

**4. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm
2023–2026**

**Exemplar Vernehmlassung
15. Februar 2022**

Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage	4
1.1 Das Kantonsstrassennetz	4
1.2 Nebenanlagen	4
1.3 Gesetzliche Grundlagen	4
1.4 Verkehrliche Entwicklung	5
1.5 Kantonaler Richtplan	5
1.6 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard	5
1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee	6
1.8 Unfallschwerpunkte	6
1.9 Öffentlicher Verkehr	7
1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz	7
1.11 Bundesgesetz über Velowege	8
1.12 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden	8
1.13 Ausbauvorhaben Dritter	9
2 Nationalstrasse N25	11
2.1 Stand Strassenachse Winkeln–Herisau–Appenzell	11
2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm	11
2.3 Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm	11
2.4 Zubringer Appenzellerland im STEP?	11
3 Rückblick und Stand Umsetzung 3. Programm 2019–2022 und Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation	12
4 Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026	13
4.1 Periode	13
4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung	13
4.3 Nachführung und Controlling	13
4.4 Zustand des Strassennetzes	13
4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick	14
4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten	15
4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden	23
4.8 Kleinprojekte	23
4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt	23
4.10 Langsamverkehr	23
4.11 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung	24
4.12 Lärmschutz	24
4.13 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee	24
5 Finanzen	26
5.1 Gesetzliche Grundlage	26
5.2 Änderung durch Netzbeschluss Nationalstrassen	26
5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer	26
5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2023–2025, Nettoinvestitionen Strassenbau	27
5.5 Werterhaltende Strassenbauprojekte in der Erfolgsrechnung	27
5.6 Zusammenfassung von Objekten der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung	27
5.7 Verfügbare Mittel	28
5.8 Mittelbedarf total	29
5.9 Teuerung	29
5.10 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung	29
6 Ausblick 2027–2030	30
6.1 Generell	30
7 Anhang	30
7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3	30
7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2019, A3	30
7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, A3	30
7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen	30
7.5 Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen, A3	30
7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2023–2026, A3	30
7.7 Wichtigste Nebenanlagen, A3	30
7.8 Stand Umsetzung 3. Strassenbauprogramm 2019–2022	30
7.9 Stand Umsetzung 2. und 3. Agglomerationsprogramm	30
7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995–2020	30

Zusammenfassung

Das 4. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026 umfasst 23 Objekte. Mit den beiden Herisauer Projekten Umbau der Kreuzung Bahnhofstrasse zu einem Kreisell und der Neuorganisation des Knotens Schwänli, sowie der Realisierung der Doppelspur in Teufen und der neuen Brückenverbindung zwischen Speicherschwendi und Rehetobel sind vier grosse und kostenintensive Objekte dabei. Hinzu kommen verschiedene Erneuerungen und Ausbauten von Verbindungsstrecken im ganzen Kanton.

Die strassengebundene Mobilität steht insgesamt vor grossen Neuerungen. E-Mobilität, Sharingmodelle bei der Fahrzeugnutzung, selbstfahrende Fahrzeuge oder etwa Wasserstoffantriebe sind nur einige Stichworte. Welche Entwicklungen sich technisch und in der Gesellschaft durchsetzen, ist nicht eindeutig. Auch was die Finanzierung der Infrastruktur betrifft, sind Änderungen absehbar. Das Zeitalter der Mineralölsteuer läuft aus. Neue Formen der Einnahmen über leistungsabhängige Ansätze sind zu diskutieren. In jedem Fall ist aber eine gut ausgebaute und laufend unterhaltene Strasseninfrastruktur nötig.

Das eidgenössische Veloweggesetz wird voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2022 in Kraft treten. Es sieht eine Planungspflicht für ein Velowegnetz für den Alltag und eines für die Freizeit vor. Ob die Kantone selber planen oder die Aufgabe an die Gemeinden delegieren, lässt das Bundesgesetz offen. Auch bezüglich der Kostentragung müssen die Kantone eigene Lösungen finden. Daher ist für Appenzell Ausserrhoden eine Teilrevision des Strassengesetzes notwendig, bevor fehlende Velowegverbindungen gebaut werden können.

Die im 4. Strassenbauprogramm 2023–2026 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei sowie den Planungen und Vorgaben von Gemeinden und Dritten. Die Projektierungsarbeiten sind grösstenteils bereits gestartet. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Bauvorhaben sind den Standortgemeinden bekannt, viele werden von den Gemeinden explizit gewünscht. Das Programm beginnt am 1. Januar 2023 und endet am 31. Dezember 2026. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann. In den vier Jahren sollen brutto rund 73 Mio. Franken in den Ausbau und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 60 Mio. Franken. Das entspricht dem Aufgaben- und Finanzplan 2023–2025 und der Prognose 2026. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung.

Der Regierungsrat ist sich der kommenden Herausforderungen in der Mobilität und deren Finanzierung bewusst. Diese Prozesse bedürfen intensiver politischer Diskussionen und werden noch viele Jahre beanspruchen. Das vorliegende Bauprogramm beschränkt sich auf die Realisierung der aufgeführten Objekte in den nächsten vier Jahren. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Vorhaben den heutigen wie den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen, den Bedürfnissen vor Ort und den übergeordneten Interessen des Kantons gerecht werden.



Bild 1: Kantonsstrasse Nr. 16, Trogen–Heiden, Nasenrank bis Kaien in Rehetobel, Ausbau mit Rad- und Gehweg, Ausführung 2019–2022



1. Ausgangslage

1.1 Das Kantonsstrassennetz

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat aus historischen Gründen ein dichtes Kantonsstrassennetz. Es ist unterteilt in drei Strassenklassen, die Umfahrung Teufen gilt als Hochleistungsstrasse. Per 1. Januar 2020 reduzierte sich das Kantonsstrassennetz wegen der neuen Nationalstrasse N25 um 11.2 km. Es verbleiben:

- Hauptverkehrsstrassen, inkl. Hochleistungsstrasse	76 km
- Regionalverbindungsstrassen	53 km
- Lokalverbindungsstrassen, Sammelstrassen	<u>87 km</u>
	Total 216 km

Das Kantonsstrassennetz besitzt einen Anlagewert bzw. Wiederbeschaffungswert von rund 4'600 Fr./m² oder total gut einer Milliarde Franken. Aufgrund eigener Erfahrungswerte und schweizweiter Vergleiche ist mit einer jährlichen Erneuerungsrate von 1.5–2.5 % des Anlagewertes zu rechnen. Das bedeutet für den Kanton Appenzell Ausserrhoden einen mittleren Finanzbedarf von rund Fr. 20 Mio. pro Jahr für die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Strassenabschnittes von 25–30 Jahren sind mit diesen Geldern jährlich rund 8 km Strassen auszubauen oder instand zu stellen.

