Bahnlinien:

Die notwendigen Mindestwerte werden verschiedentlich nicht erreicht. Auf den entsprechenden Linien ist von Angebotsausbauten abzusehen.

Während die Linien 854 und 857 die Werte in näherer Zukunft erreichen können, ist dies bei den Linien 856 und 858 bei unveränderten Tendenzen nicht zu erwarten. Hier sind, unter Betrachtung weiterer Faktoren (Wirtschaftlichkeit, tatsächliche Frequenzen über den Gesamtabschnitt), auch Alternativen zum heutigen Bahnangebot prüfungswert.

Buslinien Tagesverkehr						
Nr	Verlauf	AF	Fahrgäste		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
120	(Engelburg-)St.Gallen-Heiden	3	14	22	Ja	
121	(Engelburg-)St.Gallen-Rehetobel-Heiden	2	8	17	Ja	
158	Herisau-Abtwil	3	14	13	knapp	Nachfrage auf stärkstem Abschnitt sinkend (Ausbau paralleler Linie per Ende 2013). Angesichts der steigenden Gesamtnachfrage allerdings unproblematisch, kein weiterer Handlungsbedarf.
171	Herisau-Schwellbrunn	2	8	21	Ja	
180	Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	2	8	12	Ja	
181	Herisau-Teufen-Trogen	1	5	56	Ja	Reine Schulbuslinie mit nur 1 Kurspaar.
182	Herisau-Waldstatt-Schönengrund (-Brunnadern)	2	8	14	Ja	
183	Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund (-Hemberg-Wattwil)	1	5	4	Nein	Abendkurs. Tendenz nach den ersten 2 Jahren stagnierend
190	Teufen-Speicher-Speicherschwendi	1	5	5	Ja	
222	Heiden-Rheineck	2	8	7	Nein	Tendenz stagnierend.
223	Heiden-Walzenhausen-Rheineck	1 KB	3	3	Ja	Abendkurs, Tendenz eher sinkend.

Nr	Verlauf	AF	Fahrgäste		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
224/ 225	Heiden– Walzenhausen– St.Margrethen	2	8	6	Nein	Tendenz stagnierend.
226	Heiden–Heerbrugg	2	8	11	Ja	
227	(Heiden–)Reute– Altstätten	1 KB	3	1	Nein	Die Tendenz ist klar sinkend; die Linie wird die Kennwerte auch längerfristig nicht erreichen.
228	PubliCar Oberegg/Reute	PubliCar; Nachfrage kann mit dieser Skala nicht beurteilt werden.				
229	Heiden–St.Anton– Trogen	1	5	5	knapp	
230	Heiden–Wald–Trogen	2	8	13	Ja	
791	Urnäsch–Schwägalp	1	5	13	Ja	
792	Nesslau–Schwägalp	1	5	8	Ja	

Fazit Buslinien:

Auf verschiedenen Buslinien können die Mindestvorgaben nicht erreicht werden. Die Überprüfung zeigt allerdings die Problematik dieses Bewertungssystems auf: Ein einzelner Querschnitt sagt sehr wenig über die Auslastung der gesamten Linie aus. So sind die Frequenzen im Überlandverkehr vielfach steigend, im Ortsbereich (und so auch auf dem stärksten Abschnitt) aber stagnierend.

Es ist deshalb zu überprüfen, ob die Methodik angepasst wird (siehe Kapitel 4.1)

Buslinien Nachtangebot						
Nr	Verlauf	AF	Fahrgäste		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2016		
855	Bahnersatz St.Gallen– Teufen–Gais–Appenzell	3	14	26	Ja	
859	Bahnersatz St.Gallen– Speicher–Trogen	3	14	17	Ja	Auf Abschnitt Kt. SG deutlich höhere Werte.
120	St.Gallen–Eggersriet– Heiden	3	14	36	Ja	
151	St.Gallen–Gossau– Herisau–St.Gallen	3	14	84	Ja	

Fazit Buslinien Nachtangebot:

Die Nachtangebote Bus erfüllen die Zielwerte in allen Fällen problemlos. Die Linien können im bisherigen Mass weitergeführt werden.

2.3 Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit wurde im öV-Konzept 2011-2016 mittels des Kostendeckungsgrades berechnet (rechnerisch: Gesamteinnahmen der Linie geteilt durch die Vollkosten der Linie).

Im Gegensatz zum Kennwert der Nachfrage wird der Kostendeckungsgrad einheitlich über Bahn- und Buslinien definiert, ist aber ebenfalls abhängig von der Angebotsfunktion. Es wurden folgende Mindestwerte festgelegt: ⁴

Angebotsfunktion	Mindestvorgabe Kostendeckungsgrad
1 Grundangebot zu Zentren	20 %
2 Nebenkorridore	30 %
3 Hauptkorridore	40 %

In den folgenden Tabellen werden diese Mindestwerte mit denjenigen Werten verglichen, welche für 2016 mit den TU vereinbart wurden.

Bahnlinsen						
Nr	Verlauf	AF	KDG		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
854	Gossau–Herisau–Appenzell (–Wasserauen)	3	40%	47%	Ja	
855	St.Gallen–Teufen–Gais–Appenzell	3	40%	57%	Ja	
856	Altstätten Stadt–Gais	2	30%	31%	Ja	Tendenz deutlich sinkend, falls keine Stabilisierung erreicht wird, ist der Wert ab 2018 negativ.
857	Rorschach Hafen–Heiden	2	30%	33%	Ja	2009-2013 gesunken, inzwischen stabilisiert.
858	Rheineck–Walzenhausen	2	30%	30%	knapp	Tendenz sinkend, Ist-Wert 2015 liegt bei 26%.
859	St.Gallen–Speicher–Trogn	3	40%	52%	Ja	
870	(Romanshorn–) St.Gallen–Herisau (–Wattwil–Rapperswil)					
VAE	St.Gallen–Herisau (–Wattwil–Rapperswil–Luzern)	3	40%	58%	Ja	

⁴ Vgl. Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011-2016, Seite 29.

Nr	Verlauf	AF	KDG		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
S4	Ring-S-Bahn St.Gallen–Herisau–Wattwil (–Uznach–Sargans–St.Gallen)	3	40%	37%	knapp	Wert wird knapp nicht erreicht; Tendenz aber stabil.
S8	(Schaffhausen–) St.Gallen–Herisau–Wattwil (–Nesslau)	3	40%	64%	Ja	
S81	Herisau–St.Gallen (–Wittenbach)	3	40%	32%	Nein	Relativ neue Angebote, eine eindeutige Tendenz ist nicht erkennbar.
S81	Herisau–St.Gallen (–Wittenbach) (HVZ)	3	40%	22%	Nein	
Alle S-Bahnen im Korridor		3	40%	48%	Ja	Im Gesamtkorridor wird die Kostendeckung erreicht. Negative Werte einzelner Linien sind deshalb nicht relevant.

Fazit Bahnlinien:

Die Linien der Appenzeller Bahnen erreichen derzeit die Kostendeckungsgrade. Allerdings sind sie bei den Linien 856 (Altstätten–Gais) und 858 (Rheineck–Walzenhausen) in letzter Zeit gesunken und konnten nicht stabilisiert werden. Beide Linien erfüllen auch die Nachfragewerte nicht. Hier sind alternative Konzepte aufzuzeigen, wie das Angebot mittel- bis langfristig weiterentwickelt werden kann.

Zwischen St.Gallen und Herisau ist die nötige Kostendeckung auf den Zusatz-S-Bahnen S81 und S82 nicht erreicht, ebenso (knapp) auf der S4. Über den gesamten Korridor wird ein Kostendeckungsgrad von 48% erreicht.

Buslinien Tagesverkehr						
Nr	Verlauf	AF	KDG		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
120	(Engelburg–)St.Gallen–Heiden	3	40%	52%	Ja	
121	(Engelburg–)St.Gallen–Rehetobel–Heiden	2	30%	47%	Ja	
158	Herisau–Abtwil	3	40%	52%	Ja	
171	Herisau–Schwellbrunn	2	30%	32%	Ja	
180	Herisau–Hundwil–Stein–St.Gallen	2	30%	34%	Ja	
181	Herisau–Teufen–Trogen	1	20%	49%	Ja	

	Verlauf	AF	KDG		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Plan 16		
182	Herisau-Waldstatt-Schönengrund (-Brunnadern)	2	30%	35%	Ja	
183	Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund (-Hemberg-Wattwil)	1	20%	15%	Nein	Abendkurs, neu seit Dez 13. Eine Erfüllung ist in den nächsten Jahren nicht realistisch.
190	Teufen-Speicher-Speicherschwendi	1	20%	53%	Ja	
222	Heiden-Rheineck	2	30%	22%	Nein	Tendenz in den letzten Jahren sinkend, trotz neuer Linienführung via Bahnhof Heiden.
223	Heiden-Walzenhausen-Rheineck	1	20%	13%	Nein	Abendkurs. Erst seit 2013 als eigenständige Linie behandelt. KDG seither sinkend, Erfüllung unrealistisch.
224/ 225	Heiden-Walzenhausen-St.Margrethen	2	30%	21%	Nein	Mit leichtem Abbau evtl in AF 1 und dann knapp erfüllt. Die Werte sind allerdings sinkend, trotz stagnierender Vollkosten. Entsprechend ist die Erfüllung der Werte auch dann unrealistisch.
226	Heiden-Heerbrugg	2	30%	32%	Ja	KDG beständig sinkend, aber 2016 erfüllt. In den nächsten Jahren zu beobachten.
227	(Heiden-)Reute-Altstätten	1	20%	17%	Nein	Nicht erfüllt trotz Beitrag der Schulgemeinde.
228	PubliCar-Abendangebot Oberegg-Reute	1	20%	13%	Nein	Klar nicht erfüllt, bei leicht sinkender Tendenz. Erfüllung als PubliCar nicht realistisch.
229	Heiden-St.Anton-Trogen	1	20%	21%	Ja	
230	Heiden-Wald-Trogen	2	30%	35%	Ja	
791	Urnäsch-Schwägalp	1	20%	48%	Ja	
792	Nesslau-Schwägalp	1	20%	35%	Ja	

Fazit Buslinien:

Auf verschiedenen Buslinien können die Mindestvorgaben nicht erreicht werden. Problematisch sind hauptsächlich drei Liniengruppen:

- Abendkurs Herisau–Wattwil (183): Erfüllt die Werte klar und auch längerfristig nicht. Da auch die Nachfragewerte nicht erfüllt sind, ist hier eine Anpassung zu prüfen.
- Angebot Vorderland: Die Linien 222, 223, 224/225 (Heiden–Walzenhausen–St. Margrethen / –Rheineck) erfüllen die kantonalen Werte nicht, und werden sie zumindest teilweise auch bis 2021 realistischerweise nicht erfüllen. Hier ist eine Neukonzeption erforderlich. In diesem Zusammenhang ist abends auch eine Kombination mit dem PubliCar 228 zu erörtern.
- Linie 227 (Altstätten–Reute–Heiden): Die Linie erfüllt die Werte des Kantons und des Bundes, bei sinkender Tendenz trotz Beitrag der Schulgemeinde nicht. Die Nachfrage ist ebenfalls sinkend und nicht erfüllt. Ein Weiterbetrieb dieser Linie durch den Kanton ist unter diesen Umständen nicht zu rechtfertigen.

Bei allen übrigen Linien sind die Werte unproblematisch und somit keine Massnahmen erforderlich.

Buslinien Nachtangebot						
Nr	Verlauf	AF	KDG		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2016		
855	Bahnersatz St.Gallen–Teufen–Gais–Appenzell	3	40%	-	-	Kostendeckungsgrad AB-Buslinien nicht separat erfasst. Der Kostendeckungsgrad der entsprechenden Bahnlinien wird aber problemlos erfüllt.
859	Bahnersatz St.Gallen–Speicher–Trogen	3	40%	-	-	
120	St.Gallen–Eggersriet–Heiden	3	40%	70%	Ja	
121	St.Gallen–Rehetobel–Heiden	2	30%	47	Ja	
151	St.Gallen–Gossau–Herisau–St.Gallen	3	40%	65%	Ja	

Fazit Buslinien Nachtangebot:

Die Nachtangebote sind bezüglich Finanzen unbedenklich. Alle Linien mit separat ausgewiesenen Werten übertreffen die Vorgaben deutlich. Die Linien können im bisherigen Mass weitergeführt werden.

2.4 Entwicklungen in den letzten Jahren

2.4.1 Abgeltung

Die Abgeltungen in den Jahren 2013 bis 2017 entwickelten sich wie folgt:

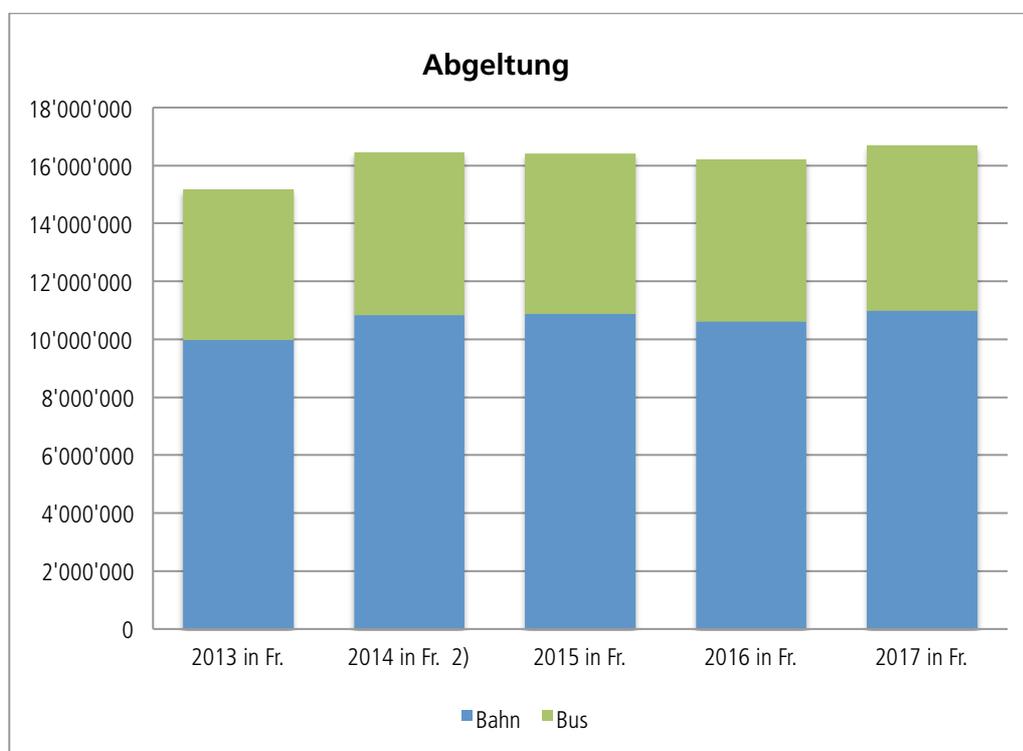
Abgeltung 1)	2013 in Fr.	2014 in Fr. 2)	2015 in Fr.	2016 in Fr.	2017 in Fr.
Bahn 3)	9'964'174	10'828'829	10'887'410	10'614'389	10'985'566
Bus 4)	5'221'423	5'621'859	5'532'123	5'605'576	5'711'169
Gesamttotal	15'185'597	16'450'688	16'419'533	16'219'965	16'696'735

1) Abgeltung RPV Appenzell Ausserrhoden: Anteile Bund/Kanton/Gemeinden

2) Einführung S-Bahn St.Gallen auf Dezember 2013

3) AB, SOB und Thurbo

4) PAG, VBH und Regiobus



Der Vergleich mit dem Konzept 2011-2016 (Seite 49) zeigt, dass im Jahr 2016 mit Abgeltungskosten von rund 17 Mio. Franken (inkl. Tarifmassnahmen Seite 45) gerechnet wurde. Somit liegt die effektive Abgeltung 2016 mit rund 16,2 Mio. Fr. um 0,8 Mio. Franken tiefer als prognostiziert.

Ausserdem zeigt sich, dass die Abgeltung nach dem Angebotsausbau auf das Fahrplanjahr 2014 in den Nachfolgejahren stabil geblieben ist, resp. sogar leicht rückläufig war. Gründe dafür sind die Steigerung der Effizienz der Transportunternehmen im allgemeinen sowie die Verbesserung der Fahrpläne bzw. Umläufe auf einzelnen Linien.

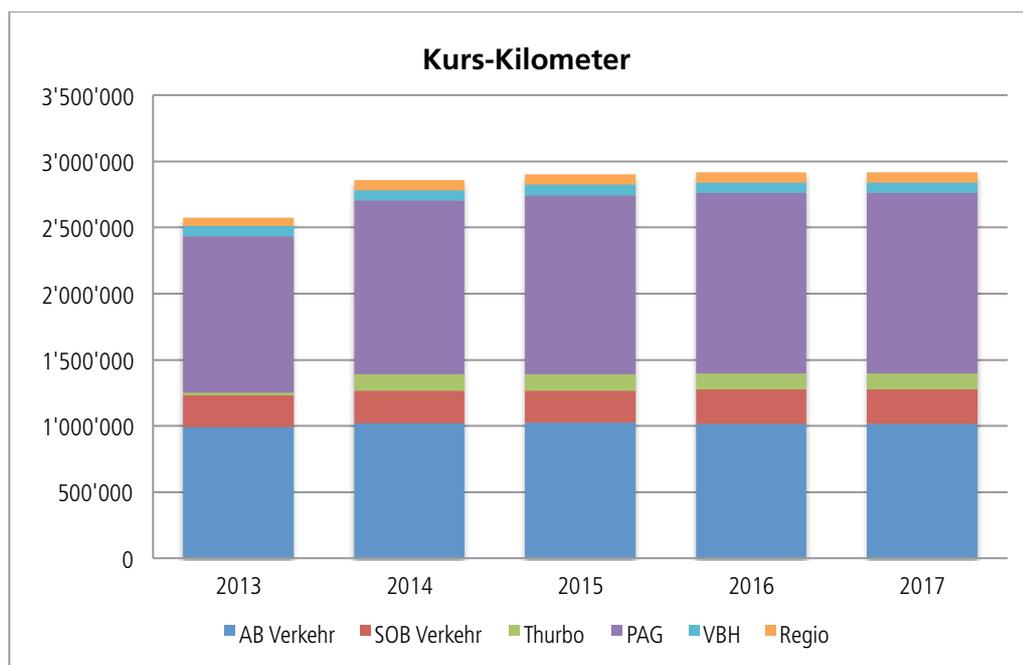
2.4.2 Entwicklung des Fahrplanangebotes

Die Entwicklung des Fahrplanangebotes (gemessen in Kurskilometern) sieht in den Jahren 2013 bis 2017 wie folgt aus:

Kurs-Km 1)	IST 2013	IST 2014 2)	IST 2015	PLAN 2016	PLAN 2017
AB Verkehr	990'551	1'022'265	1'022'810	1'013'232	1'013'232
SOB Verkehr	239'712	243'143	245'308	263'359	263'359
Thurbo	22'839	128'684	123'119	120'330	120'330
PAG	1'181'539	1'311'018	1'353'495	1'366'406	1'366'406
VBH	77'537	77'357	81'777	76'605	76'605
Regio	64'021	76'701	76'955	76'955	76'955
Gesamttotal	2'576'198	2'859'169	2'903'463	2'916'887	2'916'887

1) Kilometerleistung bezogen auf das Kantonsgebiet AR (IKV)

2) Einführung S-Bahn St.Gallen auf Dezember 2013



Das Angebot wurde mit Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 um rund 11% auf 2'859'000 Millionen Kilometer erhöht. Die Steigerung konzentrierte sich vor allem auf den Korridor St.Gallen–Herisau, erkennbar am Angebotsausbau bei den Bahnen. Die Busbetriebe erhöhten ihre Leistungen in geringem Mass ebenfalls.