Im Richtplan sind im Kapitel Verkehr V.2.2 die Strassenzüge aufgelistet, welche aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen und den Standortgemeinden abzugeben sind.

- Kantonsstrasse Nr. 40, Huebstrasse Herisau	2'554 m
- Kantonsstrasse Nr. 21.2, Schützenstrasse Herisau	1'148 m
- Kantonsstrasse Nr. 19, Freihof–Bahnhof, Heiden	848 m
	Total 4'550 m

Die Kantonsstrasse Nr. 4.3, Güterstrasse Herisau, wird im Zuge der Arealentwicklung Bahnhof Herisau mit dem Neubau des Bushofs voraussichtlich im 1. Halbjahr 2022 an die Gemeinde Herisau abgegeben. Die Modalitäten sind bestimmt. Das Kantonsstrassennetz reduziert sich dann um 510 m.

Anhang 7.1: Situation Übersicht Kantonsstrassennetz

1.2 Nebenanlagen

Das Strassengesetz¹ definiert Nebenanlagen von Strassen als Bauten und Anlagen, die vorwiegend den Aufgaben des Strassenunterhalts dienen, wie Werkhöfe, Wegmacherhütten, Salzsilos, Schneeablagerungsplätze etc. Die Betriebskosten werden ebenfalls über die Strassenrechnung finanziert. Die vier wichtigsten Nebenanlagen sind die Werkhöfe in Herisau und Heiden sowie der Stützpunkt Weier in Gais und der Lagerplatz Furt in Urnäsch.

Anhang 7.7: Übersicht Werkhöfe Tiefbauamt als wichtigste Nebenanlagen

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 28 des Strassengesetzes erstellt der Regierungsrat ein Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauten bezeichnet. Dieses Programm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und erscheint daher vorliegend als Vierjahresprogramm. Zu den Aufgaben im Strassenbau- und Investitionsprogramm gehören auch der Lärmschutz gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung², das Verkehrsmanagement im Verkehrsraum St. Gallen, das Mobilitätsmanagement sowie die Umsetzung des

¹ bGS 731.11

² SR 814.41



Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen. Basis für die Finanzierung des Strassenbauprogramms ist das Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe³.

1.4 Verkehrliche Entwicklung

Der Strassenverkehr nahm in Appenzell Ausserroden im vergangenen Jahrzehnt kontinuierlich zu, wobei der Zuwachs in etwa dem schweizerischen Mittel von 1 % pro Jahr entspricht. Das Jahr 2020 ist wegen der Konsequenzen aus der Corona-Pandemie nicht repräsentativ. Auch in naher Zukunft ist von einem Verkehrswachstum auszugehen. Das Bundesamt für Raumentwicklung geht in seiner Verkehrsperspektive 2050⁴ für Appenzell Ausserroden von einem Bevölkerungswachstum von 14 % und je nach Verkehrsszenario von einem Wachstum beim Personenwagenverkehr von -4 % (nachhaltige Gesellschaft) bis +17 % (weiter wie bisher) aus. In Bezug auf die nächsten 10 Jahre sehen alle Szenarien ein Wachstum beim Personenwagenverkehr vor.

Anhang 7.2: Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV 2019

1.5 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf. Das vorliegende Programm will drei Abstimmungsanweisungen (Festsetzungen) aus dem Richtplan umsetzen:

Kapitel V.2.4 Radwege

- Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt–Zürchersmühle, Teilstück Murbachrank–Saien, Ausbau mit Rad- und Gehweg
- Kantonsstrasse Nr. 12.3, Teufen, Verbesserung für Veloverkehr im Rahmen Bahnprojekt Sanierung Ortsdurchfahrt Teufen

Kapitel V.4.1 Bauvorhaben öV

- Umgestaltung Strassenführung für Neubau Bushof, Herisau

Die Umsetzung der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee gemäss Richtplan Kapitel V.1.2 ist in Kapitel 1.7 und im Anhang 7.9 abgehandelt.

1.6 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard

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

Das GNP ist die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnitts, welche für eine bestimmte Strecke oder eine Strassenklasse anzuwenden sind. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile der massgebenden Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeug, Velofahrer, Fussgänger) entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des GNP. Das so festgelegte GNP gestattet den Verkehrsteilnehmern, sich sicher sowie gemäss der festgelegten Verkehrsqualität und Geschwindigkeit fortzubewegen. Die Strassenverordnung⁵ gibt Minimalbreiten vor, die auf den Normen basieren. Die Ausserrhoder Minimalbreiten sind am unteren Ende der Normvorgaben, weil sie auch die Zielkonflikte zu den Interessen des privaten Grundeigentums, des Landschaftsschutzes, der Landwirtschaft, des Waldes und der Appenzeller Topographie berücksichtigen.

³ bGS 612.2

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung, 29.10.2021

⁵ bGS 731.111

Das führt dazu, dass die Ausserrhoder Minimalbreiten keine beidseitig markierten Radstreifen erlauben. Sollte mindestens für die bergwärts fahrenden Velos ein markierter Streifen angeboten werden, so sind die Strassenbreiten und damit der Ausbaustandard zu erhöhen. Aufgrund der tiefen Verkehrszahlen ist das in den meisten Fällen nicht vorgesehen.

Anhang 7.4: Geometrische Normalprofile für die drei Strassenklassen

1.7 Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist mit den fünf Gemeinden Herisau, Waldstatt, Teufen, Speicher und Lutzenberg im Perimeter des Agglomerationsprogrammes St. Gallen-Bodensee. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes erfolgte über die drei Kantone Appenzell Ausserrhoden, St. Gallen und Thurgau. Das Resultat entspricht einem breit abgestützten politischen Konsens. Für die Agglomerationsprogramme der 2. und der 3. Generation hat der Regierungsrat entsprechende Leistungsvereinbarungen unterzeichnet. Deren Umsetzung läuft bis ins Jahr 2027 (2. Programm, Ende Infrastrukturfonds) bzw. 2026 (3. Programm).