Positiv hervorzuheben ist, dass im gleichen Zeitraum die Abgeltungen nur um 8% stiegen; die Effizienz des gesamten Angebotes wurde somit leicht verbessert.

2.4.3 Entwicklung der Nachfrage

Aufgrund der vorliegenden Erhebungen und der schwierigen Abgrenzung ist eine sinnvolle Darstellung der Nachfrage bezogen auf das Kantonsgebiet von Appenzell Ausserrhoden nicht möglich. Grundsätzlich kann folgendes festgehalten werden:

- Mit Eröffnung der S-Bahn St.Gallen 2013 hat die Nachfrage in Appenzell Ausserrhoden zugenommen. Die tatsächlichen Zunahmeraten liegen aber tiefer als im Kanton St.Gallen, da das Angebot vergleichsweise wenig ausgebaut wurde.
- Einzelne Linien haben Einbussen zu verzeichnen, welche sich aber grossmehrerheitlich auf Abschnitte ausserhalb von Appenzell Ausserrhoden beziehen. Ein Beispiel ist der Voralpen-Express, der zwischen St.Gallen und Romanshorn, Wattwil und Herisau sowie Rapperswil–Biberbrugg keine Regionalverkehrsfunktion hat. Diese Werte übertragen sich in der Statistik auch auf Appenzell Ausserrhoden.
- Ein gewisser Nachfragerückgang wurde durch veränderte Rahmenbedingungen hervorgerufen; Beispiele sind der Wegfall des Schnellzugshaltes in Rheineck und die ungünstigen Fernverkehrsanschlüsse in Gossau, welche zu einer Umlagerung der Reisendenströme auf andere Linien (z.B. nach Appenzell via St.Gallen) oder auf andere Verkehrsmittel führen.

2.5 Fazit aus Rückblick

Aus den vorhergehenden Kapiteln ergibt sich die Aufteilung des Netzes in mehrere Liniengruppen mit folgenden Zielen:

Gruppe	Linien	Strategie
Durchmesserlinie	855 St.Gallen–Appenzell 859 St.Gallen–Trogen	Angebot ausbauen.
Regionallinien	80.121 St.Gallen–Eggersriet–Heiden 80.121 St.Gallen–Rehetobel–Heiden 80.180 St.Gallen–Herisau 80.182 Herisau–Brunnadern 80.230 Heiden–Trogen 870 St.Gallen–Herisau	Angebot beibehalten Ausbau bei weiterem Wachstum situativ prüfen, sofern Kennwerte erfüllt.
Regionallinien	854 Gossau–Wasserauen 857 Rorschach Hafen–Heiden 80.158 Herisau–Abtwil 80.171 Herisau–Schwellbrunn 80.226 Heiden–Heerbrugg	Angebot beibehalten. Auf Ausbau vorerst verzichten.
Kritische Regionallinien	856 Gais–Altstätten Stadt 858 Rheineck–Walzenhausen 80.222 Heiden–Rheineck 80.223 Heiden–Rh. Abends 80.224/225 Heiden–St.Margrethen 80.183 Herisau–Wattwil	Neukonzeption. Bahn: alternative Betriebsformen prüfen.
Regionallinien mit dringendem Handlungsbedarf	80.227 Heiden–Altstätten	Abbau prüfen, da Kennzahlen des Bundes und des Kantons nicht erreicht werden.
Schulbus-Linien	80.181 Herisau–Trogen 80.190 Teufen–Speicher	Angebot beibehalten. Schülerbedürfnisse erfüllen. Abstimmung mit Kantonsschule Trogen.
Touristische Linien	80.791 Urnäsch–Schwägalp 80.792 Nesslau–Schwägalp	Angebot beibehalten. Ausbau prüfen, sofern alle Werte erfüllt sind.
Nachtlinien	855 St.Gallen–Appenzell 859 St.Gallen–Trogen 80.120 St.Gallen–Heiden 80.121 St.Gallen–Rehetobel–H. 80.158 St.Gallen–Herisau–Abt.	Angebot beibehalten. Ausbau vorerst nicht möglich.

3. Übergeordnete Konzepte

3.1 Kantonaler Richtplan AR

Der Kantonale Richtplan AR wird derzeit überarbeitet. Die nachfolgenden Bemerkungen beziehen sich auf die überarbeitete Fassung 2015.

3.1.1 Raumkonzept

Das Raumkonzept legt die Bahnachsen im Kanton fest. Alle als kantonale Hauptachsen definierten Strassenverbindungen werden heute auch durch den öV befahren. Es sind dies, sofern nicht durch die Bahn abgedeckt, die folgenden Buslinien:

- 120 St.Gallen–Eggersriet–Heiden
- 180 St.Gallen–Stein–Hundwil–Herisau
- 182 Herisau–Schönengrund–Brunnadern
- 190 Teufen–Speicher
- 222 Heiden–Rheineck
- 230 Heiden–Trogen

In der Angebotsplanung ist zu beachten, dass diese Linien im Gesamtnetz erhalten bleiben. Sofern die Nachfrage und Wirtschaftlichkeit gewährleistet sind, ist auf den Linien ein attraktives Angebot umzusetzen.

3.1.2 Kapitel „Verkehr“

Der Teil „öffentlicher Verkehr“ (Kapitel V3) umfasst die folgenden Feststellungen:

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

Ziele und Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs richten sich, sofern in diesem Richtplan nicht anders festgelegt, nach dem jeweils aktuellen ÖV-Konzept des Kantons Appenzell Ausserrhodens sowie nach dem ÖV-Konzept des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Bodensee.

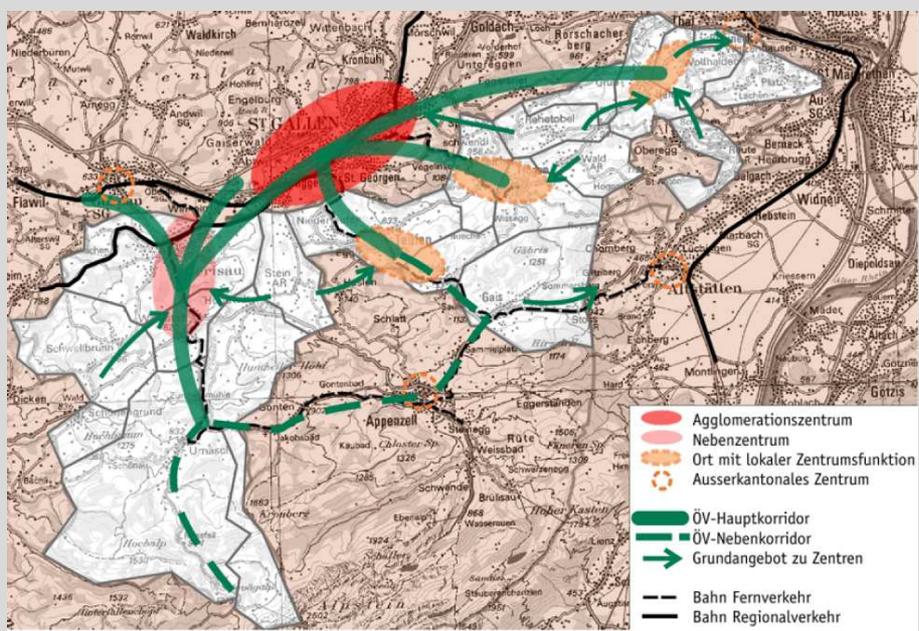
4. Abstimmungsanweisungen

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:



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.

4.4

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

Weil sowohl der Richtplan als auch das vorliegende Konzept auf dem Leitbild öffentlicher Regionalverkehr beruhen, ist die gegenseitige Übereinstimmung im Grundsatz gewährleistet. Die Schwerpunktverbindungen gemäss obiger Grafik sind mit dem heutigen Netz abgedeckt und werden auch mit den geplanten Weiterentwicklungen abgedeckt sein.

Im Richtplan werden auch die Angebote im Zusammenhang mit der DML sowie die Fernverkehrs-Fahrpläne betrachtet. Für diese Themen sei auf die Kapitel 5.1 und 5.2 in diesem Konzept verwiesen.

3.1.3 Kapitel „Siedlung“

Das aktuelle Raumplanungsgesetz schreibt vor, dass Siedlungsentwicklung und Verkehr abgestimmt werden. Insbesondere wird gefordert, dass neu einzuzonende Gebiete durch den öffentlichen Verkehr ausreichend erschlossen sind.

Entsprechend besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem Richtplan-Kapitel „Siedlung“ und der öV-Planung. So legt der Richtplan in Kapitel S1.2 „Festlegungen für Wohn-, Misch- und Kernzonen unter 3. „Richtungsweisende Festlegungen“ folgendes fest:

3.4

Für die Einzonungen gilt:

- Die Gemeinden weisen den Bedarf an Neueinzonungen für Wohn-, Misch- und Kernzonen aus gestützt auf die Ermittlung des Bauzonenkapazitäten gemäss Arbeitshilfe / Berechnungsgrundlage des Kantons (siehe Kap. S. 8 Controlling und Monitoring) und unter Berücksichtigung der kommunalen Innenentwicklungsstrategie (siehe Kap. S.2.1 Siedlungsentwicklung nach Innen und Siedlungserneuerung).
- Die Einzonungsfläche für Wohn-, Misch- und Kernzonen entspricht den unter 3.3 festgelegten Auszonungsflächen von total 13.4 ha (Kompensationsfläche). Das zuständige Departement übernimmt unter Einbezug der betroffenen Gemeinden die regionale Abstimmung und entscheidet über die Verteilung der Einzonungsflächen gestützt auf das Raumkonzept. Es berücksichtigt dabei insbesondere die Entwicklungsschwerpunkte und die Gemeinden mit Zentrumsfunktionen.
- **Die neue Bauzone muss in der Regel mindestens über eine ÖV-Erschliessung in der Güteklasse D verfügen.**
- Ein Bebauungskonzept, der Nachweis einer der räumlichen Situation entsprechenden verdichteten und qualitätsorientierten Bauweise sowie die vertragliche Sicherung der Überbauung müssen stufengerecht vorliegen. Denkbar sind insbesondere auch Mischformen.

Weitere Festlegungen mit direktem Bezug zum öffentlichen Verkehr (z.B. für Arbeitszonen) werden nicht gemacht.

Die öV-Güteklasse D wird beispielsweise erreicht:

- mit einem Regionalbus, einer Bahnlinie oder einer Seilbahn im Stundentakt (14 Kurspaare Mo-Fr zwischen 6 und 20 Uhr), im Umkreis von 300 Metern
- mit einem Regionalzug im Halbstundentakt (oder an einem Knoten von drei Regionalzügen im Stundentakt) im Umkreis von 500 Metern
- mit einem Regionalzug im Viertelstundentakt (oder an einem Knoten von drei Regionalzügen im Halbstundentakt) im Umkreis von 750 Metern

Die Beilage 4 zeigt die öV-Güteklassen gemäss ARE über den ganzen Kanton. Grundsätzlich erreichen fast alle Haltestellen die Mindestzahl der Abfahrten für die Güteklasse D; Ausnahmen sind die nicht stündlich bedienten Buslinien 171 (Abschnitt Schwellbrunn–Risi/Sommertal), 190, 224/225 (ohne gemeinsam befahrene Abschnitte), 227, 229, 791 und 792. Faktisch bedeutet dies, dass in jeder Gemeinde des Kantons wenigstens einzelne Gebiete bestehen, in welchen eine Einzonung aufgrund der öV-Güteklasse möglich ist, sofern die weiteren formulierten Kriterien erfüllt sind.

Mit einer groben Überprüfung wurde festgestellt, dass praktisch alle einigermaßen dicht besiedelten Gebiete des Kantons (>10 Einwohner pro Hektar) eine Grunderschliessung durch den öffentlichen Verkehr geniessen, sprich in 400 Metern Fussweg einen Bus oder in 750 Metern Fussweg eine Bahnhaltestelle erreichen können. Einzige Ausnahme ist das östliche Gebiet der Gemeinde Gais inklusive der Klinik; eine Erschliessung dieses Gebietes ist allerdings wirtschaftlich nicht möglich.

Aus öV-Sicht sinnvoll ist eine vertiefte Analyse der Benutzerpotentiale in Appenzell-Ausserrhoden. Teil der Analyse müsste die Frage sein, in welchen Gebieten mit dem kleinsten Aufwand für den grössten Teil der Einwohner und Arbeitsplätze Verbesserungen im öffentlichen Verkehr möglich sind. Aufgrund des langen zeitlichen Vorlaufes war es aber nicht möglich, eine solche Analyse in die Erarbeitung dieses Konzeptes zu integrieren. Als Vorbereitung auf das nächste öV-Konzept und/oder Gesamtverkehrskonzept wird vorgeschlagen, eine solche Analyse in Zusammenarbeit mit der Abteilung Raumentwicklung in Auftrag zu geben.

3.2 Agglomerationsprogramm St.Gallen–Bodensee

Zusammen mit dem Kanton St.Gallen und Teilen des Kantons Thurgau ist Appenzell Ausserrhoden in der Regio Appenzell–St.Gallen–Bodensee zusammengeschlossen.

Diese übernimmt auch die Federführung der Agglomeration St.Gallen–Bodensee, in welcher der Kanton mit fünf Gemeinden (Herisau, Lutzenberg, Speicher, Teufen, Waldstatt) vertreten ist. Die Region ist derzeit an der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes der dritten Generation.

3.2.1 Struktur- und Zukunftsbild

Das Programm umfasst im Strukturbild drei öV-Korridore, welche Appenzell Ausserrhoden betreffen:

- St.Gallen–Herisau (1/4-Stunden-Takt)
- Gossau–Herisau–Waldstatt(–Appenzell) (1/2-Stunden-Takt)
- (Trogen–)Speicher–St.Gallen–Teufen(–Gais–Appenzell) (1/2-Stunden-Takt)

Derzeit ist dieses Angebot einzig zwischen St.Gallen und Herisau nicht vollständig umgesetzt, wo der Viertelstundentakt nur in der HVZ gilt. Das Zukunftsbild übernimmt dieses Angebot aus dem Strukturbild Verkehr sinngemäss.

3.2.2 Teilstrategie öV

In der Teilstrategie öV wird dieses Angebot ausdifferenziert. Im Bahnangebot werden folgende Strecken definiert:

- DML Teufen–Trogen im Viertelstundentakt (Verlängerung Richtung Gais im Halbstundentakt)
- S-Bahn St.Gallen–Herisau im Viertelstundentakt (Verlängerung Richtung Wattwil im Halbstundentakt)

- Linie Gossau–Herisau(–Appenzell) im Halbstundentakt
- Linie Rorschach–Heiden im Stundentakt

Dazu kommen die Buslinien 120, 121, 182 190 und 222. Die Buslinie 180 wird ausdrücklich als Zugang zur Bahn ausgewiesen und nur zwischen Herisau und Lustmühle erwähnt.

3.2.3 Massnahmen 3. Generation

Aus obigen Grundlagen werden folgende Massnahmen abgeleitet und dem Bund eingereicht (nur Massnahmen mit Bezug zu Appenzell Ausserrhoden aufgelistet):

- Bushof Herisau und Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof
- Park- and Ride-Anlagen → hier wird im Grobkonzept der Bahnhof Lustmühle aufgeführt.

3.3 Weitere kantonale Planungen

Der „Massnahmenplan Luftreinhaltung“ wurde im Jahr 2008 erlassen. Zwei Massnahmen betreffen den öffentlichen Verkehr:

- V1 Siedlungsentwicklung und ÖV-Angebot besser aufeinander abstimmen
- V4 ÖV-Angebotsverbesserung

Diese können als weitere Argumente für die Massnahmen im vorliegenden Konzept dienen; grundsätzlich ist die Stossrichtung des Konzeptes mit den beiden Anweisungen vereinbar. Wichtig ist aus Sicht der Luftreinhaltung, dass die Auslastung des öV gut ist, um den relativen Schadstoffausstoss pro Fahrgast gering zu halten. Mit den Mindestvorgaben bezüglich Auslastung (vgl. Kapitel 4.3) wird diesem Grundsatz Rechnung getragen.

3.4 Fazit aus Konzepten

Aus dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm St.Gallen–Bodensee ergeben sich einzelne Punkte, die zusätzlich in der Angebotsplanung zu prüfen sind:

- Einführung Viertelstundentakt zwischen St.Gallen und Herisau auch tagsüber.
- Verkürzung der Buslinie 180 auf den Abschnitt Herisau–Lustmühle (mit gleichzeitiger Verdichtung auf Halbstundentakt). Diese Anpassung ist aus Fahrplan-Gründen für 2019 noch nicht möglich (vgl Kapitel 5.2.1).

Die beiden Punkte werden im Kapitel 5.4 (Angebotsplanung) behandelt. Weitere direkte Handlungsanweisungen können aus den übergeordneten Konzepten nicht abgeleitet werden. Falls die Möglichkeit besteht, entlang der „Hauptverbindungsachsen“ (Strassen) gemäss Raumkonzept auch den öffentlichen Verkehr zu verbessern, ist dies im Einzelfall zu prüfen.

4. Planungsgrundsätze

Die Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr stützt sich auf diverse Vorgaben. Das sind einerseits die übergeordneten Planungen wie Richtpläne oder Agglomerationsprogramme, andererseits aber auch Grundsätze bezüglich Angebot, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit, welche aufgrund der kantonalen öV-Gesetzgebung aufgestellt wurden. Diese wurden im öV-Konzept 2011-2016 erstmals definiert.

Im Zuge der praktischen Umsetzung seit 2011 hat sich gezeigt, dass das System insgesamt gut funktioniert, dass aber bezüglich der Eindeutigkeit und Aussagekraft einzelner Kennwerte sowie an den Schnittstellen mit den Nachbarkantonen noch Optimierungsbedarf vorhanden ist. Dieses soll im vorliegenden Konzept 2018-2022 möglichst gut ausgeschöpft werden. Erläuterungen dazu sind in Kapitel 4.1 zu finden.

Die Thematik der Planungsgrundsätze wurde bereits im öV-Konzept 2011-2016 auf Seiten 20ff ausführlich behandelt. Für detaillierte Informationen ist darauf verwiesen.

4.1 Überprüfung der Methodik gegenüber 2011-2016

Aus der Schwierigkeit der Beurteilung der Nachfrage einer gesamten Linie mittels eines einzelnen Querschnitts macht es Sinn, die bestehenden Kennzahlen für Nachfrage und Wirtschaftlichkeit der im Kanton St.Gallen bewährten Systematik anzugleichen. Damit werden neu **Einsteiger pro produktiver Kilometer** gezählt, was ein besseres Bild der Auslastung über die ganze Linie vermittelt. Ebenso wird neu ein **Mindest- und ein Zielwert** festgelegt, um die Steuerung zu differenzieren.

Die Kennwerte aller Linien der Jahre 2011-2016 wurden deshalb auch mit dem St.Galler System überprüft. Die Überprüfung führte zum Schluss, dass die zwingend zu erfüllenden Mindestwerte vergleichbar sind. Bei Bahnlinien sind die St.Galler Werte leichter zu erfüllen, bei Buslinien hingegen schwieriger. Als Schwierigkeit zeigte sich der Umgang mit Spezialangeboten wie touristischen Linien, Schullinien oder reinen Abendangeboten.

Entsprechend wird gegenüber dem St.Galler System eine zusätzliche **Angebotsstufe 0** eingeführt, welche für solche Spezialangebote angewendet wird. Damit wird der dispersen Siedlungsstruktur Rechnung getragen, welche die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt. Ebenso wurde aus dem Konzept 2011-2016 die Abstufung der Auslastungswerte für Kleinbusse übernommen, welche im Kennzahlensystem des Kantons St.Gallen nicht vorgeschrieben ist.

Die nochmalige Überprüfung der Spezialangebote nach den neuen Vorgaben zeigt, dass damit die Besonderheiten von Appenzell Ausserrhoden ausreichend berücksichtigt werden. Deshalb wird für das vorliegende öV-Konzept 2018-2022 dieses angepasste Kennzahlensystem verwendet. Dadurch ergeben sich Änderungen bei Angebotsfunktion und -niveau (Kapitel 4.2) sowie bei den Grundsätzen zur Überprüfung

des Angebotes (Kapitel 4.3). Die Grundsätze zur Angebotsqualität, die im öV-Konzept 2011-2016 auf S. 25ff definiert wurden, bleiben hingegen unverändert.

4.2 Angebotsfunktion und -Niveau

Die öV-Angebote im regionalen Personenverkehr haben verschiedene Funktionen und verfolgen damit auch unterschiedliche Zielsetzungen. Die unterschiedlichen Funktionen werden mithilfe von vier Angebotsstufen definiert, wobei gegenüber dem Konzept 2011-2016 eine zusätzliche Stufe für ergänzende Angebote (Angebote ohne Grunderschliessungs-Funktion) eingeführt wurde:

Angebotsstufe		Beschrieb	Anzahl Kurspaare
0	Spezialangebot	Touristische Linien mit weniger als 8 Kurspaaren pro Tag. Schülerlinien. Reine Abendangebote. Nachtbusse	1-7
1	Grundangebot zu Zentren	Stundentakt (Lücken erlaubt) Abendangebot denkbar, wenn Kennzahlen erfüllbar (nicht integriert).	8-14
2	Angebot in Nebenkorridoren	Stundentakt ohne Lücken Verdichtungen in HVZ möglich Abendangebot zwingend, wenn Kennzahlen erfüllt (nach Möglichkeit integriert).	15-29
3	Angebot in Hauptkorridoren	Halbstundentakt Weitere Verdichtungen möglich Abends/samstags/sonntags Ausdünnung möglich.	30 und mehr

4.3 Grundsätze zur Überprüfung des Angebotes

4.3.1 Vorbemerkung

Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad orientieren sich an den Vorgaben des Bundes (vgl. Kapitel 4.4). Gegenüber dem Konzept 2011-2016 wurden die Grundsätze angepasst (vgl. Kapitel 4.1). Neu werden zwei separate Vorgaben ausgewiesen:

- Die **Mindestvorgabe** ist von allen Linien zu erfüllen; ist sie nicht erfüllt, ist zu prüfen, wie die Kosten für die Linien reduziert oder die Auslastung erhöht werden kann. Ein Weiterbetrieb ohne Änderungen kann nur begründet und vorübergehend erfolgen.

- Die **Zielvorgabe** ist Bedingung dafür, dass das Angebot der Linie ausgebaut werden kann. Ist die Zielvorgabe nicht erreicht, ist das heutige Angebot beizubehalten.

Diese Werte ermöglichen eine differenzierte Betrachtung des bestehenden Netzes und eine Einstufung möglicher Ausbauten, welche bisher nur willkürlich überprüft werden konnten.

4.3.2 Auslastung pro Kurs

Die Nachfrage wird als **Anzahl Einsteiger pro produktiver Kilometer** gemessen, wobei die Zahlen von Mo-Fr über die ganze Betriebsdauer relevant sind.

Die festzulegenden Schwellenwerte sind nach Angebotsniveau und Verkehrsmittel differenziert: je höher das Angebotsniveau und je höher die Kilometerkosten des Verkehrsmittels, desto grösser der nötige Auslastungsgrad.

Neu werden auch die Nachfragen von Bedarfsangeboten ausgewiesen, da dort die Zahl der Einsteiger und die gefahrenen Kilometer ebenfalls erfasst werden. Für Kleinbusse bestehen neu reduzierte Kennwerte, da auch die Betriebskosten gegenüber einem Standardbus geringer sind.

Die folgende Tabelle zeigt die Mindestauslastungen, welche bei den verschiedenen Angebotsniveaus eingehalten werden müssen:

Angebotsstufe	Schwellenwerte (Einsteiger pro produktiver Kilometer)					
	Kleinbus		Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel	Min	Ziel
0) Spezialfälle	0.2	0.4	0.3	0.6	Nicht vorhanden	
1) Grundangebot zu Zentren	0.3	0.6	0.4	0.8	Nicht vorhanden	
2) Angebot in Nebenkorridoren	Nicht vorhanden		0.8	1.2	1.2	2.0
3) Angebot in Hauptkorridoren	Nicht vorhanden		1.2	2.0	2.0	3.0

Die Werte in den Stufen 1-3 entsprechen denjenigen des Kantons St.Gallen. Die neuen Werte für die Stufe 0 sowie für Kleinbusse wurden nach der Systematik des Kantons St.Gallen abgeleitet. Sie wurden derart festgelegt, dass sie die Aufwandskomponenten realistisch abbilden und trotzdem eine Differenzierung ermöglichen.

4.3.3 Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad berechnet sich wie in Kapitel 2.3 aufgeführt wie folgt: Gesamteinnahmen der Linie geteilt durch die Vollkosten der Linie. Der Nutzen wird durch den Verkehrsertrag abgebildet, die Effizienz der Leistungserbringung widerspiegelt sich im Aufwand. Der Kostendeckungsgrad ist deshalb eine Grösse, die schnell und einfach ein Signal gibt, ob ein Angebot vernünftig und zweckmässig ist.

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

Angebotsstufe	Schwellenwerte (Kostendeckungsgrad)			
	Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel
0) Spezialfälle	15%	25%	Nicht vorhanden	
1) Grundangebot zu Zentren	20%	30%	Nicht vorhanden	
2) Angebot in Nebenkorridoren	25%	35%	30%	40%
3) Angebot in Hauptkorridoren	35%	40%	35%	45%

4.4 Abstimmung der Grundsätze zwischen Bund und Kanton

Die in den vorhergehenden Unterkapiteln hergeleiteten Grundsätze zur Überprüfung des Angebotes gelten für Appenzell Ausserrhoden. Sie wurden mit den Grundsätzen des Kantons St.Gallen abgestimmt, wodurch die interkantonale Vergleichbarkeit gegeben ist.

Hingegen wendet der Bund ein abweichendes Kennzahlensystem zur Beurteilung der öV-Linien an. Dieses basiert ebenfalls auf dem Kostendeckungsgrad, zusätzlich aber nach Art. 7 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) nicht auf den Einsteigern pro Kilometer, sondern auf der Anzahl der Fahrgäste pro Tag auf dem stärksten Querschnitt einer Linie:

- ab einer Nachfrage von 32 Fahrgästen auf dem stärksten Abschnitt wird eine Grunderschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt
- ab einer Nachfrage von 500 Fahrgästen wird der durchgehende Stundentakt mit 18 Kurspaaren sichergestellt.

Falls eine Linie den Kriterien des Bundes nicht genügt, wird sie vom Bund nicht (oder nicht mehr im vollen Masse) mitfinanziert. Es ist den übrigen Bestellern (Kanton, Gemeinden) jedoch überlassen, ob sie die Linie unter eigener Finanzierung weiterführen.

Wenn eine Linie die minimalen Wirtschaftlichkeits- und Nachfragewerte weder nach den Kriterien des Bundes noch des Kantons erreicht, ist das Angebot abzubauen.

5. Angebotsentwicklung 2018-2022

5.1 Fahrplan SBB/THURBO/SOB

Das Angebot des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Appenzell-Ausserrhodon wird massgeblich beeinflusst von Linien, welche ausserhalb des Kantons liegen. Von grosser Bedeutung sind insbesondere folgende Knoten und Linien:

- St.Gallen (AB 855/859, Postauto 120/121/180 → alle Richtungen, insbesondere Fernverkehr von/nach Zürich)
- Gossau (AB 854 → Fernverkehr von/nach Zürich, S-Bahn Fürstenland und Rheintal)
- Herisau (AB 854, Bus 158, 171, 180, 182 → Regionalverkehr von/nach St.Gallen und Zentralschweiz)
- Rorschach (AB 857 → Bahn von/nach St.Gallen, Rheintal, Romanshorn)
- Rheineck (AB 858 / Bus 222, 223 → Bahn von/nach St.Gallen, Rheintal)
- St. Margrethen (Bus 224 → Bahn von/nach Rheintal, St.Gallen nur sekundär)
- Heerbrugg (Bus 226 → Bahn von/nach Rheintal, St.Gallen nur sekundär)

Seit Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 sind die gewünschten Anschlüsse an diesen Knoten nur noch teilweise möglich. Dies wirkte sich auf verschiedenen Linien insbesondere im Vorderland auch auf die Frequenzen aus.

Für das Jahr 2019 sind an den meisten Anschlussstrecken und –knoten erneut Änderungen geplant, welche teilweise erhebliche Auswirkungen auf die Anschlüsse haben werden. Im Jahr 2022 sind weitere Änderungen geplant.

5.1.1 Fernverkehr Zürich – St.Gallen / Knoten St.Gallen

Der Fernverkehr Zürich-St.Gallen wird um einen vierten Zug ergänzt. Dieser soll ab 2019 voraussichtlich nur in der Hauptverkehrszeit fahren. Ab 2022 ist geplant, den Zug stündlich zu führen. Der Zug ergänzt den im Dezember 2015 eingeführten IC (ohne Halt zwischen St.Gallen und Winterthur) zum Halbstundentakt.

Gegenüber ursprünglichen Planungen wurde das Angebot systematisiert, so dass jeweils die beiden langsamen und die beiden schnellen Züge exakt halbstündlich verkehren. Die Verbindungen sind auf der Tabelle auf der folgenden Seite zusammengestellt:

Zug	Ankunft St.Gallen	Abfahrt St.Gallen	Reisezeit bis Zürich	Zwischenhalt / weiter nach...
RE	xx.22	xx.38	1h 13min	Gossau – Flawil – Uzwil – Wil – Winterthur – Flughafen – Zürich HB
ICN	xx.52	xx.08	1h 13min	Gossau – Flawil – Uzwil – Wil – Winterthur – Flughafen – Zürich HB Weiter nach Biel–Lausanne
IC	xx.35	xx.25	1h 03 min	Winterthur – Flughafen – Zürich HB, weiter nach Bern–Genf Flughafen
EC → bis 2022 nur in der HVZ	xx.05	xx.55	1h 02 min	Winterthur – Flughafen – Zürich HB, weiter nach Basel

Das sogenannte Vier-Zugs-Konzept bringt für Appenzell Ausserrhoden den Vorteil, dass mit einer guten Anbindung an die schnellen IC/EC-Züge eine deutlich schnellere Verbindung von/nach Winterthur, Zürich und zum Flughafen möglich wird. In der Übergangsphase bis 2022 besteht allerdings die Problematik, dass halbstündliche Linien, welche an den schnellen Fernverkehr angebunden werden, ausserhalb der HVZ nur einen Zug erreichen (der zweite Zug fährt nur in HVZ).

Das Konzept bedingt weitgehende Anpassungen an den Linien der AB (ohnehin nötig aufgrund der Einführung der Durchmesserlinie, siehe Kapitel 5.2.1) und von PostAuto (siehe Kapitel 5.4).

5.1.2 Regionalverkehr Achse Herisau–St.Gallen–Rorschach–Rheintal

Auf der Achse Herisau–St.Gallen–Rorschach–Rheintal ändert das Bahnangebot **2019** nur im Minutenbereich. Folgende Änderungen sind geplant:

- S3 St.Gallen–St. Margrethen leicht verschoben, weiterhin ohne Halt in Mörschwil

Der RE St.Gallen–Chur (REX) bleibt in seiner bisherigen Fahrlage bestehen, ebenso der Voralpen-Express St.Gallen–Luzern.

Die S-Bahnen werden in St.Gallen voraussichtlich neu verknüpft, so dass sich für den Korridor St.Gallen–Herisau(–Toggenburg/Linthgebiet) interessante Durchbindungen in verschiedene Richtungen ergeben.

Ab 2022 werden folgende Züge neu halbstündlich geführt:

- S3 St.Gallen–St. Margrethen (neu mit Anschluss in St.Margrethen an die Vorarlberger S3 nach Bregenz) (Ursprünglich schon 2019 geplant, aber gemäss SBB nicht umsetzbar).
- RE St.Gallen–Sargans (stündlich weiter bis/ab Chur, um 30' versetzt zu heute).

Auf diesen Zeitpunkt ergeben sich verschiedene neue Anschlussmöglichkeiten entlang der ganzen Linie, insbesondere besteht in Rheineck mehr Spielraum für die Fahrplangestaltung von RhW und Postauto-Linien dank sich kreuzenden S-Bahn-Linien.

5.1.3 Weitere Normalspurlinien

Aufgrund der Anschlüsse ist auch die Fahrlage der Züge von St.Gallen bzw. Rorschach nach Romanshorn von Bedeutung. Diese werden 2019 im Rahmen der Umsetzung der 1. Teilergänzung AP Ost um 15 Minuten gedreht. Diese Massnahme ermöglicht schlanke Verbindungen vom Thurgauer Teil des Bodensees in Richtung Weinfelden–Frauenfeld–Winterthur–Zürich.

5.2 Appenzeller Bahnen

Der Fahrplan der Appenzeller Bahnen wird mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Teufen–St.Gallen–Trognen neu konzipiert. Die Änderungen werden in den folgenden Unterkapiteln betrachtet.

5.2.1 Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (855/859)

Im Dezember 2018 wird die DML eröffnet. Auf diesen Zeitpunkt hin wird das folgende neue Angebot eingeführt:

- Halbstundentakt Appenzell–Gais–Teufen–St.Gallen–(Speicher–Trognen)
- Verdichtung Viertelstundentakt Teufen–St.Gallen–(Speicher–Trognen) in den Hauptverkehrszeiten (voraussichtlich Mo-Fr morgens, mittags und abends).
- 2 Schnellzüge in Lastrichtung Appenzell–St.Gallen–Schülerhaus, wobei diese aus Kapazitätsgründen zwischen Teufen und St.Gallen in den Grundtakt integriert sind.

Dieses Startkonzept, von den AB als Phase 1 bezeichnet, wird bis ca. 2021 gefahren. Ab diesem Zeitpunkt werden Ausbauten im Güterbahnhof (Ausweichstelle und neue Haltestelle) sowie die neue Kreuzungsstelle Eggli eine weitere Verkürzung der Reisezeit ermöglichen. Ab dem Zeitpunkt können auch die Schnellzüge zwischen Teufen und St.Gallen beschleunigt geführt werden.

Reisezeiten

Die folgende Tabelle zeigt die voraussichtlichen Reisezeiten:

Verbindung	Fahrplan 2016	Startkonzept Phase 1 (ab 2019)	Startkonzept Phase 2 (ab 2022)
St.Gallen–Appenzell S-Bahn	43 min	38 min	38 min
Appenzell–St.Gallen S-Bahn	43 min	41 min	37 min
St.Gallen–Appenzell Schnellzug	37 min	35 min	34 min
Appenzell – St.Gallen Schnellzug	39 min	35 min	31 min

Ab 2022 werden also die Reisezeiten durchwegs um rund 5 Minuten kürzer sein als heute. Mit Eröffnung der Ausweich- und Haltestelle Güterbahnhof profitieren auch Speicher und Trogen noch stärker von der Durchmesserlinie, da sie das Entwicklungsgebiet am Güterbahnhof sowie die Schulen im Riethüsli direkt erreichen können.

In allen Phasen verkürzt sich die Fahrzeit aus Appenzell, Gais, Bühler und Teufen in die St.Galler Altstadt (Marktplatz) und weiter um zusätzliche 5-10 Minuten, da die Umsteige- und Standzeit am Bahnhof St.Gallen weitgehend wegfällt.

Im Gegensatz zur deutlichen Verkürzung der Reisezeiten gestaltet sich die Planung der Anschlüsse in St.Gallen problematisch, da die Züge des Fernverkehrs sowie die S-Bahnen in St.Gallen über die ganze Stunde verteilt sind. Es können also auch mit einem Viertelstundentakt nicht alle relevanten Züge erreicht werden.

Anschlüsse 2018-2021

Die von der AB bisher publizierte Fahrlage ist in den Netzgrafiken in der Beilage abgebildet. Diese Fahrlage ist allerdings noch nicht definitiv. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in St.Gallen können unter Einhaltung des vorgegebenen Kreuzungsrasters in jede beliebige Lage geschoben werden; der definitive Entscheid erfolgt parallel zur Vernehmlassung des Berichtes auf Basis des inzwischen fixierten SBB-Angebotes.

Aus Sicht der Verfasser ist eine Fahrlage auf die übliche Symmetrieachse .00/.30 zu bevorzugen, welche zwar nicht in jedem Fall schlank, dafür aber in beide Richtungen funktionsfähige Anschlüsse ermöglicht.

Anschlüsse ab 2022

Ab 2022 kann eine systematische Fahrlage ohne Standzeit in St.Gallen angeboten werden. Die Anschlüsse sehen dann wie folgt aus:

- Für Trogen schlank von und nach Zürich (langsamer FV, HVZ auch schneller FV)
- Für Gais mit jeweils 10-15 Minuten Umsteigezeit von und nach Zürich (ca. analog heute)
- Übrige Verbindungen je nach Tageszeit (für Trogen z.B. schlank nach Weinfelden, ins Rheintal und nach Herisau).

Auch 2022 können aber nicht alle wesentlichen Anschlüsse schlank erreicht werden – ergänzend ist jedoch zu sagen, dass dies auch heute von beiden Ästen nicht möglich ist. Da die Anschlüsse durch die häufigeren Frequenzen in den meisten Fällen zumindest nicht länger werden, ist trotzdem auch für Anschlussreisende eine Fahrzeitverkürzung -möglich.

Zusammenfassung

Zusammenfassend führt die neue Durchmesserlinie zu folgenden Vorteilen:

- Reisezeitverkürzungen aus Appenzell, Gais, Bühler und Teufen nach St.Gallen und insbesondere in das Stadtzentrum
- Bessere Anschlüsse an den Fernverkehr in St.Gallen
- Direkte öV-Verbindung ab Speicher und Trogen Richtung Güterbahnhof und Riethüsli
- Dichteres Angebot zwischen St.Gallen und Teufen
- Neues Rollmaterial, mit ausschliesslich niederflurigen Einstiegen, Klimaanlage und 1. Klasse.

Für die Bus-Planungen bringt der neue Fahrplan Anpassungsbedarf auf den Buslinien 190 (Teufen–Speicher–Speicherschwendi) und 230 (Heiden–Trogen). Die Linie 180 (St.Gallen–Herisau) kann voraussichtlich erst Ende 2021 an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, da die Fahrlage 2019-2021 für eine Anbindung der Buslinie aufgrund der eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten der AB schlechte Voraussetzungen bietet.

5.2.2 Übriges Meterspurnetz

Die Linien Gossau–Appenzell–Wasserauen (854) und Altstätten Stadt–Gais (857) bleiben voraussichtlich unverändert:

- Die Linie 854 wurde bereits 2013 auf die Einführung der S-Bahn St.Gallen angepasst und mit der Kreuzung in Herisau konnten die Anschlüsse Richtung St.Gallen und Wattwil verbessert werden. Mit der Anpassung des Fernverkehrs auf Dezember 2018 werden die Anschlüsse in Gossau für Fahrten in alle Richtungen schlanker, was die Reisezeiten ins Hinterland bedeutend verkürzt.
- Die Linie 854 hat zusätzlich eine hohe Bedeutung für den Gruppenreiseverkehr aus dem Raum Zürich ins Appenzellerland, da die Kapazität auf der (ab 2019 schnelleren) Verbindung via St.Gallen und Gais beschränkt ist.
- Die Linie 856 wird im Minutenbereich an die neuen Abfahrtszeiten der Linie St.Gallen–Appenzell in Gais angepasst. Eine massgebliche Verbesserung ist voraussichtlich 2022 möglich, wenn der Rheintal-Express halbstündlich fährt; auf diesen Zeitpunkt sind auch die Busanschlüsse zu überprüfen.