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation umfasst ebenfalls die Periode 2023–2026. Es wurde im Juni 2021 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Das Prüfergebnis ist ausstehend. Aufgrund der strengeren Anforderungen des Bundes bezüglich Ausführungsfristen und wegen der sich überlagernden Umsetzungshorizonte der 2., der 3. und der 4. Generation, ist der Gesamtumfang der Massnahmen in der 4. Generation deutlich kleiner als in den früheren Generationen. Nachfolgende A-Massnahmen sind für den Kanton Appenzell Ausserrhoden vorgesehen:

- Regionale Veloschnellverbindung Liebegg–Lustmühle in Teufen. Dadurch sollen bestehende Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz eliminiert und eine direkte und sichere Verbindung geschaffen werden.
- Sanierung Schwänli-Kreisel in Herisau, weil die Kreuzung eine Häufung von Unfällen hat.
- Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/alte Bahnhofstrasse und der Degersheimerstrasse in Herisau.

Als zentrale B-Massnahmen und damit planerisch vorzubereiten für die 5. Generation sind die Ortsdurchfahrt Speicher und die Ortsdurchfahrt Niederteufen ab Haltestelle AB in Richtung Sternen zu erwähnen.

1.8 Unfallschwerpunkte

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

Aktuell besteht von Seiten Verkehrspolizei kein Bedarf nach zusätzlichen Strassenausbauten, die nicht bereits in der ordentlichen Planung des Tiefbauamtes enthalten sind. Polizei und Tiefbauamt treffen sich regelmässig in der Arbeitsgruppe ISSI (Infrastruktursicherheit) und besprechen Unfälle, Begehren von Anwohnern und Gemeinden sowie neue gesetzliche Vorgaben.



Bild 2: Knoten Bahnhofstrasse mit oberer Bahnhofstrasse Herisau, Die Situation ist sehr anspruchsvoll für die Verkehrsteilnehmenden, es kommt auch zu Unfällen.



1.9 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Kanton Appenzel Ausserrhoden wird einerseits auf der Schiene durch das Netz der Appenzeller Bahnen AG (AB) und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) bereitgestellt. Elf Gemeinden haben einen Bahnanschluss. Das zweite grosse Standbein des öV ist der Busverkehr mit PostAuto AG, Regiobus AG (Hinterland) und PubliCar. Die Postautos und die Busse verkehren auf der Strasse, eigene Busspuren gibt es im Kanton nicht. Insgesamt sind fast zwei Drittel der Kantonsstrassen auch Träger der öV-Linien. Aus der Strassenrechnung werden je nach Lage Anlagen für den Busbetrieb mitfinanziert.

Das öV-Konzept 2024–2028 wird im Verlauf 2022 erarbeitet. Beim Bahnhofplatz Herisau mit dem neuem Bushof hat der Kanton mit der für 2022 geplanten Abtretung der Güterstrasse (Kantonsstrasse Nr. 4.3) an die Gemeinde Herisau keine strassenseitigen Verpflichtungen mehr. Beim Bushof Heiden bestehen kein Ausbaubedarf der Kantonsstrasse und damit ebenfalls keine finanziellen Verpflichtungen zu Lasten der Strassenrechnung. Es bleibt der Umbau der Bushaltestellen aus der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und die Anpassung der Kantonsstrasse für die AB-Kreuzungsstelle Eggli in Gais (vgl. Kapitel 1.10 und 1.13).

Anhang 7.5: Situation Überblick öV auf Kantonsstrassen

1.10 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

Das Behindertengleichstellungsgesetz⁶ definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.

Die Transportunternehmungen sind dabei zuständig für die Anpassungen der Fahrzeuge, der Billettautomaten und der Kommunikationssysteme. Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig, d.h. das Tiefbauamt für die Kantonsstrassen und die Gemeinden für die Gemeindestrassen, die Nationalstrasse N25 sowie die öffentlichen Strassen im privaten Eigentum. Zu letzteren zählt bspw. die Strasse ab der Passhöhe Schwägälp hinauf zur Talstation der Luftseilbahn mit zwei Bushaltestellen. Die Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endet im Dezember 2023.

Das Tiefbauamt hat in Abstimmung mit den Gemeinden alle Bushaltestellen bzw. alle Haltekanten inventarisiert und die Verhältnismässigkeit einer baulichen Anpassung mit einem Standardverfahren geprüft. Das führt zu einer Priorisierung der baulichen Umsetzung. Dieses Vorgehen ist mit Procap St. Gallen-Appenzell besprochen. Die Prüfung zeigt, dass in 1. Priorität durch den Kanton 96 Haltekanten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist Ende 2023 umzubauen sind. Davon sind 31 bereits saniert, rund 20 in der Ausführung oder im Bewilligungsverfahren und weitere 20 in der Planung der Bauprojekte. Auch für die verbleibenden 25 sollen bis Ende 2023 die Bauprojekte erstellt sein.

Die fristgerechte Umsetzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig, namentlich von Einsparungen und dem Bereitstellen der Gelder für die Gemeindeanteile durch die Standortgemeinden. Die Umsetzung bleibt zeitkritisch.

Bei 190 Haltekanten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis tief. Sie verbleiben in 2. und 3. Priorität. Der Umbau ist fallweise neu zu prüfen, wenn sich die örtlichen Verhältnisse ändern oder wenn ein Strassenbauprojekt ansteht.

⁶ SR 151.3



1.11 Bundesgesetz über Velowege

Das verkehrspolitische Anliegen der Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern fand in den letzten Jahren breite Unterstützung. Mit der Annahme des Gegenentwurfs zur Velo-Initiative wurde die Förderung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung verankert. Auch die Ausserrhoder Stimmbürgerschaft stimmt am 23. September 2018 mit 68 % Ja-Stimmen deutlich zu. Es wurde vom Bundesrat umgehend ein Gesetzesentwurf ausgearbeitet, den der Regierungsrat im Sommer 2020 unterstützte.

Am 19. Mai 2021 hat der Bundesrat die Botschaft zum Bundesgesetz über Velowege ans Parlament überwiesen. Erstbehandelnder Rat war der Ständerat, Ende 2021 hat auch der Nationalrat die Beratung abgeschlossen, jetzt steht die Differenzbereinigung an. Die Inkraftsetzung ist ab 2023 möglich. Das Gesetz unterscheidet zwischen einem Velowegnetz für den Alltag und einem Velowegnetz für die Freizeit. Es wird eine Planungspflicht für die Kantone eingeführt. Innert fünf Jahren sollen die beiden Velowegnetze in behördenverbindlichen Richtplänen verankert werden. Auf die Planung folgt die Pflicht, Velowege anzulegen, zu erhalten und wo nötig zu ersetzen.

Die Kantone müssen dazu die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden und weitere Rechtswirkungen der Velorichtpläne festlegen. Aus dem Bundesgesetz über Velowege ist demnach ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf auf Kantonsstufe absehbar, auch was neue Kostenteiler betrifft. Eine Teilrevision des Strassengesetzes steht im Vordergrund. Das nimmt ab 2023 mindestens drei Jahre Zeit in Anspruch. Es ist daher nicht realistisch, im vorliegenden Strassenbauprogramm zusätzliche Projekte und Finanzmittel aufzunehmen.

1.12 Ausbauvorhaben der Nachbarkantone und Nachbargemeinden

1.12.1 Kanton St. Gallen

Der Kanton St. Gallen bewegt sich im 17. Strassenbauprogramm 2019–2023 und im 18. Strassenbauprogramm 2024–2028. Der Inhalt des letzteren ist noch nicht bekannt. Zwei bekannte Projekte haben einen direkten Bezug zum Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden:

- Stadt St. Gallen: Strassenraumgestaltung Teufener Strasse ab Riethüsli in Richtung Teufen Liebegg. Die Gestaltung soll soweit möglich in die Liebegg hineingezogen werden. Die Umsetzung einer sicheren Führung des Radverkehrs von und nach Teufen ist Bestandteil des Projekts und des 4. und 5. Agglomerationsprogramms.
- Verkehrsmanagement Raum St. Gallen, Pförtner Liebegg als Teil des Bewirtschaftungsgebietes Kreuzbleiche. Das Projekt ist als Bauprojekt fertig entwickelt und wird voraussichtlich im 1. Quartal 2022 aufgelegt und dann umgesetzt (vgl. Kapitel 4.13). Es ist Bestandteil des 3. Strassenbauprogramms und wird hier im 4. Programm nicht mehr aufgeführt.

Keinen Einfluss haben die geplanten Unterhaltmassnahmen von Nesslau hinauf auf die Passhöhe Schwägälp. Die Kreuzung auf der Passhöhe liegt teils auf Hundwiler Boden. Ein Umbau der Kreuzung vor 2026 ist nicht geplant. Die mittelfristig geplante Erneuerung von Degersheim in Richtung Talmühle/Kantonsgrenze hat ebenfalls keinen Einfluss. Auf Ausserrhoder Seite ist die Strecke Herisau–Degersheim ab dem Ortsende Schachen bis zur Kantonsgrenze ausgebaut. Es besteht kein Handlungsbedarf.

1.12.2 Gemeinden im Kanton St. Gallen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Ausbauvorhaben von St. Galler Gemeinden bekannt, die an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen oder einen anderen Einfluss auf das Ausserrhoder Kantonsstrassennetz hätten.



1.12.3 Kanton und Bezirke Appenzell Innerrhoden

Der Kanton Appenzell Innerrhoden und seine Bezirke haben zwei Ausbauprojekte, die bis an die gemeinsame Kantonsgrenze reichen: Die Fortsetzung der Kantonsstrasse Nr. 45, Stein–Appenzell, soll ab der Querung Buchbach erneuert und die Einmündung in die Nationalstrasse N25 in Enggenhütten verbessert werden. Auf Ausserrhoder Seite besteht allenfalls Unterhaltsbedarf. Mittelfristig ist zudem eine Erneuerung der Strasse von Büriswilen nach Walzenhausen Platz geplant. Hier besteht auf Ausserrhoder Seite kein Handlungsbedarf.

Für einen Rad- und Gehweg entlang der N25 (Enggenhüttenstrasse) von Appenzell in Richtung Kantonsgrenze AI/AR im Hargarten hat der Kanton ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Finanzierung und damit die Realisierung sind abhängig von der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes. Ein Bau vor 2026 ist nicht realistisch.

1.13 Ausbauprojekte Dritter

1.13.1 Appenzeller Bahnen, Sanierung Bahnübergänge

Gemäss Art. 37f der Eisenbahnverordnung⁷ sind sämtliche Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, aufzuheben oder bis 31. Dezember 2014 zu sanieren. Die Zuständigkeit liegt bei der Bahn. Obwohl die Appenzeller Bahnen grosse Anstrengungen unternahmen, konnte dieser Termin nicht eingehalten werden. Aktuell sind von 539 Bahnübergängen auf dem ganzen Netz noch 35⁸ in der Umsetzung.

Gestützt auf Art. 1 Abs. 6 und Art. 85 ff. des Strassengesetzes leistet der Kanton Beiträge an die anrechenbaren Kosten der Sanierung der Bahnübergänge in der Höhe eines Drittels. Die kantonsseitigen Beiträge für die Sanierung der Bahnübergänge laufen im Kanton über die Strassenrechnung. Im vorliegenden Programm ist für das Jahr 2023 eine Restzahlung von rund 1 Mio. Franken reserviert.

1.13.2 Modernisierung Appenzeller Bahnen

Die Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Appenzell ist in Betrieb. Fehlend auf Ausserrhoder Kantonsgebiet ist die Kreuzungsstelle Eggli in Gais, welche direkt an der Kantonsstrasse liegt und einen Umbau der Strasse verlangt. Das Projekt ist im Plangenehmigungsverfahren und soll 2023 realisiert werden. Die Kosten der Anpassungen an der Strasse werden vom Bahnprojekt getragen.