Auf Eröffnung der Durchmesserlinie wird auf beiden Linien das Rollmaterial erneuert. Durch Beschaffung neuer Triebzüge für die Linie 854 und interner Fahrzeuggro-

chaden besteht ab diesem Zeitpunkt auf allen Linien die Möglichkeit, Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Auf der Linie 856 sind dafür infrastrukturseitig Investitionen notwendig, die vom Entscheid über die Art des Weiterbetriebs der Linie abhängen.

5.2.3 Bergbahn Rorschach–Heiden (RHB)

Die RHB ist heute hauptsächlich an den Knoten Heiden ausgerichtet. Die einzigen guten Anschlüsse bestehen an den Regionalverkehr ins Rheintal, Reisende nach St.Gallen bzw. Romanshorn warten in Rorschach 10-15 Minuten (4 Minuten nach St.Gallen in der HVZ morgens dank Taktverschiebung).

Bei unveränderter Fahrlage würde ab 2019 der Anschluss von/nach Romanshorn wegfallen. Die AB prüfen deshalb derzeit, ob mit einer Änderung des Fahrplanes diese Anschlüsse weiterhin erreicht und gleichzeitig die Verbindung von/nach St.Gallen verbessert werden können (vgl. auch Kapitel 5.4.1).

5.2.4 Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW)

Die RhW ist heute in Rheineck schlank an die S-Bahn-Züge von/nach St.Gallen angebunden. Für Züge ins Rheintal bestehen einige Minuten Wartezeit.

Mit dem Fahrplan 2019 und 2022 fahren die Züge etwas näher am Knoten. Durch eine spätere Abfahrt der Züge in Walzenhausen und eine frühere Abfahrt bergwärts ist es möglich, weiterhin schlanke Anschlüsse zu bieten und ausserdem die Umsteigezeit in Richtung Rheintal minim zu verkürzen.

Da die RhW keine weiteren betrieblichen Abhängigkeiten kennt, kann die Fahrlage relativ kurzfristig an die tatsächlichen S-Bahn-Fahrzeiten angeglichen werden.

Im Fahrplan 2022 eröffnen sich durch die Einführung zusätzlicher S-Bahnen zwischen St.Gallen und St. Margrethen neue Möglichkeiten im Abschnitt Rheineck–Walzenhausen. So würde neu die Möglichkeit bestehen, die Linie auch mit einem Bus im Halbstundentakt zu bedienen, ohne die Anschlüsse zu verschlechtern. Mit einer Linienverlängerung über Walzenhausen hinaus könnte zudem das öV-Angebot für die umliegenden Dörfer und Weiler attraktiver gestaltet werden.

5.3 Fazit aus übergeordneten Fahrplänen

Aufgrund der übergeordneten Fahrpläne drängt sich eine Neukonzeption des Angebotes im Appenzeller Vorderland auf. Von den übrigen Linien im Kanton benötigt lediglich die Buslinie 180 (St.Gallen–Herisau) ein zusätzliches Augenmerk.

Auf den übrigen Linien sind Änderungen im Minutenbereich ausreichend, um die neuen Anforderungen zu erfüllen.

5.4 Angebotskonzepte

5.4.1 Konzeption Vorderland

Der Fahrplan im Appenzeller Vorderland wird per 2019 vollständig überarbeitet. Die Überarbeitung verfolgt folgende drei Hauptziele:

- Anpassung der Linien an die neuen Fahrzeiten in St.Gallen
- Stabilisierung der Fahrzeiten und Anschlüsse
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.

Der Konzeptentwurf für den Raum Vorderland ist in der Beilage 2 zu finden. Der Knoten Heiden wird neu auf die Minute .30 geschoben; damit wird es möglich, schlank den schnellen Fernverkehr nach Zürich zu erreichen sowie in Heerbrugg und St. Margrethen den REX anzubinden. Folgende Änderungen an den Linien werden vorgenommen:

- Linien 120 und 121 (SG–Heiden) neu zusammen im sauberen Viertelstundentakt. So sind ab Heiden alle Fernverkehrs- und die meisten S-Bahn-Züge in St.Gallen erreichbar. Grub SG kann je nach Bedarf stündlich bedient werden (von den Kursen ohne Anschluss in Heiden), in HVZ halbstündlich mit den Zusatzkursen.
- Linie 222 um 30' gedreht und mit schlankeren Anschlüssen in Rheineck. So kann in Heiden die Linie 120 von/nach St.Gallen weiterhin erreicht werden.
- Linie 223 um einige Minuten geschoben. Schlanke Anschlüsse an beiden Enden vom Regionalverkehr, keine Anschlüsse auf den Regionalverkehr.
- Linie 224/225 zusammen stündlich Heiden–Wilen mit schlanken Knotenanschlüssen in Heiden. Zeitweise Weiterfahrt bis/ab St. Margrethen mit schlankem REX-Anschluss von/nach St.Gallen.
- Linie 226 Heiden–Heerbrugg 30' gedreht. In Heerbrugg wird ein guter Anschluss an den REX von/nach St.Gallen hergestellt.
- Linie 228 (PubliCar) leicht geschoben, um die Linie 120 abzuwarten
- Linie 229/230 um 30' gedreht, angepasst an leichte Änderung des AB-Fahrplanes in Trogen. Eine Verdichtung der Linie 230 in der HVZ zum 30'-Takt kann aufgrund der Kennzahlen zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage geprüft werden.
- RHB gegenüber heute um 30' gedreht und mit schlanken Anschlüssen in Heiden
- RhW mit Anpassungen im Minutenbereich für schlanke Anschlüsse in Rheineck.

Die Linie 227 wird vom Kanton nicht mehr finanziert, da die dafür notwendige Wirtschaftlichkeit gemäss den kantonalen Vorgaben und den Vorgaben des Bundes nicht erreicht wird.

Auch die Linie 223 erreicht die notwendige Wirtschaftlichkeit teilweise nicht. Hier ist in Zusammenarbeit mit Postauto zu prüfen, ob mit Verzicht auf einzelne Kurse (So-Do) eine Verbesserung erreicht werden kann.

In Heiden wird voraussichtlich im Zeitraum 2019 bis 2022 der neue Bushof am Bahnhof eröffnet. Auf diesen Zeitpunkt hin werden Änderungen im Minutenbereich nötig sein.

Die Kantonsschule Trogen wird aufgrund der Verschiebung des Taktknotens ihre Stundenpläne anpassen müssen. Dadurch, dass der Knoten Heiden bestehen bleibt, ergeben sich auch mit dem neuen Fahrplan direkte Reiseketten vom Vorderland nach Trogen, die bei Bedarf wie heute mit Beiwagen verstärkt werden müssen. Ebenfalls überprüft werden muss der Schülerverkehr im Korridor Heiden–Walzenhausen, einzelne Taktverschiebungen sind deshalb denkbar.

Die verschiedenen Herausforderungen im Appenzeller Vorderland führen dazu, dass die Detailabklärungen mit den Gemeinden und den Transportunternehmern parallel mit der Erarbeitung dieses Konzeptes laufen müssen. So ist gewährleistet, dass die Angebote rechtzeitig bei den TU offeriert werden können.

Auf 2022 kann das für 2019 vorgesehene Konzept mit allfälligen Anpassungen (siehe Kapitel 5.2.4) weiter betrieben werden.

5.4.2 Konzeption St.Gallen–Herisau

Die im Konzept „St.Gallen West – Appenzeller Hinterland“ aus dem Jahr 2013 vorgesehene Verkürzung der Buslinie 180 auf die Strecke Lustmühle–Herisau kann 2019 aufgrund des Übergangsfahrplans der Appenzeller Bahnen (mit gegenüber dem Zielkonzept anderen Kreuzungspunkten, vgl. Kapitel 5.2.1) nicht umgesetzt werden.

Die Buslinie 180 wird deshalb bis 2022 weiterhin den Bahnhof St.Gallen direkt anfahren. Eine Verdichtung zum Halbstundentakt erfolgt auf dem Abschnitt St.Gallen–Stein–Hundwil–Waldstatt (Anschluss an Linie 182) in der Hauptverkehrszeit, sofern die Wirtschaftlichkeit weiterhin gegeben ist.

Auf 2021 ist die Verkürzung der Linie 180 und die Einführung eines Halbstundentaktes erneut zu prüfen. In Herisau können ab diesem Zeitpunkt alle Haltestellen bedient werden, womit die Stadtbuslinie 174 auf den 30'-Takt ausgedünnt werden kann.

Eine Netzgrafik für den gesamten Raum Herisau/Appenzeller Hinterland ist in Beilage 3 zu finden.

5.4.3 Kleinere Änderungen

Alle übrigen Buslinien müssen konzeptionell nur geringfügig angepasst werden. Dies betrifft folgende Angebote:

- Linie 181: Anpassung an allfällig geänderte Schulzeiten in Trogen
- Linie 190: Festlegung einer systematischen Fahrlage ausserhalb der Schulzeiten
- Linie 191: Anpassung an Fahrplan der AB (Federführung Kanton AI)

5.5 Zielangebot 2019 / 2022 (Zusammenfassung)

Grundsätzlich wird jede Linie in Appenzell Ausserrhoden in eine der vier Angebotsstufen 0-3 eingeteilt (siehe Kapitel 4.2). Das Angebot auf den entsprechenden Linien orientiert sich am für die jeweilige Angebotsstufe vorgesehenen Rahmen. Wo dieser Rahmen derzeit deutlich unter- oder überschritten wird, werden entsprechende Anpassungsvorschläge gemacht.

5.5.1 Übersicht Angebotsstufen

Die Einteilung der Linien zu Angebotsstufen geschieht wie folgt:

AS	Angebot	Linien
0	Schulbus, Abendangebot, touristischer Verkehr Max. 7 Kurspaare Mo-Fr	80.181 Herisau–Teufen–Troger (Schulbus) 80.183 Herisau–Schwellbrunn–Wattwil (Abendbus) 80.190 (Teufen ¹)–Speicher–Speicherschwendi (Schulbus) 80.223 Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendkurs) 80.228 PubliCar-Nachtbus Oberegg–Reute 80.229 Heiden–St. Anton–Troger (Touristische Linie)
1	Stundentakt 6-20 Uhr Lücken in NVZ sowie Sa/So Abendangebot denkbar, wenn Kennzahlen erfüllbar (nicht integriert) 8-14 Kurspaare Mo-Fr	80.190 Teufen–Speicher(–Speicherschwendi ¹) 80.222 Heiden–Lutzenberg–Rheineck 80.224 Heiden–Zelg–Wilen(–St. Margrethen) 80.225 Heiden–Lachen–Wilen(–St. Margrethen) 80.791 Urnäsch–Schwägälp 80.792 Nesslau–Schwägälp
2	Stundentakt ganztags Verdichtung 1/2h-Takt HVZ möglich Abendangebot zwingend, wenn Kennzahlen erfüllbar; nach Möglichkeit integriert. 15-29 Kurspaare Mo-Fr	856 Gais-Altstätten Stadt 857 Rorschach–Heiden 858 Rheineck–Walzenhausen 80.171 Herisau–Schwellbrunn 80.180 St.Gallen–Stein–Hundwil–Herisau 80.182 Herisau–Schönengrund–Brunnadern 80.226 Heiden–Heerbrugg 80.230 Heiden–Troger
3	Halbstundentakt ganztags (Sa/So 1h-Takt möglich) Verdichtung HVZ möglich Abendangebot stündlich ab 30 Kurspaare Mo-Fr	854 Gossau–Herisau–Appenzell(–Wasserauen) 855/9 Appenzell–Teufen–St.Gallen–Troger 870 St.Gallen–Herisau(–Schachen–Wattwil) 80.120 (Engelburg–)St.Gallen–Eggersriet–Heiden 80.121 (Engelburg–)St.Gallen–Rehetobel–Heiden 80.158 Herisau–Arena–Abtwil
¹ Streckenabschnitt mit abweichender Klassierung.		

5.5.2 Zielangebot 2018-2022

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, auf welcher Linie **welche Änderungen im Mengengerüst** für den Zeitraum 2018-2022 geplant sind (Beurteilung der Linien gemäss Kapitel 4.3). Linien ohne Änderungen am Mengengerüst werden ebenfalls aufgelistet.

Nr	Linienführung	AS	Angebot	Entwicklung ggü. 2016
854	Gossau–Herisau–Appenzell–Wasserauen	3	1/2h-Takt abends 1h-Takt	Angebot beibehalten
855	St.Gallen–Teufen	3	1/2h-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ausbau auf Viertelstundentakt in der HVZ mit Eröffnung DML (Ende 2018)
	Teufen–Gais–Appenzell		1/2-Takt	Angebot beibehalten
	Eilzug SG–Appenzell		1 Kurspaar	Angebot beibehalten
856	Altstätten Stadt–Gais	2	1h-Takt 6-20 Uhr	Angebot beibehalten.
857	Rorschach–Heiden	2	1h-Takt bis Betriebsschluss	Angebot beibehalten. Auf HVZ-Verdichtung (gemäss Richtwert Angebotsstufe 2) wird aus betrieblichen und finanziellen Gründen verzichtet.
858	Rheineck–Walzenhausen	2	1h-Takt bis 20 Uhr, 1/2h-Takt HVZ und nachmittags	Angebot beibehalten.
859	St.Gallen–Speicher–Trogen	3	1/2-Takt HVZ 1/4h-Takt	Angebot beibehalten.
870	St.Gallen–Herisau–Wattwil (ohne Halt Gübsensee) ¹	3	1/2-Takt ganztags	Angebot beibehalten. Neue Durchbindung in St.Gallen voraussichtlich nach Wittenbach.
	St.Gallen–Herisau (mit Halt Gübsensee) ¹		1/2-Takt 6-20 Uhr	Angebot beibehalten. Neue Durchbindungen in St.Gallen voraussichtlich nach Schaffhausen bzw. Rorschach–Rheintal. Ausbau zum ganztägigen Halbstundentakt prüfen.
	St.Gallen–Herisau–Rapperswil–Luzern (VAE)		Stundentakt	Angebot beibehalten.
¹ Diese beiden Verbindungen ergeben zusammen den Viertelstundentakt.				

Nr	Linienführung	AS	Angebot	Entwicklung ggü. 2016
80.120	Heiden–St.Gallen(– Engelburg)	3	½-Takt Mo-Sa bis 20 Uhr Sonntags und spätabends 1h- Takt HVZ 1/4h-Takt	Angebot beibehalten.
80.121	Heiden–Rehetobel– St.Gallen(–Engelburg)	3	½-Takt Mo-Fr bis 20 Uhr Sa/So und spät- abends 1h-Takt	Angebot beibehalten.
80.158	Herisau–Heinrichsbad– Abtwil	3	½-Takt Mo-Sa, So und spät- abends 1h-Takt	Angebot grundsätzlich beibehalten. Ausbau zum ½-h-Takt mittelfristig vorsehen.
80.171	Herisau–Schwellbrunn Dorf	2	Stundentakt Mo-So, HVZ 1/2- h-Takt. Abend siehe 183.	Angebot grundsätzlich beibehalten. Systematisierung in HVZ anstreben.
	Schwellbrunn– Sommertal	1	Min. 8 Kurse täglich.	Angebot grundsätzlich beibehalten; massvoller Ausbau Sa/So auf je 8 Kurspaare (evtl in Kombination möglich).
	Schwellbrunn–Risi	1	Min. 8 Kurse täglich.	
80.180	St.Gallen–Hundwil– Herisau	2	Stundentakt Mo-So inkl Abend. HVZ 1/2h-Takt SG–Hundwil.	Verdichtung in HVZ (nur morgens und abends) auf Dezember 2017 prüfen. Verkürzung auf Herisau–Lustmühle mit Ausbau 1/2-h-Takt auf Einfüh- rung DML-Startkonzept Phase 2 (2021).
80.181	Herisau–Teufen– Trogen	0	1-2 Kurspaare an Schultagen	Angebot beibehalten.
80.182	Herisau– Schönengrund– Brunnadern	2	Stundentakt Mo-So bis 20 Uhr.	Angebot beibehalten. (HVZ- Verdichtung gemäss Angebotsstufe 2 nur im Abschnitt des Kt. SG).
80.183	Herisau–Schwellbrunn– Wattwil (Abendbus)	0	4 Kurspaare (Fr/Sa 5)	Angebot beibehalten, sofern die Kennzahlen erfüllt werden können.
80.190	Teufen–Speicher	1	Stundentakt 6- 20 Uhr, ange- passt an Schule.	Angebot beibehalten. Ausbau Teu- fen–Speicher um 1-2 Kurspaare prü- fen, sofern die Kennzahlen erfüllt werden können.
	Speicher– Speicherschwendi	0	Max. 7 Kurspaa- re abgestimmt auf Schule.	

Nr	Linienführung	AS	Angebot	Entwicklung ggü. 2016
80.222	Heiden–Heerbrugg	1	Stundentakt 6-20 Uhr (Sa/So Lücken)	Angebot beibehalten. Einzelkurs Bahnhof–Dorf fällt mit Eröffnung Bushof weg.
80.223	Heiden–Walzenhausen–Rheineck (Abendbus)	0	4 Kurspaare (Fr/Sa 5), je 2 via Lachen und Zelg	Angebot beibehalten. Reduktion So-Do, wenn Kennzahlen nicht verbessert werden.
80.224 80.225	Heiden–Walzenhausen–Wilen	1	Stundentakt 6-20 Uhr (je 8 Kp. 224 / 225)	Anpassung im Rahmen Neukonzept Vorderland; Neu als 2 separate Linien (224/225) behandeln, je 8 Kurspaare).
80.226	Heiden–Heerbrugg	2	Stundentakt 6-20 Uhr. 1-2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends.	Angebot beibehalten. 1 zusätzliches Kurspaar morgens Heiden–Reute, falls Kennzahlen erfüllt werden können.
80.227	Heiden–Altstätten	0	Kein Betrieb.	Betriebseinstellung, sofern der wegfallende Kantonsanteil nicht von Gde übernommen wird.
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg-Reute	0	Rufbus 20-24 Uhr	Angebot beibehalten.
80.229	Heiden–St. Anton–Trogen	0	4 Kurspaare, dazu einzelne Schülerkurse auf Teilstrecken	Angebot beibehalten.
80.230	Heiden–Trogen	2	Stundentakt bis 22:00 Zusatzkurse HVZ morgens und abends.	Ausbau um je 2-3 Kurspaare in HVZ auf Eröffnung DML prüfen.

Alle aufgeführten Ausbauten können nur erfolgen, wenn die Kennzahlen der Linie auch nach erfolgtem Ausbau eingehalten werden können. Der definitive Entscheid ist somit erst auf Basis von Richtofferten möglich.

Der Vermerk „Angebot beibehalten“ bedeutet, dass Zeit- und Taktrahmen der Linie gleich bleiben. Abweichungen von 1-2 Kurspaaren gegenüber dem Fahrplan 2016, sofern betrieblich begründet, sind grundsätzlich möglich, sofern dadurch die Funktion der jeweiligen Linie nicht beeinträchtigt wird. Massgebliche Aus- und Abbauten, auch innerhalb der jeweils zugeordneten Angebotsstufe, sind zu vermeiden. Falls solche geplant sind, ist das in diesem Konzept explizit festgehalten.

5.5.3 Änderungen auf der Zeitachse

Die meisten Änderungen werden auf Dezember 2019 (Einführung DML und 4-Zugs-Konzept) oder Dezember 2021 (Startkonzept Phase 2 DML) umgesetzt. Einzelne Änderungen sind auch in anderen Jahren denkbar. Die folgende Tabelle zeigt die Änderungen aus obiger Tabelle in chronologischer Reihenfolge.