Ebenfalls läuft die Planung der behindertengerechten Umbauten verschiedener Bahnhöfe und Haltestellen, was teilweise Anpassungen der angrenzenden Kantonsstrasse nötig macht, etwa beim Bahnhof Bühler. Grundsätzlich sind diese Kosten vom Bahnprojekt oder der Standortgemeinde zu tragen.

1.13.3 Appenzeller Bahnen, Ortsdurchfahrt Teufen

In Teufen ist der Umbau des Bahnhofs Teufen als erstem Teilprojekt der Sanierung der Ortsdurchfahrt abgeschlossen. Die gemeinsame Planung von Appenzeller Bahnen, Kanton und Gemeinde Teufen zur Realisierung der zwei anderen Teilprojekte, dem Umbau der Bahnhofskreuzung zum Kreisel und der Sanierung der eigentlichen Ortsdurchfahrt mit einer Doppelspur wurde im Jahr 2020 unterbrochen. Grund war die Ausarbeitung einer Korridorstudie durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Diese liegt nun vor und empfiehlt die Realisierung der Doppelspur. Das Projekt ist aktuell beim BAV zur Prüfung.

Der Umbau der Bahnhofskreuzung zu einem Kreisel ist im Plangenehmigungsverfahren. Auf der eigentlichen Ortsdurchfahrt werden die Planungsarbeiten im Frühjahr 2022 abgeschlossen. Dann folgen zwei kommunale Abstimmungen mit Bezug zum Projekt. Die Verantwortlichen gehen davon aus, dass das Dossier im Sommer 2022

⁷ SR 742.141.1

⁸ Quelle Standbericht Appenzeller Bahnen, Februar 2021

beim BAV zur Plangenehmigung eingereicht wird. Die Plangenehmigung wird frühestens im Verlauf 2024 erwartet. Wegen des Baus der Gleise wird die Strasse rundum erneuert. Zudem sollen im Dorfkern die zwei Trottoirlücken auf der Südseite der Strasse geschlossen werden. Daher beteiligen sich der Kanton und die Gemeinde finanziell an den Baukosten. Der Bau wird mindestens zwei Bausaisons in Anspruch nehmen und eine grosse Herausforderung für alle Beteiligten sein. Die Inbetriebnahme der Doppelspur ist frühestens im Herbst 2026 möglich.

1.13.4 Appenzeller Bahnen, Haltestelle Vögelinsegg und Vögelinsegg-Tunnel in Speicher

Die erwähnte Korridorstudie Trogen–St. Gallen–Appenzell zeigt den Bedarf eines Tunnels im Raum Vögelinsegg Speicher. Der Tunnel ermöglicht eine neue Aufteilung des Strasseraums zwischen Vögelinsegg und Schützengarten. Die Problemstellung ist allerdings vielschichtig und bedarf jetzt umfangreicher Planungsarbeiten. Eine Realisierung vor 2026 ist unrealistisch. Eventuell sind bei der Haltestelle Vögelinsegg Zwischenlösungen notwendig, um die Vorgaben des Behindertenintegrationsgesetzes zu erfüllen.

1.13.5 Teufen, Erschliessung Ebni-Schönenbühl

In Teufen bedingt die Erschliessung des Gewerbegebietes Ebni-Schönenbühl die Realisierung einer Erschliessungsstrasse. Je nach Variante wird eine direkte Anbindung an die Kantonsstrasse 12.4, Ebni–Linde, nötig. Die Planung der Erschliessung obliegt der Gemeinde Teufen. In Kombination mit der möglichen Ansiedlung eines Grossverteilers, verlangt das unter Umständen einen Ausbau der Kantonsstrasse mit einer neuen Bushaltestelle, einer geänderten Fussgängerführung und einer Linksabbiegespur. Erste Studien liegen vor. Die Entscheide der Gemeinde sind pendent.



Grafik 1: das Gewerbegebiet Ebni in der Mitte muss erschlossen werden. Die Gemeinde prüft verschiedene Ansätze. Je nach Nutzung sind Umbauten an der Kantonsstrasse Nr. 12.4, Bahnhof–Lindenkreisel, nötig.



2 Nationalstrasse N25

2.1 Stand Strassenachse Winkeln–Herisau–Appenzell

Per 1. Januar 2020 übernahm die Schweizerische Eidgenossenschaft den Strassenzug Kantonsgrenze SG/AR–Kreuzweg Herisau–Schwänli–Alpsteinstrasse–Scheidweg Waldstatt–Hundwil–Sonderau–Kantonsgrenze AR/AI als N25 ins Nationalstrassennetz. Der betriebliche Unterhalt obliegt der Gebietseinheit VI, welche dem Kanton St. Gallen unterstellt ist. Die Gebietseinheit VI hat mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen, gemäss der das Kantonale Tiefbauamt den betrieblichen Unterhalt im Unterakkord übernimmt. Für den baulichen Unterhalt und die Bearbeitung von Ausbauprojekten ist die ASTRA-Filiale 4 mit Sitz in Winterthur zuständig.

2.2 Konsequenzen für das Strassenbauprogramm

Die ASTRA-Filiale 4 hat vom Kanton ein Projekt auf dieser Strecke übernommen:

Hundwil, Hundwilertobelbrücke–Friedhof Hundwil, Ausbau mit Rad- und Gehweg

Die Projekteröffnung des ASTRA für die Sanierung dieses Strassenzugs mit gleichzeitiger Schliessung der Lücke im Radwegnetz ist erfolgt. Der Zeitplan ist offen, eine Realisierung vor 2026 ist aufgrund der Planungsprozesse des Bundes und des ausstehenden Veloweggesetzes nicht realistisch. Gemäss Entwurf Veloweggesetz wird sich der Kanton finanziell nicht beteiligen müssen. Für den Abschnitt Hundwil–Sonderau–Kantonsgrenze AR/AI existiert kein Projekt.

Die Sanierungsprojekte der Schwänlikreuzung in Herisau und der Schweidwegkreuzung in Waldstatt wird der Kanton weiter in eigener Regie bearbeiten. Der Bund wird sich voraussichtlich finanziell beteiligen. Diese beiden Objekte sind im 4. Strassenbauprogramm enthalten, wobei aus Ressourcengründen kaum beide innerhalb der Periode 2023–2026 umsetzbar sind.