Zeitpunkt	Linie	Was
Dez 2017 ¹	80.180	Halbstundentakt St.Gallen–Hundwil (evtl bis Auerhof) in HVZ Mo-Fr
	80.183	Allfällige Angebotsreduktion Sonntag-Donnerstag
Dez 2018	855/859	Einführung DML (Startkonzept Phase 1), ¼-h-Takt Trogen–Teufen, asymmetrische Fahrlage
	856/7/8	Anpassung im Minutenbereich an Fahrpläne SBB/Thurbo und DML
	80.12x	Anpassung an neue FV-Fahrlagen, keine Änderungen am Mengengerüst
	80.180	Anpassung der Fahrlage an FV St.Gallen bzw. neuen Bushof
	80.22x	Neukonzeption Vorderland (Variante 2019-2021):
Dez 2021	857/858	Anpassung Fahrzeiten an zusätzliches Bahnangebot SG-St. Margrethen
	855/859 ²	Einführung Startkonzept Phase 2 DML (symmetrische Fahrlage SG–Appenzell)
	856 ²	Anpassung an Startkonzept Phase 2 DML (im Minutenbereich)
	80.180 ²	Verkürzung auf Herisau–Hundwil–Lustmühle, Ausbau Halbstundentakt
Ohne Termin ³	80.171	Ausbau beider Linienäste auf je 8 Kurspaare
	80.226	Einführung einzelner Zusatzkurspaare in HVZ
	80.230	Einführung Halbstundentakt in HVZ
<p>¹ Diese Änderungen können aufgrund der Kennzahlen und Angebotsfunktionen umgesetzt werden (frühestmöglicher Zeitpunkt Dez 17).</p> <p>² Die Umsetzung dieser Änderungen ist vom Startkonzept Phase 2 DML abhängig; wird das Konzept erst später in Betrieb genommen, verschieben sich die nächsten Schritte entsprechend.</p> <p>³ Diese Ausbauten können je nach Bedarf umgesetzt werden. Es gibt keine zwingende Abhängigkeit.</p>		

6. Aktuelle Herausforderungen

6.1 Bund

6.1.1 Finanzielle Entwicklung Abgeltung

Der Bundesrat hat im November 2015 einen Grundsatzentscheid für einen Verpflichtungskredit im RPV für die Jahre 2018 bis 2021 gefällt. Dieser Verpflichtungskredit beläuft sich für die Jahre 2018 bis 2021 auf insgesamt 3'970 Mio. Franken und wird nach erfolgter Vernehmlassung den eidgenössischen Räten als Bundesbeschluss unterbreitet. Er teilt sich wie folgt auf die Jahre 2018 bis 2021 auf:

2017 (Basis)	952 Mio. Franken	
2018	952 Mio. Franken	+0%
2019	971 Mio. Franken	+2.0%
2020	1'017 Mio. Franken	+4.7%
2021	1'030 Mio. Franken	+1.3%

Die Einführung eines Verpflichtungskredits über vier Jahre anstelle des vorgesehenen Zahlungsrahmens macht Sinn. Das finanzielle Engagement des Bundes wird dadurch verbindlicher, weil die Mittel nicht mehr im jährlich wiederkehrenden Budgetprozess festgelegt werden. Für Appenzell Ausserrhoden wichtig ist, dass wegen der Angebotsausbauten im Rahmen der DML der Appenzeller Bahnen und der neuen Fahrzeuge die Kantonsquote für die Jahre ab 2018 entsprechend erhöht wird. Diese Erhöhung steht im Gegensatz zur aktuellen Planung des Bundes, die zusätzliche Bundesmittel in beschränktem Ausmass erst ab 2019 (+2%) resp. erst ab 2020 (+4.7%) vorsieht. Es ist deshalb wegen dem absehbaren gesamtschweizerischen Mehrbedarf von Bedeutung, dass der Verpflichtungskredit wie von der Konferenz der kantonalen öV-Direktorinnen und Direktoren (KöV) vorgeschlagen um 134 Mio. Franken erhöht wird und ein grosser Teil davon in den Jahren 2018 und 2019 zur Verfügung steht. Damit wäre gewährleistet, dass die notwendigen Mittel für die Angebotsausbauten und Investitionsfolgekosten auch für diese Jahre vorhanden sind. Sonst würde es passieren, dass Kantone wie Appenzell Ausserrhoden auf den geplanten Ausbau verzichten oder auch den Bundesanteil übernehmen müssten.

Da das Projekt DML sowie die Fahrzeugbeschaffungen vom Bund mitgetragen werden, setzt der Kanton bei der Berechnung des Finanzbedarfs trotz der bestehenden Unsicherheiten eine entsprechende Erhöhung der Kantonsquote in den Jahren 2018 und 2019 voraus (Kapitel 8.1).

6.1.2 RPV-Reform

Im regionalen Personenverkehr (RPV) finanzieren die Passagiere heute knapp 50 Prozent der Kosten, die anderen 50 Prozent bezahlen Bund und Kantone als Besteller der RPV-Angebote.

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass beim Bestellverfahren ein gewisser Reformbedarf besteht. Das Bundesamt für Verkehr hat deshalb im Jahr 2014 eine Expertengruppe eingesetzt, die das Bestellverfahren im RPV überprüft und mit Bericht vom November 2015 erste Reformideen vorgelegt hat. Insbesondere wurde hinterfragt, ob die Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen heute richtig und zielführend aufgeteilt sind. Diesbezüglich wurden erste Vorschläge gemacht. Ausserdem wurde aufgezeigt, dass weitere Anreize für unternehmerisches Handeln und für Effizienzsteigerungen notwendig sind.

Der Bundesrat hat Ende Juni 2016 das UVEK beauftragt, bis spätestens Ende 2018 eine Vernehmlassungsvorlage für eine Reform des RPV auszuarbeiten. Die Vorlage wird dabei durch Bund und Kantone in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen erarbeitet.

Von Bedeutung für die kleineren Kantone ist dabei, dass sie angemessen in den Prozess einbezogen werden. Denn mögliche Kompetenzverschiebungen zwischen Bund und Kantonen haben sehr schnell Auswirkungen auf die kleineren Kantone, die mit geringen personellen Ressourcen das gesamte Spektrum des öffentlichen Verkehrs bearbeiten. Die kantonsübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und den Transportunternehmen wird dabei weiter an Bedeutung gewinnen (siehe Kapitel 6.2).

6.1.3 Qualitätsmesssystem (QMS RPV CH)

Dem Bund wurde in Artikel 9 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16; abgekürzt ARPV) die Aufgabe übertragen, gemeinsam mit den Kantonen und TU ein System zur Messung der Qualität (QMS) von Angeboten und Leistungen der TU aufzubauen. Die Qualitätsmessung wird durch den Bund finanziert. Ausgenommen sind Messungen im Ortsverkehr, die bei Bedarf durch die jeweiligen Kantone oder Gemeinden zu übernehmen sind.

Das QMS umfasst automatisierte Pünktlichkeitsmessungen sowie Beurteilungen durch TU-unabhängige Testpersonen, die Qualitätskriterien wie Sauberkeit oder Schadensfreiheit von Bussen und Zügen überprüfen und bewerten. Diese sogenannten objektiven Qualitätsmessungen werden ergänzt durch subjektive Kundenzufriedenheitsmessungen, wie sie im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind bereits in den Jahren 2005, 2008, 2011 und 2014 durchgeführt wurden.

Für Bund und Kantone eröffnet die schweizweite Qualitätsmessung u.a. folgende Chancen:

- Einheitliches System zur Messung der Qualität (analog subjektive Messung KUZU, die auch nicht für jeden einzelnen Kanton nach unterschiedlichen Systemen erhoben wird)
- Grundlage für gezielte Verbesserungen der Qualität bei Bus und Bahn
- Grundlage für Zielvereinbarungen, Ausschreibungen und Bonus-Malus Systeme

In der Genossenschaft Tarifverbund Ostwind sind 26 Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs aus den erwähnten Kantonen zusammengeschlossen. Im Jahr 2009 wurde der integrale Tarifverbund geschaffen. Integral bedeutet, dass das gesamte Tarifsortiment, d.h Einzelbillette, Tageskarten und Abonnemente angeboten werden. Seit 2012 arbeiten TU und Kantone im Rahmen des Tarifverbundes auch in anderen Themenbereichen verstärkt zusammen (siehe Kapitel 6.2.2). Voraussichtlich auf Dezember 2017 wird der Kanton Schaffhausen dem Tarifverbund Ostwind beitreten.

Als oberstes Gremium befasst sich der Tarifverbundrat mit der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des Tarifverbundes. Um die Geschäfte für den TVR vorzubereiten, haben sich die Kantone und grösseren Städte im Bestellerausschuss (BEA) zusammengeschlossen.

Die finanzielle Entwicklung zeigt steigende Umsätze. So sind die Verkäufe im Jahr 2015 gegenüber 2014 um rund 4 Prozent oder 6,4 Mio. Franken gestiegen. Der Gesamtumsatz betrug für das Jahr 2015 rund 142 Mio. Franken. Davon beträgt der Anteil der Einzelfahrauseise rund 86 Mio. Franken und derjenige der Abos rund 56 Mio. Franken. Grund für die Umsatzzunahme ist die Einführung der S-Bahn auf Dezember 2013. Allerdings blieb die Zunahme unter den Erwartungen, was eine Korrektur der Prognosen für die Periode 2016 und 2017 erforderlich machte. Das bedeutet, dass die Transportunternehmen weniger Erlöse in die Offerten einrechnen können und damit die Abgeltungen steigen. Trotzdem ist es gelungen, die Abgeltungen für Appenzell Ausserrhoden stabil zu halten (siehe Kapitel 8.3). Sollte die Entwicklung weiterhin schleppend sein, wirkt sich dies ab 2018 aber negativ auf den Finanzbedarf aus. Auswirkungen auf der Kostenseite wie zum Beispiel Investitionen in neues Rollmaterial (siehe Kapitel 7.2.1) haben aber je nach Beteiligung an der Linie grösseren Einfluss auf die Abgeltungen und damit auf den Finanzbedarf des Kantons.

Im Bereich des Tarifsortiments wird seit Dezember 2014 eine 9-Uhr-Tageskarte zum attraktiven Preis von Fr. 20 (Basis Halbtax) angeboten. Mit dieser Tageskarte können alle Bahnen und Busse des öffentlichen Verkehrs im Ostwind-Gebiet benutzt werden. Ausserdem haben die Ostschweizer Hoteliers eine Ostschweizer Gästekarte (abgekürzt Oskar) lanciert. Zielgruppe sind Geschäfts- und Freizeitreisende, die ab zwei Übernachtungen in einem Hotel diese Karte beziehen können. Der Fahrgast profitiert von der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im ganzen Ostwind-Gebiet und im Flexitax (Schaffhausen) sowie vom kostenlosen Zugang zu touristischen Attraktionen wie Bergbahnen, Schifffahrt, Museen und Schwimmbäder. Die Finanzierung erfolgt über die Benutzer, die Hoteliers und touristischen Leistungsträger sowie über Fördergelder der öffentlichen Hand.

Sowohl die 9-Uhr-Tageskarte als auch die Gästekarte sind aus touristischer Sicht wichtig für Appenzell Ausserrhoden. Deshalb wird das interkantonale Projekt der Gästekarte über Mittel der neuen Regionalpolitik (NRP) aktiv unterstützt.

6.2.2 Projekte verstärkte Zusammenarbeit

Die Kantone und Transportunternehmen haben ihre Zusammenarbeit auf das Jahr 2012 verstärkt und über den Tarif hinaus auf weitere Themenfelder ausgeweitet. Einige konkrete Beispiele dazu:

- Verstärkte Zusammenarbeit im Bereich des Freizeitmarketings
- Weiterentwicklung der Qualitätsmessung
- Verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit
- Durchführung der Kundenzufriedenheitsumfrage für das OTV-Gebiet
- Umsetzung der Dynamischen Fahrgastinformation für das Verbundgebiet

Die bisherigen Erfahrungen im Bereich der verstärkten Zusammenarbeit sind zweigeteilt. Einerseits konnten einige Projekte erfolgreich abgeschlossen werden. Andererseits zeigt sich, dass die Interessenlage zwischen den Transportunternehmen und den Kantonen je nach Projekt sehr unterschiedlich ist.

Die geschilderte Entwicklung führt dazu, dass immer weniger Projekte über die gemeinsame Plattform abgewickelt werden. Die Kantone werden deshalb die aktuelle Strategie überdenken. Mit Eintritt des Kantons Schaffhausen kommen ausserdem organisatorische Veränderungen auf den Verbund zu. Diesbezüglich ist es für Appenzell Ausserrhoden aus politischen Gründen wichtig, weiterhin angemessen in den Entscheidungsgremien des Verbundes vertreten zu sein.

6.3 Kanton Appenzell Ausserrhoden

6.3.1 Instrumente zur Beurteilung von Kosten und Qualität der TU

Mit einem Abgeltungsvolumen von jährlich wiederkehrend rund 20 Mio. Franken (Stand 2019, inklusive Bundesanteil) ist es wichtig, dass der Kanton auch über entsprechende Instrumente verfügt, mit denen Kosten und Qualität der TU überprüft werden können. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist aber zu klein, um ein eigenständiges System aufzubauen. Erfahrungen zeigen, dass nur ein überkantonaler oder schweizweiter Vergleich Sinn macht. Auf diese Weise stehen genügend vergleichbare Linien und deren Daten zur Verfügung, die einen aussagekräftigen Vergleich zwischen den TU im Sinne eines Benchmark ermöglichen.

Um die Daten über die Jahre erfassen und auswerten zu können, muss ein entsprechendes Kennzahlensystem vorhanden sein. Seit 2015 verfügt Appenzell Ausserrhoden über einheitlich erhobene Kennzahlen, die bis ins Jahr 2011 zurückreichen. Die Systematik ist dabei mit dem Kennzahlensystem des Bundes abgeglichen. Ausserdem hat Appenzell Ausserrhoden bei Linien, die mit dem Kanton St. Gallen gemeinsam bestellt werden, Einblick in ein Benchmarksystem. Dieses deckt einen grossen Teil der kantonalen Buslinien ab.

Wichtig ist, dass neben den Kosten auch die Qualität in die Beurteilung einfließt. Nur so ist eine ganzheitliche Betrachtung gewährleistet. Mit der Kundenzufriedenheitsumfrage besteht ein entsprechendes Messinstrument, das seit 2005 im Ostwind eingesetzt wird. Als Grundlage für Vergleiche zwischen den TU ist die Messung der Kundenzufriedenheit aber weniger geeignet, da sie die subjektive Wahrnehmung des Kunden zeigt. Diese Wahrnehmung ist zum Beispiel betreffend Pünktlichkeit bei einem Pendler oder einem Freizeitreisenden sehr unterschiedlich ausgeprägt. Deshalb spielt das vom Bund aufgebaute Qualitätssystem (siehe Kapitel 6.1.3) eine wichtige Rolle.

Wie in Kapitel 2 aufgezeigt, werden die Linien der TU ausserdem periodisch einer Erfolgskontrolle unterzogen. Massgebend sind dabei der Kostendeckungsgrad sowie die Nachfrage auf den einzelnen Linien. Dabei wird aber nicht wie beim Kennzahlensystem die Effizienz der Leistungen beurteilt, sondern die Effektivität (werden die richtigen Angebote bestellt).

6.3.2 Zielvereinbarungen

Gemäss den Artikeln 24 bis 26 ARPV können Bund und Kantone mit den Transportunternehmen in mehrjährigen Zielvereinbarungen mittel- oder langfristige finanzielle und qualitative Ziele vereinbaren. Nach Artikel 25 ARPV muss in der Zielvereinbarung mindestens folgendes festgelegt werden:

- a. die Ziele, namentlich die Abgeltungs-, Angebots-, Kosten-, Ertrags- und Qualitätsziele;
- b. die Dauer der Zielvereinbarung;
- c. die Fälle, in welchen die Zielvereinbarung angepasst werden kann;
- d. Regelungen des Controllings sowie der Berichterstattung;
- e. Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden.

Der Abschluss einer Zielvereinbarung macht Sinn, wenn die Auswertungen von Kosten und Qualität zeigen, dass ein entsprechender Handlungsbedarf besteht. Aufgrund von Kennzahlenvergleichen hat zum Beispiel der Kanton St. Gallen in den letzten Jahren einige Zielvereinbarungen abgeschlossen. Im Kanton Appenzell Ausserrhoden war das bis jetzt noch nicht der Fall.

Die Erfolgskontrolle (siehe Kapitel 2) und entsprechende Kennzahlenvergleiche (Instrumente siehe Kapitel 6.3.1) zeigen, dass bei den Postautolinien im Appenzellerland Handlungsbedarf besteht. So ist Appenzell Ausserrhoden in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem Bund zur Zeit daran, für die Jahre ab 2018 eine entsprechende Zielvereinbarung mit Postauto abzuschliessen.

6.3.3 Ausschreibungen

Im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform wurden auch die Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr neu geregelt. Das Instrument der Ausschreibungsplanung wurde dabei neu eingeführt. Jeder Kanton erstellt gemäss Artikel 27 ARPV in Zusammenarbeit mit dem Bund eine eigene, kantonsbezogene Ausschreibungsplanung. Eine Ausschreibungsplanung muss unter anderem Auskunft über den geplanten Zeitpunkt der Ausschreibung oder über den Ausschreibungsgrund geben. Wenn ein bestehendes Verkehrsangebot ausgeschrieben wird, muss dieses spätestens zwölf Monate vor der Ausschreibung in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

Appenzell Ausserrhoden hat bisher noch keine Busleistungen ausgeschrieben. Die Erfahrungen zeigen, dass es bei bestehenden Linien aufgrund des grossen Aufwandes sinnvoll ist, nur ganze Linienbündel auszuschreiben. Ausserdem können solche Ausschreibungen nur auf den Ablauf der Konzessionsdauer gemacht werden, die bei den Buslinien in der Regel 10 Jahre beträgt.

Bei bestehenden Linien möchte Appenzell Ausserrhoden zuerst den Weg der Zielvereinbarung gehen. Dieses Vorgehen hat sich bewährt, da eine Ausschreibung erhebliche Ressourcen bindet und einige Risiken birgt. Zeigt sich aber, dass die in Kapitel 6.3.2 erwähnte Zielvereinbarung nicht eingehalten werden kann, besteht die Möglichkeit, die Leistungen mit Ablauf der Zielvereinbarung auszuschreiben. Kommt die Zielvereinbarung nicht zustande, müssten die Linien in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

Bei neuen Linien ist jeweils zu prüfen, ob die Linien auszuschreiben sind. Gemäss Artikel 27b ARPV kann aber auf eine Ausschreibung verzichtet werden, wenn in der Region nur ein Transportunternehmen mehrere miteinander verknüpfte Buslinien betreibt und sich das neue Verkehrsangebot so in das bestehende Netz einfügen lässt, dass sich betriebliche Synergien mit den bestehenden Linien ergeben.

Bei den in diesem Konzept vorgeschlagenen Angebotsänderungen kann somit auf eine Ausschreibung verzichtet werden. Eine Ausnahme ist die Linie 80.180 St.Gallen-Stein-Hundwil-Herisau. Sollte die Linienführung geändert werden (frühestens auf Dezember 2022 möglich), ist zu prüfen, ob eine Ausschreibung zielführend ist, da die Verknüpfung mit der Linie 80.182 entfällt und sich somit eine neue Ausgangslage ergibt.

6.3.4 Alternative Betriebsformen

Im Rahmen der Bahnreform 2 wurde auf Bundesebene beschlossen, bei regionalen Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30 Prozent eine Umstellung auf alternative Betriebsformen wie zum Beispiel auf Busse zu prüfen. Die Überprüfung erfolgt jeweils vor der Genehmigung der Beschaffung neuen Rollmaterials und vor dem Entscheid über grössere Infrastrukturinvestitionen. Eine Umstellung ist sinn-

voll, wenn kundenfreundliche Alternativen vorhanden sind, die ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Bei der Überprüfung sollen gemäss Artikel 19 ARPV neben der Wirtschaftlichkeit insbesondere auch die Kosten und Erlöse der Infrastruktur der betreffenden Strecke, die Auslastung der Linie während den Hauptverkehrszeiten sowie die Auswirkung einer allfälligen Umstellung auf die Qualität der Erschliessung als Kriterien berücksichtigt werden.

Wirtschaftlichkeit und Nachfrage zeigen, dass folgende Bahnlinien vertieft zu prüfen sind:

Linie 1)	KDG Ziel	KDG IST 2015	erreicht	Einsteiger Ziel	Einsteiger Plan 2016	erreicht
856 Altstätten-Gais	30%	30%	Knapp, Tendenz sinkend	20	12	nein
857 Rorschach-Heiden	30%	31%	Knapp, Tendenz sinkend	20	18 3)	nein
858 Rheineck-Walzenhauen	30%	26%	nicht erreicht	20 / 8 2)	7	nein

- 1) Grundlage: Kennzahlen aus Offerten 2016 (Einsteiger im stärkst belasteten Querschnitt) und IST 2015 (KDG)
- 2) Wenn wie im öV-Konzept 2011-2016 aufgeführt Buskapazität hinterlegt wird, sind nur 8 Einsteiger notwendig
- 3) Wenn mit Einsteigern pro Kurs gerechnet wird, erreicht die Linie 857 mit 24 Einsteigern den Zielwert

Diese Linien werden gemeinsam mit dem Kanton St.Gallen bestellt. Die Tendenz zeigt in den letzten Jahren sinkende Kostendeckungsgrade (die teilweise unter der vom Bund geforderten Schwelle von 30% liegen) sowie eine Nachfrage, die unterhalb der Schwellenwerte liegt. Die Auswertung in Kapitel 2.3 zeigt, dass es mit der S81 und S82, die zwischen Herisau und St.Gallen verkehren, zwei weitere Bahnlinien gibt, die beim Kostendeckungsgrad ebenfalls kritische Werte aufweisen. Allerdings sind dies ergänzende Angebote, die mit Blick auf den Gesamtkorridor die Vorgaben des Bundes problemlos erfüllen. Ausserdem werden sich ab Dezember 2018 neue Durchmesserlinien ergeben.

Der Vergleich der erwähnten Linien mit der Buslinie 80.190 Teufen-Speicherschwendi und der S22 St.Gallen-Gais-Appenzell zeigen folgendes Bild:

Linie 1) 2)	856	857	858	80.190	855 (S22)
Kosten pro km	14.06	26.03	21.90	6.61	15.20
Abgeltung pro Einsteiger	5.50	4.65	4.51	2.91	1.97
Kostendeckungsgrad	30%	31%	26%	53%	57%

- 1) Grundlage: Kennzahlen aus Offerten 2016 und IST 2015
- 2) Nur Kennzahlen Betrieb (Infrastruktur wird ab 2016 vom Bund finanziert – Kantone beteiligen sich indirekt über pauschale Beiträge in den BIF)

Es ist klar, dass die Kostenstruktur der Bahnen nicht mit derjenigen der Busse vergleichbar ist. So machen die Rollmaterialkosten und die Trassengebühren bei den Bahnen zwischen 50% und 60% der Kosten aus. Der Vergleich zwischen Bahn und Bus soll jedoch aufzeigen, dass die Kostenunterschiede gross sind und deshalb eine Überprüfung dort zu rechtfertigen ist, wo Kostendeckungsgrad und Nachfrage tief sind. Unbestritten ist aber auch, dass die Bahn aus Kundensicht Vorteile in der Qualität aufweist, insbesondere bei längeren Reisezeiten oder bei Linien mit zum Teil schwierigen Strassenverhältnissen.

Fazit: Aufgrund der geschilderten Entwicklung soll gemeinsam mit dem Kanton St.Gallen und dem Bundesamt für Verkehr eine Studie (Kosten-Nutzen-Betrachtung) ausgelöst werden, um in Zusammenarbeit mit der AB das zukünftige Betriebskonzept der Linien 856, 857 und 858 ergebnisoffen und unter Berücksichtigung von verschiedenen Varianten (alternative Betriebsformen usw.) vertieft zu prüfen. Als Kriterien zu berücksichtigen sind wie eingangs erwähnt neben der Wirtschaftlichkeit und Qualität auch die Auslastung der Linien während den Hauptverkehrszeiten sowie zusätzlich die volkswirtschaftliche Bedeutung (z.B. Tourismus, historische Bedeutung etc.).

Im Rahmen der Studie ist zudem zu überprüfen, ob sich bei einer Umstellung auf alternative Betriebsformen auch angebotsseitig neue Perspektiven für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ergeben (vgl Kapitel 5.2.4). Ausserdem ist für die kommenden Jahre aufzuzeigen, welche grösseren Investitionen in die Infrastruktur anstehen und auf welchen Linien Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen anstehen. Abgeleitet daraus ist aufzuzeigen wie sich diese Investitionen auf die Kostenentwicklung der einzelnen Linien im Vergleich zu alternativen Betriebsformen auswirken.

6.3.5 Verstärkter Einbezug der Gemeinden

Die politischen Gemeinden werden bei Fahrplanänderungen jeweils über Vernehmlassungen in die Entscheide miteinbezogen. Einen regelmässigen Austausch über die Entwicklung im öffentlichen Verkehr in den einzelnen Regionen gibt es nicht.

Die Ausführungen zur Angebotsentwicklung 2018-2022 zeigen, dass in den nächsten Jahren einige Herausforderungen auf den Kanton zukommen. Da die Gemeinden unmittelbar betroffen sind und über den Gemeindeverteilschlüssel auch die Hälfte der Kosten für den Betrieb und Ausbau des öffentlichen Verkehrs tragen, macht ein stärkerer Einbezug Sinn. Vorgeschlagen wird aufgrund der Verkehrsräume die Bildung von zwei öV-Kommissionen, eine für das Vorderland mit Zentrum Heiden und eine für das Hinterland mit Zentrum Herisau. Es wird vorgeschlagen, dass die Kommissionen aus den Gemeindepräsidenten sowie den öV-Verantwortlichen der umliegenden Gemeinden und dem Leiter der öV-Fachstelle gebildet werden. Je nach Fra-

gestellung können externe Personen oder Vertreter der Transportunternehmen beigezogen werden.

Mit Einführung der öV-Kommissionen ist zu prüfen, ob die Verkehrskommission in der heutigen Form noch Sinn macht, oder ob diese nur noch bei Bedarf einzuberufen ist.

7. Infrastruktur

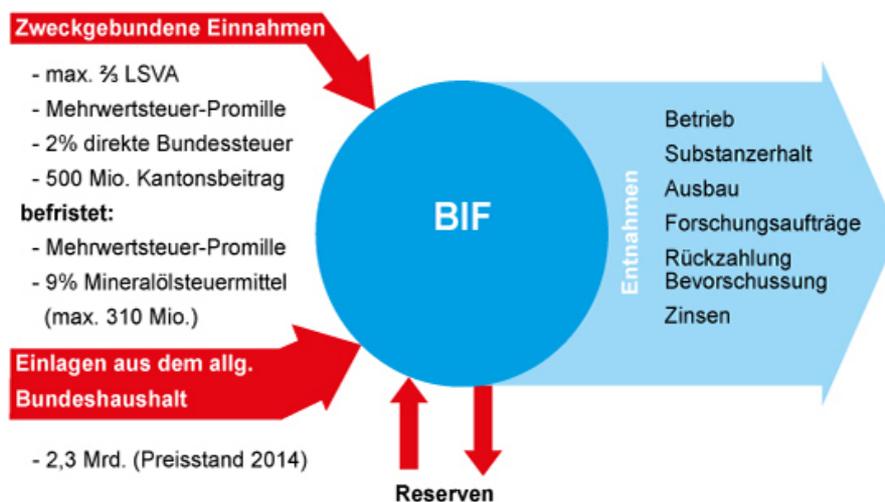
7.1 Finanzierung

7.1.1 Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Das Schweizer Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zugestimmt. Mit dieser Zustimmung wurde von Volk und Ständen auf Verfassungsstufe ein neuer unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) verankert. So wird ab dem Jahr 2016 die gesamte Infrastrukturfinanzierung, d.h. Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau, aus dem BIF bezahlt.

Damit ist die langfristige Entwicklung des Bahnangebotes gesichert. Die Konkretisierung und Umsetzung läuft über das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP). Im Rahmen von STEP sind für die Zeit bis 2050 Massnahmen und Projekte im Umfang von insgesamt rund 40 Milliarden Franken vorgesehen. Über die einzelnen Ausbauschritte entscheidet jeweils das Parlament. Der erste Ausbauschritt im Umfang von rund 6,4 Milliarden Franken wurde verabschiedet und soll bis 2025 realisiert werden. Der zweite Ausbauschritt auf 2030 wird im Moment in den Planungsregionen mit den Kantonen konkretisiert. Die Botschaft soll im Jahr 2018 dem Parlament vorgelegt werden.

Die Kantone beteiligen sich an der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken. Das sind 200 Mio. Franken mehr als bisher. Dieser Betrag ergibt sich dadurch, dass die Kantone einerseits 500 Mio. Franken in den BIF einzahlen, gleichzeitig jedoch um 300 Mio. Franken entlastet werden, da der Bund mit dem BIF die Finanzierung der Infrastrukturkosten der Privatbahnen vollständig von den Kantonen übernimmt. Sowohl die Finanzierung wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur wurden damit neu geregelt. Zusammenfassend erfolgt die Finanzierung über den BIF wie folgt:



Die Einlage von Appenzell Ausserrhoden in den BIF beträgt für die Jahre 2016 und 2017 rund 4,1 Mio. Franken pro Jahr. Berechnungsgrundlage für die Anteile der Kantone bilden die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Personen- und Zugskilometer im regionalen Personenverkehr (RPV).

7.1.2 Ausbau über Leistungsvereinbarung 2017-2020

Die Finanzierung von Betrieb- und Substanzerhalt wird mit den TU wie bisher über einen jeweils vierjährigen Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen geregelt. Für Appenzell Ausserrhoden relevant sind die Vereinbarungen mit den Appenzellerbahnen (AB) und der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2017-2020 werden wegen der in Kapitel 7.1.1 erwähnten Änderungen aber nur noch zwischen dem Bund und der betroffenen Bahn abgeschlossen. Die Kantone sind nicht mehr Vertragspartner und leisten keine direkten Beiträge mehr, sondern beteiligen sich über den erwähnten Pauschalbeitrag in den BIF.

Einzige Ausnahme sind Beiträge, die für die Anpassung des Rollmaterials an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) geleistet werden (z.B. für den nachträglichen Einbau von Klapptrittten). Da diese Beiträge für die kommenden Jahre gering sind, wird auf eine separate Auflistung in Ziffer 8 verzichtet.

7.1.3 Ausbau über die Agglomerationsprogramme

Der Infrastrukturfonds stellt seit 2008 Finanzmittel für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung. Für Appenzell Ausserrhoden relevant ist das Projekt DML, das Aufnahme in das Agglomerationsprogramm der 1. Generation gefunden hat und Mittel aus dem Infrastrukturfonds erhält. Der Bundesanteil beträgt je nach Projekt zwischen 30 und 50 Prozent.

Am 5. Juni 2016 haben Volk- und Stände die Initiative für eine „faire Verkehrsfinanzierung“ abgelehnt. Damit kann der Infrastrukturfonds (IF) zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) weiterentwickelt werden. Die noch vorhandenen Mittel im IF sollen anteilmässig in den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) überwiesen werden. Während dem der BIF für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen wurde, ist der NAF für die Strasseninfrastruktur bestimmt. Wie die Agglomerationsprogramme der 3. Generation im Detail finanziert werden, ist zur Zeit allerdings noch offen. Das hängt vom anstehenden Gesetzgebungsverfahren zum NAF ab.

Die entsprechenden Projekte der 3. Generation sind bis Ende 2016 beim Bund einzureichen und werden anschliessend vom Bund bewertet. Die Freigabe der Bundesmittel ist ab 2019 geplant. Grösstes Projekt für Appenzell Ausserrhoden ist diesbezüglich die Arealentwicklung des Bahnhofes Herisau unter Federführung der Gemeinde Herisau.

7.2 Bahn

7.2.1 Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen

Das Projekt für die DML wurde in den Jahren 2009 und 2011 eingereicht. Die politischen Beschlüsse im Kantonsrat von Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen sowie an der Landsgemeinde von Appenzell Innerrhoden fielen in den Jahren 2012 und 2013. Die notwendigen Infrastrukturmassnahmen kosten rund 90 Mio. Franken. Der Bau wird über Gelder aus dem Infrastrukturfonds (Kapitel 7.1.3) und der Leistungsvereinbarung (Ziffer 7.1.2) finanziert. Appenzell Ausserrhoden trägt gemäss Kantonsratsbeschluss vom November 2012 einen Anteil von 23,492 Mio. Franken.

Der Erhalt der Plangenehmigungsverfügung des Bundes vom 23. November 2015 war ein wichtiger Meilenstein im Projekt. Die Inbetriebnahme der DML wird dadurch mit Stand heute auf den Fahrplanwechsel Ende 2018 erfolgen.

Um das Angebot ausbauen zu können (siehe Kapitel 5.2.1), sind Infrastrukturmassnahmen auf den Linien St. Gallen–Trogen und St.Gallen–Gais–Appenzell notwendig. Das grösste Teilprojekt ist der Ruckhaldentunnel, der dank dem Wegfall der Zahnradstrecke die notwendige Fahrzeitverkürzung für eine Zugskreuzung und damit die Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Trogen und Teufen ermöglicht. Der Durchstich wird im Sommer 2017 erfolgen. Der AB-Bahnhof St.Gallen erhält eine durchgehende Doppelspur und die beiden heute getrennten Linien werden verbunden.

Beim Teilprojekt Güterbahnhof wird nun definitiv die Variante Nord projektiert. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit der SBB. Da die Planung viele Teilprojekte beinhaltet, kann die Halte- und Kreuzungsstelle Güterbahnhof nicht auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke fertiggestellt werden. Deshalb gilt voraussichtlich bis 2021 wie bereits erwähnt ein Übergangsfahrplan. Die Ortsdurchfahrt Teufen wird in den Jahren 2020 und 2021 realisiert. Sie hat keinen Einfluss auf den Fahrplan.

Neben der bereits in Kapitel 5.2 erwähnten Rollmaterialbeschaffung ist geplant, im Jahr 2018 für die Revision der Züge in Appenzell ein neues Instandhaltungszentrum in Betrieb zu nehmen und die Werkstätte im Speicher für den kleinen Unterhalt auszubauen. Geschlossen werden dafür die Werkstätte in Gais und Herisau.

Die Finanzierungsvereinbarung für den Bau der Infrastruktur wurde im Frühling 2016 von allen Vertragspartnern unterzeichnet. Die aktuellen Kostenschätzungen (Stand Finanzierungsvereinbarung) bewegen sich im Rahmen der gesprochenen Kredite zuzüglich Teuerung. Für den Kanton ergeben sich mit Blick auf die Finanzierung der Infrastruktur und den nachfolgenden Betrieb folgende zwei Herausforderungen:

- Bei der Infrastruktur beinhaltet vor allem der Ruckhaldentunnel ein gewisses Kostenrisiko. Insbesondere gibt es geologische Unabwägbarkeiten, die im Voraus nicht absehbar sind. Da der Bundesbeitrag über den Infrastrukturfonds plafoniert

ist, müssten allfällige Mehrkosten durch die Kantone getragen werden. Appenzell Ausserrhoden trägt dabei prozentual den grössten Anteil. Risikomindernd ist die Tatsache, dass noch eine Reserve von ca. 5 Mio. Franken zur Verfügung steht, die über einen Landverkauf im Gebiet Ruckhalde realisiert werden kann.

- Die DML führt auf Grundlage der politischen Beschlüsse zu einem Angebotsausbau, der ab 2019 zu jährlich wiederkehrenden Kosten für den Betrieb führt. Ausserdem fallen Investitionsfolgekosten für die Beschaffung des neuen Rollmaterials und den Bau des Instandhaltungszentrums in Appenzell an. Eine Kumulation in den Jahren 2018 und 2019 ergibt sich, da zeitgleich mit den Tangofahrzeugen für die DML auch fünf neue Triebzüge für die Linie Gossau-Appenzell-Wasserauen beschafft werden. Da mit der Einführung der DML dank dem Wegfall der Zahnradstrecke weniger Unterhaltskosten anfallen und dank besserer Fahrzeugumläufe Synergien erzielt werden, fallen die Kosten zum Angebotsausbau auf den ¼-Takt tiefer aus, als es sonst der Fall gewesen wäre.

Die Entwicklung der Kosten für Infrastruktur und Betrieb sind im Detail in den Kapiteln 8.2 und 8.3 aufgeführt.

7.3 Bus

7.3.1 Bushof und Bahnhofplatz Herisau

Der Bahnhof Herisau ist mit dem Zusammentreffen verschiedener Bahn- und Buslinien eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. In städtebaulicher Hinsicht ist das Areal des Bahnhofs schwach entwickelt. Auf Grundlage einer Vereinbarung vom Dezember 2012 wurde ein Entwicklungskonzept für die Arealentwicklung des Bahnhofes Herisau erarbeitet, das seit Dezember 2015 vorliegt. Teil dieses umfassenden Konzeptes betrifft den Umbau des Bahnhofes mit neuem Bahnhofplatz und behindertengerechtem Bushof. Konkret ist folgendes geplant:

- Verlegung und Neugestaltung des Bushofes mit acht Haltepunkten an einem neuen Mittelperron
- Neukonzeption der Gleisanlagen der AB mit Ausweichstelle
- Neubau Mittelperron AB mit Verlängerung der Personenunterführung Ost
- Ausbau der Personenunterführung West
- Platzgestaltung mit Taxiabstellplätzen und Kiss & Ride-Stellplätzen

Mit diesem Projekt kann der Umstieg zwischen Bahn und Bus massgeblich verbessert werden. Auch die Zugänge für Fussgänger und Velofahrer werden deutlich attraktiver. Die geschätzten Kosten betragen rund 30 Mio. Franken (+/- 20 Prozent). Der Baubeginn ist auf das Jahr 2019 geplant.

Damit das Projekt umgesetzt werden kann, sind in einem nächsten Schritt die Kosten zu konkretisieren und die Finanzierung sicherzustellen. Da das Projekt im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthalten ist, kann mit einer Unterstützung des

Bundes gerechnet werden. Der Bundesanteil dürfte zwischen 30% und 40% liegen. Für das Projekt ist ein Beitrag des Kantons über Art. 7 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGs 760.1) möglich. Die Höhe des Beitrages ist zwischen der Gemeinde Herisau und dem Kanton zu verhandeln. Im Sinne einer Grössenordnung ist im öV-Konzept (siehe Kapitel 8.2) sowie im Finanzplan 2018-2020 ein Beitrag des Kantons für den Teil Bushof inkl. Überdachung enthalten. Aufgrund der Beitragshöhe fällt die Zusicherung des Beitrages in die Kompetenz des Kantonsrates.

7.3.2 Bushof Heiden

Heiden ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt im Appenzeller Vorderland. Zahlreiche Buslinien verbinden ab Heiden die umliegenden Gemeinden. Ausserdem hat Heiden mit der Linie 857 Rorschach-Heiden Anschluss an das Netz der SBB in Rorschach.

Die Halteorte von Bahn und Postauto befinden sich heute nicht am selben Ort. Das führt dazu, dass der öffentliche Verkehr in Heiden zwei Zentren hat, nämlich den Bahnhof und den Kirchplatz. Diese Situation ist für den Umstieg der Fahrgäste nicht optimal. Die AB haben deshalb anfangs 2014 in Abstimmung mit Postauto eine Vorstudie erarbeitet, die mögliche Lösungen am Bahnhof Heiden aufzeigt. Die wichtigsten Vorteile sind:

- Bahn und Postauto fahren ab Bahnhof Heiden. Der Umstieg Bahn/Bus wird damit massgeblich verbessert.
- Der öV-Knoten Heiden wird aufgewertet. Vom direkten Anschluss wird auch die Linie 857 Rorschach-Heiden profitieren.
- Der Kirchplatz wird frei für eine optimale Nutzung durch die Gemeinde Heiden.