2.3 Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm

Am 20. Oktober 2021 hat der Bundesrat unter dem Titel "Mobilität und Raum 2050" den Sachplan Verkehr, Teil Programm, genehmigt. Die neuen Unterlagen ersetzen den ersten Sachplan Verkehr aus dem Jahre 2006. Der Teil Programm steckt den Rahmen für die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ab. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, dient als Rahmen für die verkehrliche Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Der Zubringer Appenzellerland ist im Sachplan erwähnt.

2.4 Zubringer Appenzellerland im STEP?

Um die verkehrstechnische Lage der beiden Appenzeller Kantone zu verbessern, wurde vor über 10 Jahren unter dem Titel „Zubringer Appenzellerland“ ein Projekt erarbeitet, welches einerseits die Umfahrung Herisau und andererseits einen neuen Anschluss an die A1 in Gossau Ost enthält. Ziel der Appenzeller Kantone ist es, beim Bund zu erwirken, dass das vorhandene Projekt vom ASTRA weiterbearbeitet wird. Es ist eine Gleichbehandlung mit ähnlichen Vorhaben in den Kantonen Thurgau, Glarus und St. Gallen anzustreben.

Der Bund bündelt die Ausbauvorhaben auf den Nationalstrassen in einer strategischen Entwicklungsplanung (STEP). Der Bundesrat hat den neuen STEP am 26. Januar 2022 in die Vernehmlassung gegeben. Er hat darin offengelegt, welche Projekte er auf den neuen Nationalstrassen als relevant für die Weiterentwicklung des Netzes betrachtet. Der Zubringer Appenzellerland gehört zu den Vorhaben, die der Bund zuerst einer eigenen Analyse unterziehen will, um die Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit seinen verkehrs- und umweltpolitischen Ansätzen zu überprüfen. Das ist ein Rückschlag für den Kanton. Er wird sich entsprechend dagegen wehren.

3 Rückblick und Stand Umsetzung 3. Programm 2019–2022 und Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation

Von den im 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 aufgeführten Objekten konnte erst ein Teil realisiert werden. Ein weiterer Teil ist im Bau, wird in der Bausaison 2022 gestartet oder ist weit fortgeschritten in der Planung. Bei mehreren Objekten stockte die Planung aus verschiedenen Gründen. Das betrifft u.a. die Ortsdurchfahrt Teufen, die Kreuzung Scheidweg in Waldstatt oder die neue Brückenverbindung Speicherschwendi–Rehetobel. Diese Objekte werden ins 4. Programm übernommen.

Anhang 7.8: Stand Umsetzung 3. Strassenbauprogramm 2019–2022

Anhang 7.9: Stand Umsetzung Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, 2. und 3. Generation

Untenstehend sind umgesetzte Objekte aus dem 3. Strassenbauprogramm dargestellt. Die Massnahme in Speicher ist kein Einzelobjekt, sondern ein Bestandteil der Sammelmassnahme Sicherung Fussgängerübergänge im Agglomerationsprogramm 2. Generation.



Bild 3: Hundwil: Erneuerung Urnäsherstrasse



Bild 4: Schönengrund, Erneuerung Tüfenbergstrasse



Bild 5: Trogen: Gestaltung Landsgemeindeplatz



Bild 6: Speicher, Fussgängerquerung Brugg



Bild 7: Rehetobel Kaien: Ausbau mit Rad-/Gehweg



Bild 8: Lutzenberg: Ausbau mit Gehweg in Wienacht



4 Das 4. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023–2026

4.1 Periode

Das Programm basiert auf den Kalender- bzw. Rechnungsjahren und beginnt am 1. Januar 2023. Es endet am 31. Dezember 2026.

4.2 Vorbereitung, Umfrage und Vernehmlassung

Das Strassenbauprogramm basiert auf den bekannten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Zustand des Strassennetzes, dem Agglomerationsprogramm, den bereits laufenden Planungen sowie den Anforderungen des ASTRA bei der N25 und den Projekten Dritter.

Ein erster Entwurf der Objektliste wurde den Ausserrhoder Gemeinden, den AB, der SOB und dem ASTRA im Sommer 2020 zur Vernehmlassung zugestellt. Sie erklärten sich mehrheitlich mit dem vorgeschlagenen Programm einverstanden. Bei einzelnen Objekten und Eingaben zu zusätzlichen Objekten bestand noch Klärungsbedarf.

4.3 Nachführung und Controlling

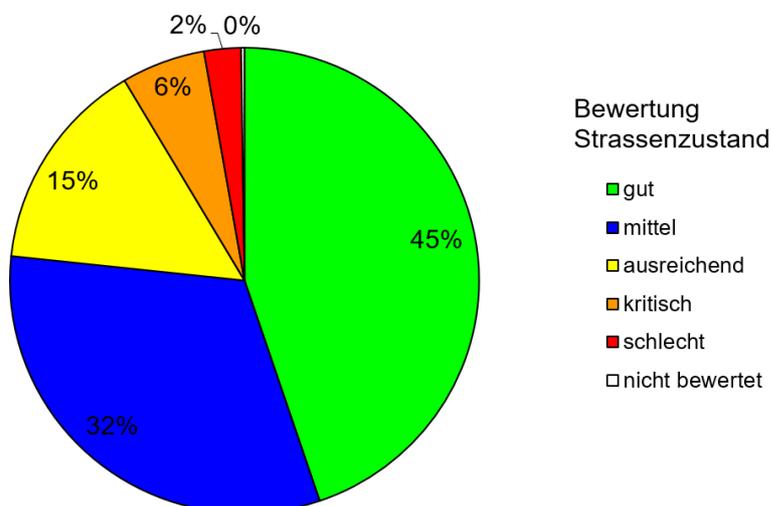
Beim vorliegenden Programm handelt es sich um ein Rahmenprogramm, bei dessen Umsetzung aus verschiedenen Gründen Abweichungen eintreten können. Zusatzabklärungen, Variantenstudien, Einsprachen, Verschiebungswünsche von Gemeinden und Werken, Sachzwänge auf Umleitungsstrecken etc. können zu Verschiebungen und Anpassungen führen.