Die Gesamtkosten betragen gemäss Vorstudie rund 3,4 Mio. Franken (+/-20%). Ins Gewicht fällt dabei die Dachkonstruktion für den Bushof mit rund 1,2 Mio. Franken. Wird das Projekt nicht umgesetzt, müssen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes mindestens die Perrons erhöht werden, was Kosten von rund 0,7 Mio. Franken auslöst.

Aktuell hat die Firma Metron eine Studie für die Linienführung der Busse innerhalb der Gemeinde Heiden erarbeitet. Damit das Projekt umgesetzt werden kann, ist in einem nächsten Schritt die Finanzierung sicherzustellen. Diesbezüglich wäre ein Beitrag des Kantons über Art. 7 GöV möglich.

7.3.3 Behindertengerechte Haltestellen

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG), das am dem 1.1.2004 in Kraft getreten ist, verlangt, dass bis spätestens Ende 2023 auch die Bushaltestellen grundsätzlich den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen anzupassen sind. Durch die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erhalten nicht nur gehbehinderte Personen die Möglichkeit, den Bus zu

benützen. Auch für Personen mit Kinderwagen, Rollgepäck etc. wird der Ein- und Ausstieg deutlich erleichtert, womit der Betriebsablauf optimiert werden kann.

Ein Teil der Bushaltestellen kann im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung oder im Zuge von Drittprojekten bis 2023 mit geringem Aufwand und unter Nutzung von Synergien hindernisfrei ausgestaltet werden. Andernfalls sind die Haltestellen gemäss den gesetzlichen Vorgaben – sofern verhältnismässig – innert genannter Frist hindernisfrei anzupassen. Ob eine solche Anpassung verhältnismässig ist, hängt gemäss BehiG davon ab, ob der zu erwartende Nutzen für gehbehinderte Personen in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand, zu den Anliegen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes oder zu den Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht.

Viele Bushaltestellen im Kanton sind aktuell noch nicht hindernisfrei ausgestaltet. Aktuell werden die Haltestellen vom Tiefbauamt systematisch erfasst. Bei dieser Bestandesaufnahme werden zum Beispiel die Art der Haltestelle, die Geometrie, die Höhe der Haltekante und das Umfeld der Haltestelle geprüft. Es werden aber auch Sicherheitsdefizite wie zum Beispiel ungenügende Sichtverhältnisse protokolliert.

Der Umbau der Haltestellen muss in Etappen erfolgen. Die Bedeutung der Haltestelle im Netz ist massgebend für die Priorisierung. Das bedeutet, dass gut frequentierte Haltestellen an zentraler Lage prioritär behandelt werden. Weitere Kriterien für die Bedeutung der Haltestelle im Netz sind:

- Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten
- Haltestellen im Umfeld von Alter-, Pflege- und Behindertenheimen
- Haltestellen bei Schulen
- Haltestellen bei Einkaufsmöglichkeiten
- Haltestellen bei Sport- und Kulturstätten
- Ist das Umfeld der Haltestelle behindertentauglich

Von den als prioritär zu behandelnden Haltestellen wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die Zuständigkeit liegt beim jeweiligen Strasseneigentümer. Als Bestandteil der Studie soll eine Grobkostenschätzung und allenfalls ein Kostenteiler erarbeitet werden. Der Entscheid – Umbau ja oder nein – wird anhand des Kosten-Nutzenverhältnis gefällt. Die Kosten werden über die Strassengesetzgebung finanziert.

8. Kostenentwicklung und Finanzierung

8.1 Bemerkungen zum Vorgehen

Das Konzept ist so aufgebaut, dass sich die Kostenentwicklung und Finanzierung grundsätzlich aus den Bemerkungen in den vorangegangenen Kapiteln ableiten lässt. In den nachfolgenden Tabellen wird deshalb darauf verzichtet, nochmals auf die Details hinzuweisen. Stattdessen wird jeweils in den Tabellen (Spalte 2) auf die relevanten Kapitel verwiesen. So werden nachfolgend nur einleitende Bemerkungen gemacht und zusätzlich auf Grundlagen verwiesen, die bis anhin im Konzept noch nicht erwähnt wurden.

Die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Beiträge des Kantons sind entsprechend im Voranschlag 2017 resp. im Finanz- und Investitionsplan 2018-2021 enthalten.

8.2 Entwicklung der Kosten für den Ausbau der Infrastruktur

Die in Kapitel 5 aufgeführten grundsätzlichen Veränderungen bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur führen dazu, dass sich die Kantone ab 2016 nur noch mit einem Pauschalbeitrag an den Infrastrukturkosten beteiligen. Ausgenommen sind Beiträge für Anpassungen am Rollmaterial gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (Kapitel 7.3.3) sowie Beiträge, die über andere Finanzierungsquellen mit Bundesbeteiligung geleistet werden. Darunter fallen die Beiträge an die DML (Kapitel 7.2.1), die über den Infrastrukturfonds laufen. Ausserdem hat der Kanton die Möglichkeit, sich über Art. 7 GöV an Infrastrukturausbauten (wie zum Beispiel in Herisau) zu beteiligen (Kapitel 7.3.1).

Für den Ausbau der Infrastruktur ist in den Jahren 2018 bis 2022 mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge inklusive Gemeindeanteile in 1'000 Franken):

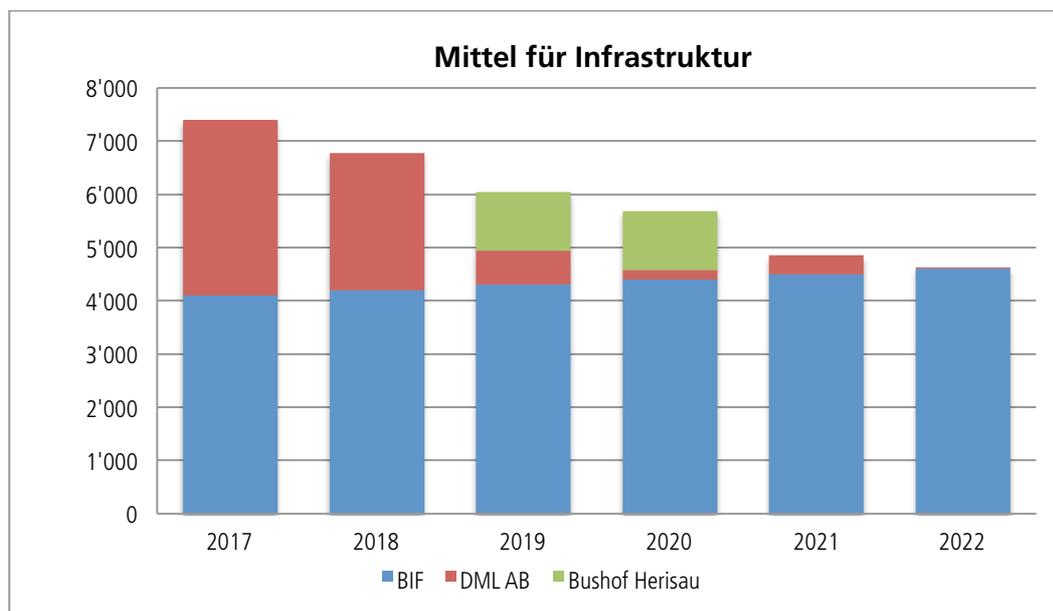
Mittel für Infrastruktur	Kapitel	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bahninfrastrukturfonds 1)	7.1.1	4'100	4'200	4'300	4'400	4'500	4'600
DML AB 2)	7.2.1	3'293	2'576	644	182	352	25
Bushof Herisau 3)	7.3.1	0	0	1'100	1'100	0	0
Total Infrastruktur 4)		7'393	6'776	6'044	5'682	4'852	4'625

1) Beiträge BIF mit Anpassung an die Teuerung und Entwicklung Zugkilometer (siehe Kapitel 7.1.1)

2) bis Ende 2015 hat Appenzell Ausserrhoden 11,4 Mio. Franken (inkl. Gemeinden) an die DML geleistet

3) prov. Beitrag, nach Vorliegen Projekt definitiv festzulegen

4) Beitrag an Bushof Heiden noch offen



Bei der Infrastruktur zeigen sich über die Jahre 2017 bis 2022 rückläufige Beiträge. Dies deshalb, weil die Beiträge von Kanton und Gemeinden an die DML auslaufen. In den Jahren 2019 und 2020 wird diese Entwicklung etwas abgeschwächt, weil Beiträge an den Bushof Herisau geleistet werden. Zeitliche Verschiebungen beim Bahnhofprojekt Herisau sind allerdings nicht ausgeschlossen.

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Beiträge grösseren Schwankungen unterworfen sind. Durchschnittlich über die Jahre 2017 bis 2022 sind es pro Jahr rund 6 Mio. Franken. Im Vergleich zum öV-Konzept 2011 bis 2016 liegen die Beiträge für die Periode 2017 bis 2022 etwa in gleicher Höhe. Allerdings sind die Beiträge nicht vergleichbar, weil sich die Kantone ab 2016 nicht mehr an den Leistungsvereinbarungen der Bahnen beteiligen, sondern Pauschalbeiträge in den BIF leisten. Für Appenzell Ausserrhoden entfallen somit die Darlehenszahlungen für Unterhalt und Erneuerung der Privatbahnen sowie die Abgeltungen für die Abschreibung der Bahninfrastruktur, wie sie im öV-Konzept 2011-2016 im Kapitel 7.1 zu finden sind.

8.3 Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus

Um die Abgeltungsentwicklung der Bahn- und Busunternehmen für die Jahre 2018 bis 2022 abschätzen zu können, wurden die aktuellen Offerten (2017) sowie die Richtofferten der TU (2018-2021) und Mittelfristpläne beigezogen. Die Herausforderung bei der Kostenabschätzung liegt darin, dass sich ab dem Jahr 2019 einige Änderungen ergeben werden. So sind neben der Einführung der DML auf Dezember 2018 auch neue Liniendurchbindungen bei der S-Bahn St.Gallen zu berücksichtigen (Kapitel 5.1.2). Beide Änderungen führen zudem zu Neuberechnungen der interkantonalen Verteilschlüssel (IKV). Der IKV wird nach Streckenlänge und Haltestellenabfahrten berechnet. Auf diese Weise kann die Abgeltung bei kantonsüberschreitenden Linien auf die beteiligten Kantone zugeschrieben werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt unter Vorbehalt der erwähnten Unsicherheiten, dass die Kosten zwischen 2017 und 2022 um rund 3,8 Mio. Franken oder um rund 22% ansteigen werden. Im Einzelnen entwickelt sich die Abgeltung für die Jahre 2018 bis 2022 wie folgt (Bund, Kanton und Gemeinden in 1'000 Franken):

Entwicklung der Abgeltungskosten für die Jahre 2018-2022 (Basis 2017)							
	Kapitel	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Abgeltung Bahnangebot 1)	5.5.2	10'985	12'609	13'601	13'394	13'444	13'587
Abgeltung Busangebot	5.5.2	5'711	5'775	5'734	5'784	5'834	5'889
Angebotsausbau Bahn 2)	5.5.3			800'	800'	800'	800'
Angebotsausbau Bus 3)	5.5.3		100'	200'	200'	200'	200'
Total Abgeltung 4)		16'696	18'484	20'335	20'178	20'278	20'476

1) ohne Abzug Darlehensrückzahlungen SOB und AB von jährlich wiederkehrend rund Fr. 300'000.- (Beiträge von Jahr zu Jahr abnehmend)

2) ¼-Takt Teufen-Trogen in HVZ und durchgehender ¼-Takt St.Gallen-Herisau

3) HVZ-Verdichtung Linie 180 und kleinere Anpassungen

4) Tarifmassnahmen gemäss öV-Konzept 2011-2016 (S. 45) sind ab 2013 in der Abgeltung integriert

Der erwähnte Kostensprung findet je hälftig in den Jahren 2018 und 2019 statt. Bezogen auf das Jahr 2018 sind es zur Hauptsache die Investitionsfolgekosten, die sich durch die Erneuerung des Rollmaterials für die DML und für die Linie Gossau-Appenzell-Wasserauen ergeben. Dazu kommen im Jahr 2019 die Investitionsfolgekosten für das neue Instandhaltungszentrum in Appenzell sowie die Einführung des ¼-Taktes zu Hauptverkehrszeiten auf der Linie Teufen-St.Gallen-Trogen sowie des durchgehenden ¼-Takts auf dem Streckenabschnitt zwischen Herisau und St.Gallen.

Die Modernisierung der Appenzeller Bahnen sowie die beiden Angebotsausbauten sind wichtige Anliegen, die im kantonalen Richtplan aufgeführt sind und die den Kanton als Wirtschaftsstandort und Lebensraum stärken und dem Tourismus neue Impulse geben.

8.4 Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden

8.4.1 Kantonsquote

Ein wichtiger Parameter für die Finanzierung des Angebotes ist der Bundesanteil. Die Kantons- und Gemeindeanteile variieren je nach Anteil, den der Bund über die sogenannte Kantonsquote übernimmt.

Die Berechnung der Kantonsquote für die Jahre 2017 und 2018 richtet sich nach dem Schreiben des BAV vom Januar 2016 sowie nach den Bemerkungen zum Verpflichtungskredit in Kapitel 6.1.1. Es wird davon ausgegangen, dass der Bund seinen Anteil an den Investitionsfolgekosten der DML (Rollmaterial und neues Instandhaltungszentrum) und an den Kosten des Angebotsausbaus ebenfalls leistet. Allerdings kann zum heutigen Zeitpunkt nicht verlässlich gesagt werden, wie hoch die Kantonsquote in den Jahren ab 2018 sein wird, da sich bei den Fahrzeugbeschaffungen

(DML) noch Änderungen ergeben können und die Höhe der Bundesmittel für 2018 und 2019 (und damit die Höhe der Kantonsquote) erst im Laufe des Jahres 2017 definitiv feststehen wird.

Unter Berücksichtigung dieser Unsicherheiten ergibt sich für Appenzell Ausserrhoden folgende Entwicklung der Kantonsquote (Basis 2017 in 1'000 Franken):

Jahr	Kantonsquote	Bemerkungen
2017	15'777	Ausgangslage gemäss Schreiben BAV vom Januar 2016
2018	17'286	inkl. Kantonsquotenerhöhung für die Beschaffung von 4 Triebzügen auf der Linie Gossau-Wasserauen und von 12 GTW für die DML (je 50% 2018 und 2019)
2019	18'942	inkl. Kantonsquotenerhöhung für die Beschaffung von 12 GTW (je 50% 2018 und 2019) sowie für die Verdichtung zum ¼-Takt
2020	19'036	+ 0.5% Teuerung (Annahme)
2021	19'132	+ 0.5% Teuerung (Annahme)
2022	19'228	+ 0.5% Teuerung (Annahme)

Vom Total, wie es in der Spalte „Kantonsquote“ aufgeführt ist, trägt der Bund einen Anteil von 52% und Appenzell Ausserrhoden einen Anteil von 48%.

8.4.2 Finanzierung Bund und Kanton

Die in den Kapiteln 8.2 und 8.3 aufgeführten Kosten für Abgeltung und Infrastruktur werden durch Bund und Kanton wie folgt finanziert (in 1'000 Franken):

Jahr	Bund	Kanton (inkl. Gemeinden)		Total
	1) 2) Abgeltung Ange- bot	Abgeltung Ange- bot	Infrastruktur 3)	
2017	8'132	8'564	7'393	15'957
2018	8'989	9'495	6'776	16'271
2019	9'850	10'485	6'044	16'529
2020	9'899	10'279	5'682	15'961
2021	9'948	10'330	4'852	15'182
2022	9'998	10'478	4'625	15'103

1) Bundesbeiträge an die Finanzierung der Infrastruktur erfolgen ab 2016 über den BIF

2) prov. Kantonsquote ab 2018 (siehe Kapitel 8.4.1)

3) Beiträge an die Infrastruktur (BIF, DML, GöV Art. 7) gemäss Zusammenstellung in Kapitel 8.2

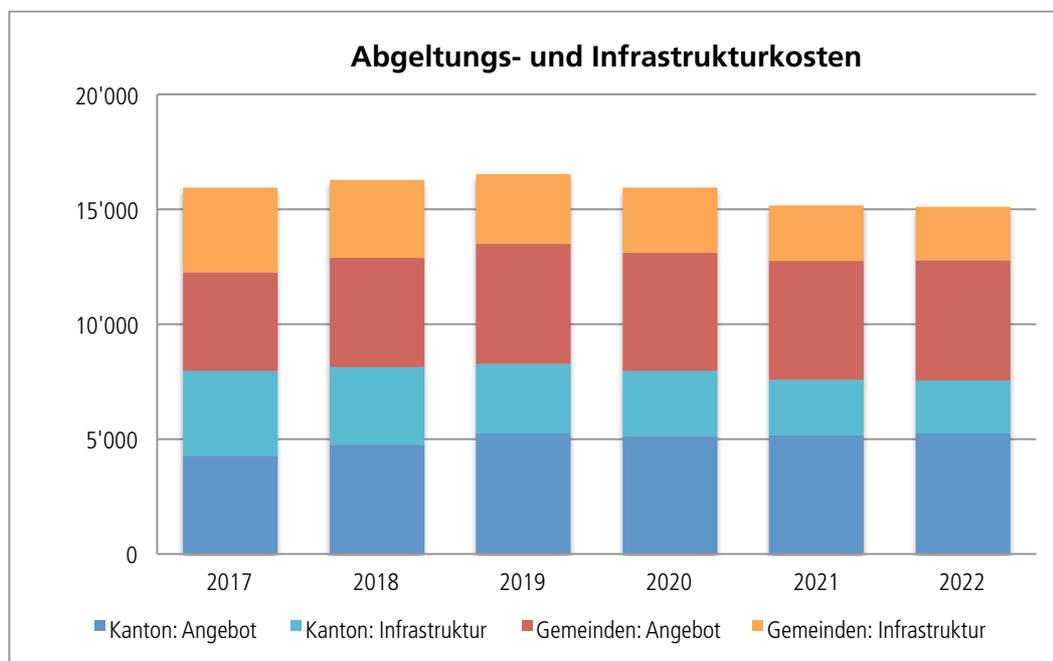
Bezogen auf das Angebot zeigt sich, dass Kanton und Gemeinden ab 2019 im Vergleich zu 2017 rund 2 Mio. Franken mehr finanzieren müssen. Der Bundesanteil steigt um rund 1,7 Mio. Franken. Voraussetzung ist, dass sich der Bund wie in Kapitel 8.4.1 erwähnt über die Kantonsquote an den Investitionsfolgekosten und an den Kosten des Angebotsausbaus beteiligt. Wäre dies nicht der Fall müssten Kanton und Gemeinden auch den Bundesanteil übernehmen oder auf den Angebotsausbau verzichten.

Bezogen auf die Infrastruktur läuft die Entwicklung wegen der rückläufigen Beiträge an die DML (Kapitel 8.2) in die entgegengesetzte Richtung. Das führt im Gesamttotal dazu, dass im Jahr 2019 mit rund 16,5 Mio. Franken die Belastung für Kanton und Gemeinden am Grössten ist und in den Folgejahren wieder unter den Stand von 2017 (15,9 Mio. Franken) zurückfällt. Vorbehalten bleiben die im Bericht beschriebenen Unsicherheiten (Entwicklung Kantonsquote, Zeithorizont etc.).

8.4.3 Kantons- und Gemeindeanteile

Die Gesamtkosten (Abgeltung und Infrastruktur) werden gemäss GöV Art. 16 je zu 50% zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Über die Jahre 2017 bis 2022 ergeben sich folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Kanton			Gemeinden		
	Angebot	Infrastruktur	Total	Angebot	Infrastruktur	Total
2017	4'282	3'697	7'979	4'282	3'697	7'979
2018	4'748	3'388	8'136	4'748	3'388	8'136
2019	5'243	3'022	8'265	5'243	3'022	8'265
2020	5'140	2'841	7'981	5'140	2'841	7'981
2021	5'165	2'426	7'591	5'165	2'426	7'591
2022	5'239	2'313	7'552	5'239	2'313	7'552



Im Jahr 2016 betragen die Beiträge von Kanton und Gemeinden für Abgeltung und Infrastruktur je rund 8,5 Mio. Franken. Dieser Vergleich zeigt, dass die Beiträge in den Jahren 2017 bis 2022 tiefer liegen. Der Grund sind auch hier die Beiträge an die DML, an die Kanton und Gemeinden im Jahr 2016 je rund 2,6 Mio. Franken geleistet haben und die bis 2022 gegen Null sinken. Entscheidend für die zukünftige Belastung sind allerdings nicht die Einmalkosten (DML), sondern die jährlich wiederkehrenden Kosten für das Angebot, die für Kanton und Gemeinden ab 2019 um rund 2 Mio. Franken pro Jahr ansteigen werden.

Für die einzelnen Gemeinden ergeben sich mit Bezug auf das Jahr 2019 (Einführung DML) folgende Beiträge:

Gemeinde	Verteilschlüssel Gemeindeanteile 1)	Total Gemeinde- anteile 2019 Angebot	Total Gemeinde- anteile 2019 2) Infrastruktur	Gesamttotal 2019
Bühler	4.28%	224'139	143'568	367'708
Gais	9.46%	495'932	316'957	812'889
Grub	2.01%	105'306	57'578	162'884
Heiden	5.97%	313'131	171'558	484'689
Herisau	24.22%	1'269'795	692'936	1'962'731
Hundwil	0.99%	52'167	28'893	81'060
Lutzenberg	1.98%	104'022	56'950	160'972
Rehetobel	3.17%	166'464	91'166	257'630
Reute	0.92%	48'443	26'460	74'904
Schönengrund	0.57%	29'872	16'414	46'286
Schwellbrunn	1.64%	85'896	47'486	133'382
Speicher	11.52%	604'011	348'498	952'509
Stein	1.52%	79'556	43'642	123'198
Teufen	12.68%	664'701	425'250	1'089'952
Trogen	4.72%	247'504	143'074	390'578
Urnäsch	4.65%	244'039	133'498	377'536
Wald	1.01%	53'147	29'108	82'255
Waldstatt	3.42%	179'412	98'027	277'439
Walzenhausen	2.73%	143'249	78'663	221'912
Wolfhalden	2.52%	132'213	72'272	204'485
Gemeinden total	100.00%	5'243'000	3'022'000	8'265'000

1) Verteilschlüssel Gemeindeanteile (Basis Fahrplan 2015)

2) DML-Beiträge (Anteil Gemeinden Fr. 322'000 für 2019) wurde mit speziellem Verteilschlüssel berechnet (RRB-2012-374)

Zu beachten ist, dass sich der Gemeindeverteilungsschlüssel auf das Jahr 2019 noch ändern wird. Insbesondere die Einführung des ¼-Taktes (DML und Herisau-St.Gallen) wird im Gemeindeverteilungsschlüssel zu Verschiebungen zulasten der Gemeinden Teufen und Herisau führen. Grund sind die Mehrabfahrten, die sich für die erwähnten Gemeinden durch diesen Angebotsausbau ergeben.

In dieser Tabelle ebenfalls enthalten sind die Beiträge an die DML. Dabei ist zu beachten, dass der Regierungsrat am 22. Februar 2011 (RRB-2011-81) beschlossen hat, die Investitionsbeiträge an die DML über eine Zeitdauer von 25 Jahren linear abzuschreiben. Damit fallen für Kanton und Gemeinden voraussichtlich ab 2020 jährlich wiederkehrende Abschreibungen von je rund 0,5 Mio. Franken an.

9. Fazit und Ausblick

In den Jahren 2018 bis 2022 wird der öffentliche Verkehr in Appenzell Ausserrhoden massgeblich ausgebaut und gleichzeitig steigt der Komfort für die Fahrgäste dank neuen Zügen und Infrastrukturausbauten. Zusammenfassend die wichtigsten Ausbauten und Erneuerungen, die zu diesem Quantensprung im öffentlichen Verkehr führen:

- Die Modernisierung der AB führt zu einem Erneuerungsschub für Appenzell Ausserrhoden. So sieht das neue Fahrplankonzept der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Troger einen Halbstundentakt zwischen Appenzell–St.Gallen sowie einen Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Troger–St.Gallen–Teufen vor. Dank den Investitionen in die Infrastruktur und in moderne Züge kann das neue verbesserte Angebot wesentlich effizienter und mit mehr Komfort für die Reisenden geführt werden.
- Auf den Fahrplan 2019 wird zwischen Zürich–St.Gallen ein „Vierzugskonzept“ 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 vorerst nur zur HVZ verkehrt. Die schnellen Züge legen die Strecke mit Halt in Zürich Flughafen und Winterthur in rund 60 Minuten zurück. Die Fahrzeit für die langsamen Züge beträgt 75 Minuten mit Halt zusätzlich auch in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau SG. Verbesserungen gibt es für die Anschlüsse von und nach Zürich auf der Linie 854 durch kürzere Umsteigezeiten in Gossau.
- Im S-Bahn-Verkehr ist auf der Achse Herisau–St.Gallen auf 2019 (S-Bahn St.Gallen 1. Teilergänzung) ein integraler ¼-Stunden-Takt vorgesehen. Damit werden neu von Montag bis Sonntag ganztags halbstündlich optimale Anschlüsse in Herisau von der AB Richtung St.Gallen und umgekehrt angeboten. Heute existieren diese Anschlüsse nur stündlich, ausser in der HVZ von Montag bis Freitag.
- Im Zuge dieser Veränderungen im Bahnverkehr werden auch die Buskonzepte überarbeitet und optimiert. Insbesondere im Raum Heiden kommt es zu grösseren Anpassungen.
- Grundlegend erneuert wird das Gebiet rund um den Bahnhof Herisau. Der Bahnhof Herisau ist mit dem Zusammentreffen verschiedener Bahn- und Buslinien eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Teil des umfassenden Entwicklungskonzeptes betrifft den Umbau des Bahnhofes mit neuem Bahnhofplatz und behindertengerechtem Bushof.

Alle diese Ausbauten in den Bereichen Infrastruktur und Angebot führen in den nächsten Jahren zu einem steigenden Finanzierungsbedarf für den Kanton und die Gemeinden. Damit die Kosten nicht aus dem Ruder laufen, sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Sehr wichtig ist die paritätische Beteiligung des Bundes an den geplanten Ausbauten der DML sowie an den Investitionsfolgekosten der Infrastruktur- und Rollmaterialerneuerungen. Ohne diese Bundesbeiträge müssten Kanton und Gemeinden jährlich wiederkehrend zusätzlich rund 2 Mio. Franken übernehmen.
- Die Transportunternehmen sind gefordert, ihre Leistungen weiterhin möglichst effizient und kostengünstig anzubieten. Um dies zu überprüfen und zu gewährleisten wird der Kanton Appenzell Ausserrhoden verstärkt die Instrumente Benchmark und Zielvereinbarung einsetzen. Ausschreibungen im Busbereich werden nur dann in Betracht gezogen, wenn die anderen Massnahmen nicht zum Ziel führen.
- Im weiteren zeigt die Stossrichtung der RPV-Reform (Kapitel 6.1.2), dass die kantonsübergreifende Zusammenarbeit immer wichtiger wird, um einen effizienten und gut abgestimmten öffentlichen Verkehr anbieten zu können. Mit dem Tarifverbund Ostwind haben die Ostschweizer Kantone und die Transportunternehmen ein gutes Fundament gelegt. Es gilt nun, die kantonsübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Bestellern weiter zu stärken und gemeinsam mit den Transportunternehmen geeignete Formen der Zusammenarbeit für die Zukunft zu finden.

Zum Schluss noch ein Ausblick auf die Jahre bis 2030. Dieser zeigt, dass in der Zeitperiode nach 2022 weitere wichtige Angebotsausbauten geplant sind. Bezogen auf Appenzell Ausserrhoden sind folgende Entwicklungen von Bedeutung:

- Gemäss Referenzkonzept STEP AS 2025 sollen zwischen Zürich und St.Gallen je zwei Fernverkehrszüge im ½-h Takt über den Flughafen Zürich mit Fahrzeiten von 60 resp. 75 Minuten verkehren. Die Anschlüsse in Gossau und St.Gallen Richtung Appenzellerland können weiter verbessert werden.
- Auf 2030 ist geplant, dass vier Züge von Zürich nach Winterthur via Wallisellen und vier Züge via Flughafen verkehren. Die beiden ½-Takte in den Korridor St.Gallen sollen so geführt werden, dass sie eine Fahrzeit von unter einer Stunde aufweisen. Dafür ist der Brüttener-Tunnel und die Führung der Züge über Wallisellen zwingend. Die dadurch gewonnene Zeit wird nach Winterthur für die Zusatzhalte Wil, Uzwil, Flawil und Gossau genutzt. In Gossau SG werden die Anschlüsse der Appenzeller Bahnen auf die Züge via Wallisellen ausgerichtet. Die Reisezeit aus dem Raum Zürich Richtung Appenzellerland (und umgekehrt) verkürzt sich damit gemäss Stand heute um 20-30 Minuten auf rund 60 Minuten nach Herisau und auf rund 90 Minuten nach Appenzell.
- Auf 2030 soll die Strecke Trogen–St.Gallen–Teufen im durchgehenden Viertelstundentakt und zwischen Teufen–Gais zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt geführt werden. Es ist ausserdem geplant, stündliche Eilzüge St.Gallen–Appenzell in den Takt einzubinden. Mit der Ausdehnung des

Viertelstundentakts sowie den taktintegrierten Eilzügen können die Anschlussverbindungen auf den Fernverkehr und den Regionalverkehr im Knoten St.Gallen weiter verbessert werden.

Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen	REX	Rheintal-Express (RE Wil–St.Gallen–Chur)
AG	Altstätten-Gais-Bahn (Kursbuch-Feld 856, Teil der AB)	RHB	Rorschach-Heiden-Bergbahn (Kursbuch-Feld 857, Teil und Vorgängerfirma der AB)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung	RhW	Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (Kursbuch-Feld 858, Teil und Vorgängerfirma der AB)
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (745.16)	RPV	Regionaler Personenverkehr
AS2025	Angebotsschritt 2025 (vgl. Glossar-Eintrag zu FABI)	SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BAV	Bundesamt für Verkehr	SGA	St.Gallen-Gais-Appenzell-Bahn (Kursbuch-Strecke 855, Teil und Vorgängerfirma der AB)
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen (bGs 151.3, „Behindertengleichstellungsgesetz“)	SOB	Südostbahn AG
BIF	Bahninfrastrukturfonds (vgl. Glossar-Eintrag zu FABI)	STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (vgl. Glossar-Eintrag zu FABI)
DML	Durchmesserlinie (vgl. Glossar)	TB	Trogenerbahn (Kursbuch-Strecke 859, Teil und Vorgängerfirma der AB)
EC	EuroCity	THB	THURBO AG
FABI	Vorlage über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, vgl. Glossar.	TU	Transportunternehmen
GAW	Bahnlinie Gais–Appenzell–Wasserauen (Kursbuch-Feld 854, Teil der AB)	UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
GöV	Gesetz über den öffentlichen Verkehr (bGs 760.1)	VAE	Voralpenexpress (Produkt der SOB, vergleichbar mit einem RE).
HVZ	Hauptverkehrszeit (vgl Glossar)		
IC	InterCity		
ICN	InterCity-Neigezug		
IR	InterRegio		
KDG	Kostendeckungsgrad (vgl Glossar)		
MIV	Motorisierter Individualverkehr		
NVZ	Nebenverkehrszeit		
OTV	Ostwind-Tarifverbund		
öV	öffentlicher Verkehr		
PAG	PostAuto Schweiz AG, im vorliegenden Bericht ist i.d.R. die Einheit PostAuto Ostschweiz gemeint.		
RE	RegioExpress		

Glossar

Agglomerationsprogramm	In drei aufeinanderfolgenden Agglomerationsprogrammen zeigen die Agglomerationen der Schweiz auf, wie ihre zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgen soll und welche Massnahmen dazu notwendig sind. Basierend auf diesen Programmen bewilligt der Bund massnahmenbezogene Finanzbeiträge aus dem → <i>Infrastrukturfonds</i> , wo insgesamt 3.44 Milliarden Franken für diesen Zweck zur Verfügung stehen. Die Höhe der Mitfinanzierung ergibt sich aus der Wirksamkeit und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Programme und Massnahmen sowie der Priorität. Derzeit läuft die Ausführung der 2. Generation Agglomerationsprogramme, die Programme der 3. Generation werden bis Ende 2016 dem Bund eingereicht.
Durchmesserlinie	Als Durchmesserlinie wird grundsätzlich eine (neue) Bahnstrecke bezeichnet, welche zwei bestehende Linien so verbindet, damit diese ohne Richtungswechsel und Umsteigen durchgehend befahrbar sind. Im vorliegenden Bericht wird mit „Durchmesserlinie“ die AB-Linie Appenzell–St.Gallen–Trogn gemeint, welche dank der Neubaustrecke zwischen Riethüsli und St.Gallen (inkl neuem Bahnhof St.Gallen) ab Dezember 2018 umsteigefrei befahren wird.
FABI	Die „Vorlage über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ wurde von der Schweizer Stimmbevölkerung am 9. Februar 2014 angenommen. Sie umfasst den neuen „Bahn-Infrastruktur-Fonds“, welcher über diverse Quellen gespeist wird und welcher neu ausschliesslich Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert. Als Grundlage für die Finanzierung wird ein so genanntes STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm) erstellt. Dieses umfasst fünfjährige Ausbauschritte (AS), deren Inhalt jeweils durch die Bundesversammlung beschlossen wird.
Hauptverkehrszeit	Vgl. „Verkehrszeiten“
Infrastrukturfonds	Der Infrastrukturfonds des Bundes stellt seit 2008 und bis 2028 insgesamt 20.8 Milliarden Franken für die Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung. Nebst dem Substanzerhalt und Ausbau von Nationalstrassen und Hauptstrassen in Berggebieten fließen 6 Milliarden Franken in den öffentlichen und privaten Verkehr in Agglomerationen; dieses Geld wird mehrheitlich über die → <i>Agglomerationsprogramme</i> verteilt.
Kiss+Ride	Analog zum Begriff „Park-and-Ride“, welcher Parkplatzanlagen für Bahnkunden mit Parkdauern im Bereich von einigen Stunden bis Tagen bezeichnet, wird als „Kiss-and-Ride“ das Bringen oder Abholen von Reisenden per MIV-Fahrzeug bezeichnet, wobei die Standzeit im Gegensatz zu P+R lediglich wenige Minuten oder sogar Sekunden beträgt.
Kostendeckungsgrad	Als Kostendeckungsgrad bezeichnet man im öV den Quotient aus Vollkosten und Einnahmen einer Bahn- oder Buslinie.
Lastrichtung	Die Lastrichtung ist diejenige Fahrtrichtung einer Linie, welche zu

	einer bestimmten Zeit die stärkeren Fahrgastströme aufweist; bei einer Radiallinie zu einem Zentrum ist dies in der Regel in der morgendlichen HVZ stadteinwärts, in der abendlichen HVZ stadtauswärts. Von Bedeutung ist die Lastrichtung, wenn mit einer Linie nur in eine Richtung gute Anschlüsse geboten werden können. Wird der Fahrplan so erstellt, dass die Anschlüsse morgens in die eine und abends in die andere Richtung bestehen, wird von einem „lastrichtungsabhängigen Fahrplan“ gesprochen.
Nebenverkehrszeit	Vgl. „Verkehrszeiten“
öV-Güteklasse	Die öV-Güteklasse bezeichnet grundsätzlich die Qualität der Erschliessung eines Punktes durch den öffentlichen Verkehr, wobei A die höchste Qualität und D die schlechteste noch als erschlossen geltende Qualität bezeichnet. Der Wert errechnet sich ab der Luftliniendistanz zu einer Haltestelle sowie der Anzahl und Verkehrsmittel der Abfahrten an der Haltestelle von Mo-Fr zwischen 6 und 20 Uhr. Der Begriff der öV-Güteklasse wurde ursprünglich durch die VSS-Norm SN 240.690 eingeführt; diese legte fest, dass ab einer gewissen öV-Güteklasse weniger Pflichtparkplätze notwendig sind. Der Begriff wurde inzwischen durch das ARE adaptiert und wird bei der Beurteilung der Verkehrserschliessung z.B. von Bauzonen verwendet.
öV-Knoten	Als öV-Knoten wird eine Haltestelle bezeichnet, an welcher mehrere Linien des öV aufeinander abgestimmt sind.
Produktive Kilometer	Die Produktiven Kilometer sind diejenigen Kilometer, welche ein Fahrzeug im fahrplanmässigen Betrieb im Linienverkehr zurücklegt. Nicht eingerechnet sind beispielsweise die Fahrt vom Garagenstandort bis zur ersten Haltestelle, Wendefahrten ohne Fahrgäste oder Extrafahrten ausserhalb von fahrplanmässigen Linien.
PubliCar	PubliCar ist ein Rufbussystem von PostAuto. In der Regel kann während vordefinierten Zeiten (i.d.R. Randzeiten, z.B. abends im Appenzeller Vorderland) und in einem definierten Gebiet telefonisch ein Bus bestellt werden, wobei je nach Gebiet ein Tür-zu-Tür-Service oder aber ein Service ab der Haustür zu einer vordefinierten Zentrumshaltestelle oder umgekehrt angeboten wird.
Richtplan	Der Richtplan ist ein Planungsinstrument, das auf Kantonsstufe erlassen wird und dessen Inhalt und Form durch das Raumplanungsgesetz des Bundes definiert wird. Er stellt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantonsgebietes auf einer Karte sowie mit Text dar, wobei auch die zeitliche Dimension zu beachten ist. Ein Richtplan wird in der Regel alle ca. 10 Jahren gesamthaft überprüft.
Taktknoten	Als Taktknoten wird ein öV-Knoten bezeichnet, bei dem mehrere Linien stündlich (oder häufiger) zur gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren und so systematische Anschlüsse zwischen allen Linien (und nicht nur zwischen einzelnen Linien) anbieten.
Tarifverbund	Ein Tarifverbund ist eine Organisation, in der für alle beteiligten Verkehrsunternehmen dieselben Tarifstrukturen gelten und die Bil-

	<p>lette aller Unternehmen gegenseitig anerkannt werden. Zu diesem Zweck wird in der Regel ein System von Tarifzonen angewendet, mit festen Tarifen für eine bestimmte Anzahl von Zonen. Innerhalb einer Zone können alle Verkehrsmittel benützt werden. Das Gebiet der Ostschweizer Kantone AI, AR, GL, SG und TG wird durch den Tarifverbund Ostwind (OTV) abgedeckt. Im Gegensatz zu einem Verkehrsverbund (wie z.B. der züricherische ZVV) betreibt ein reiner Tarifverbund wie der Ostwind keine Angebotsplanung oder – Bestellung.</p>
<p>Verkehrszeiten</p>	<p>Grundsätzlich wird zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Randverkehrszeit (RVZ) unterschieden. Die Hauptverkehrszeit umfasst in der Regel die Pendler-Zeiten morgens und abends, in Gebieten mit starkem Schülerverkehr auch mittags. Die Nebenverkehrszeit umfasst die Zeit zwischen diesen Hauptverkehrszeiten tagsüber, im städtischen Raum auch den Samstag. Als Randverkehrszeit gilt in der Regel der Abend (nach Ende der HVZ) sowie der Sonntag.</p>

Anhang

Netzgrafik Appenzell Ausserrhoden, gemäss Kursbuch 2016	Beilage	1
Netzgrafik Vorderland, Entwurf 2019	Beilage	2
Netzgrafik Raum Herisau/Hinterland, Entwurf 2019	Beilage	3
öV-Güteklassen gemäss ARE	Beilage	4