Die Objektplanung wird laufend nachgeführt. Die Gemeinden und die Werke werden jährlich mit einem aktualisierten Bauprogramm für das Folgejahr beliefert. Die aktuellen Jahresprogramme stehen auf der Website des Tiefbauamtes zur Verfügung. Der Kantonsrat und die Öffentlichkeit werden im Rahmen des Rechenschaftsberichtes des Regierungsrates über den Stand der Umsetzung orientiert.

4.4 Zustand des Strassennetzes

Ein Grossteil der geplanten Investitionen dient der Substanzerhaltung des bestehenden Kantonsstrassennetzes. Das gesamte Netz wird dazu alle vier Jahre systematisch beurteilt. Die Beurteilung bzw. die Bewertungsklassen basieren auf der Schweizer Norm SN 40 925b und auf visueller Kontrolle vor Ort.

**Zustandserfassung 2020 / ganzes Kantonsstrassennetz
Strassenteilstücke in Prozent**



Grafik 2: Im Frühjahr 2020 fand die letzte Zustandsanalyse des Kantonsstrassennetzes statt. Die Investitionstätigkeit der letzten 20 Jahre zeigt Wirkung. Es sind weniger als 10 % oder max. 20 km des Netzes in schlechtem oder kritischem Zustand. Damit ist der Kanton im gesamtschweizerischen Schnitt gut positioniert.



4.5 Geplante Strassenausbauten Überblick

4.5.1 Tabelle Überblick

Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück	Länge m	Aufw. brutto in Periode	Stand Projekt	Ziel	Bemerkungen
Tiefbauamt									
4. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026									
Urnäsch									
1 589	8	Urnäsch	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	1 000	4 000	Studie	Ausbau mit Rad-/Gehweg	z.T. Gemeindegebiet Waldstatt, aus 3. Programm übertragen
1 596	44	Urnäsch	Urnäsch - Herberg	Schwägälpsstrasse - Egglbachbrücke	150	1 000	Bauprojekt	Gesamterneuerung	2. Etappe (1. Etappe Bestandteil 2. Programm)
Herisau									
1 592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.	250	9 000	Bauprojekt	Kreisel	Bestandteil 3. Agglo-Programm A-Priorität, Baustart 2022
1 288	1.0	Herisau	Herisau - Winkeln	Obstmarkt und Platz	100	3 000	Studie	Gestaltung, Aufwertung	Federführung bei Gemeinde Herisau
1 695	20	Herisau	Herisau - Degersheim	Schwänlikreuzung	120	5 000		neues Kreuzungsbauwerk	Verkehrssicherheit, Bestandteil 3. Aggloprogramm
Schwellbrunn									
1 234	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Parkplatz Sitz	650	4 700	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Verbesserung Fussgängerführung
1 583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Harmonie - Löwen	290	2 400	Bauprojekt	Gesamterneuerung Gestaltu	1. Etappe der Ortsdurchfahrt, Verzögerung aufgrund Einsprache, aus 3. Programm übertragen
Hundwil									
keine Objekte									
Stein									
keine Objekte									
Schönengrund									
keine Objekte									
Waldstatt									
1 589	8	Waldstatt	Waldstatt- Urnäsch	Murbach - Sulzbrunnen	250	1 000	Studie	Ausbau mit Rad-/Gehweg	vgl. Urnäsch, kurzer Teil auf Gemeindegebiet Waldstatt
1 674	2	Waldstatt	Herisau - Waldstatt	Kreuzung Mooshalde	200	7 000	Studie	Unterführung	Studienwettbewerb 2018 ohne Erfolg, Reserveprojekt
Teufen									
1 686	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt	1 000	8 800	Bauprojekt	Planung abgestimmt mit Bahn und kommunalem Gestaltungsprojekt	Verfahren nach Eisenbahnrecht, Kosten nur Strassenanteil Kanton, aus 3. Programm übertragen
1 712	10	Teufen	Stein-Teufen	Umbau Kreuzung Sternen	150	1 000	Studien	Erhöhung Sicherheit	Anliegen Gemeinde
1 587	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	FG-Querung Nieder-teufen	100	1 500	Bauprojekt	Planung abgestimmt mit Bahn	
1 700	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Verbreiterung Rad-Gehweg Watt	700	4 000	Studien	Planung mit SG abstimmen	Prüfbericht Bund 4. Aggloprogramm ausstehend
1 705	12	Teufen	Teufen-Bühler	Bahnhof-Lindenkreisel	400	3 000	Studien		abhängig von Erschliessung Gewerbegebiet Schönenbüel, Reserveprojekt
Bühler									
keine Objekte									
Gais									
keine Objekte									
Speicher									
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke					vgl. Rehetobel
3201	15	Speicher	Speicher - Trogen	AB-Haltestelle Bendlehn	100	850	Bauprojekt	Umbau Knoten	eisenbahnrechtliches Verfahren
Trogen									
1488	47	Trogen	Bühler - Trogen	Bühlerstrasse	100	1 500	Bauprojekt	Gestaltung	letzter Ast Projekt Landsgemeindeplatz
1600	47	Trogen	Bühler - Trogen	Bühlerstrasse	500	3 500	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	aus 2. Programm übertragen
Rehetobel									
1554	35	Speicher / Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke	290	8 000	Bauprojekt	Neubau / Ausbau Brücken	aus 2. Programm übernommen, Volksabstimmung nötig
1339	35	Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Zittäfelil - Einlenker alte Landstrasse	590	3 800	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	Infolge Unwetterschäden Sept. 2017 teilweise vorgezogen
Wald									
keine Objekte									
Grub									
keine Objekte									
Heiden									
1 323	16	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Enl. Gerbestrasse - Freihofstrasse	345	2 200	Vorprojekt	Gestaltung	aus 3. Programm übertragen
Wolthalden									
1 694	18	Wolthalden	Heiden - Rheineck	Luchten - Dorf	520	4 600	Bauprojekt	Gesamterneuerung	Ersatz Dreispurstrecke
Lutzenberg									
1537	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Bahnhof - Tobel	370	2 500	Bauprojekt	Gesamterneuerung	aus 3. Programm übertragen
1538	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Tobel - Kantonsgrenze	450	2 400	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
Walzenhausen									
Walzenhausen									
Gestaltung Dorfzentrum									
200 1 050									
Gesamterneuerung									
Vorgaben Gemeinde pendent									
Reute									
keine Objekte									
Total Längen und Bruttokosten					8 825	85 800	inkl. Reserveprojekte		
Total Längen und Bruttokosten					7 775	73 400	ohne Reserveprojekte P 1538, P 1674, P 1705		

4.5.2 Geographischer Überblick

Zwölf Gemeinden haben Vorhaben in den nächsten vier Jahren, der regionale Ausgleich in der Programmperiode ist damit sichergestellt. Acht Gemeinden haben keine Vorhaben. Oft liegt eine intensive Bautätigkeit in den vergangenen 15 Jahren hinter diesen Gemeinden, wie etwa in Stein, Wald oder Reute.

Anhang 7.6: Übersichtsplan Ausbauvorhaben 2023–2026

4.6 Gemeindeweise Erläuterungen zu den Ausbauten

4.6.1 Urnäsch

P 1589; Im Rahmen der Vernehmlassung zum 1. Strassenbauprogramm beantragte die Gemeinde Urnäsch, den pendenten Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Murbach–Sulzbrunnen entlang der Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt–Urnäsch, zu starten. Entsprechende Studien wurden gemacht. Aufgrund anderer Prioritäten in Urnäsch wie der Sanierung der Ortsdurchfahrt und dem Neubau der Saienbrücke wurde das Projekt zurückgestellt und soll nun im 4. Programm realisiert werden.



Bild 9: Kantonsstrasse Nr. 8, Waldstatt–Urnäsch, Blickrichtung Waldstatt im Heusonder, Ende des Rad-Gehweges

P 1596; Im 2. Programm war die Gesamterneuerung der Kantonsstrasse Nr. 44, Urnäsch–Hemberg, ab der Schwägälpstrasse bis zur Egglibachbrücke enthalten. Aufgrund spezieller Fragen um den Gewässerraum des Egglibaches wurde das Projekt in zwei Etappen aufgeteilt. Die erste ist realisiert, jetzt folgt die zweite. Die Fortsetzung von rund 1.3 km ab Egglibach bis Bruggli ist ebenfalls in Planung, auch hier soll in Absprache mit der Gemeinde eine Gesamterneuerung erfolgen.

4.6.2 Herisau

P 1592; Der Regierungsrat hat am 7. Mai 2019 das Bauprojekt für die Gesamterneuerung der Kantonsstrasse Nr. 5, (4.1/4.2/4.3) Mühlestrasse, Kreuzung Bahnhofstrasse, Herisau, genehmigt und zur Planaufgabe freigegeben. Der zugehörige Objektkredit in der Höhe von netto Fr. 13'335'000.- wurde vom Ausserrhoder Stimmvolk am 27. September 2020 mit einer Zustimmung von 69 % gesprochen.

Kernpunkte der vorliegenden neuen Strassenführung sind:

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

Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund ist abgeschlossen. Die Bauarbeiten starten im Frühjahr 2022 und dauern mindestens bis Ende 2023.

P 1288; Der Obstmarkt vor dem Regierungsgebäude, wo sich drei Kantonsstrassen in einem Kreisel treffen, soll als Ergebnis aus einem Wettbewerb neu gestaltet werden. Dabei soll den Fussgängerinnen und Fussgängern, einer vielfältigen Nutzung des heutigen Parkplatzes und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum mehr Beachtung und mehr Raum zugesprochen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Kantonsstrasse ist allerdings mit über 9000 Fahrzeugen und vielen Buslinien hoch. Auch setzt das Behindertengleichstellungsgesetz den Gestaltungswünschen insofern Grenzen, als sehbehinderte Personen erkennen müssen, wo die fahrenden Fahrzeuge bzw. die Fahrbahnen sind. Die Federführung hat die Gemeinde Herisau.



Grafik 3: Der Obstmarkt in Herisau zwischen Regierungsgebäude und der reformierten Kirche soll inklusive der Kantonsstrassen neu gestaltet werden.

P 1695; Knoten Schwänli; Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist der Umbau des Knotens Schwänli aufgelistet. Es ist ein Schlüsselprojekt im Massnahmenpaket Verkehrssicherheit. Der Kreisel ist zu klein und soll komplett neu angeordnet werden. Sämtliche identifizierten Schwachstellen auf den Kantons- und der Gemeindestrasse werden so behoben. Bautechnisch soll die Anlage mit mittlerem Aufwand so umgebaut werden, dass sie die Zeit bis zum Bau der Umfahrung Herisau überdauern kann.



4.6.3 Schwellbrunn

P 1234; Auf der Strecke Schwellbrunn–Dicken sollen rund 650 m vom Parkplatz Hirschen bis zum Restaurant Sitz erneuert werden. Die Strasse ist schmal, Bankette und Entwässerung fehlen grösstenteils und die Anwohner wünschen schon lange eine Verbesserung, da es immer wieder zu kritischen Begegnungen kommt, namentlich im Winter. Zusätzlich erfolgen bei den instabilen Böschungen immer wieder Rutschungen. Hier kann eine bessere Entwässerung verhindern, dass bei Regen Oberflächenwasser von der Strasse die Erdmassen sättigt. Das Projekt war schon im 3. Programm, ist jetzt vorhanden und wird im 2022 aufgelegt. Die Realisierung ist ab 2023 vorgesehen.

P 1583; In Schwellbrunn liegt der Fokus weiterhin auf der Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Es kam zu Verzögerungen. Die erste Etappe vom Rank bis zum Löwen muss gemäss Beschluss des Regierungsrates besser mit der beabsichtigten Tempo-30-Zone koordiniert werden. Ziel ist, dem Fussverkehr einen definierten Bereich anbieten zu können, die Vorplätze in der Materialisierung zu harmonisieren, die Werke zu erneuern und eine adäquate Beleuchtung zu erstellen. Die gemeindeinterne Diskussion um das zukünftige Temporegime soll 2022 erfolgen, so dass eine Realisierung ab 2023 möglich wird.

4.6.4 Hundwil

In Hundwil sind keine grossen Vorhaben geplant. Die Erneuerung Örtlimühle–Hinterebnet auf der Kantonsstrasse Nr. 43, Hundwil–Zürchersmühle, ist ein Unterhaltsprojekt ohne zeitliche Dringlichkeit. Es ist daher nicht aufgelistet.

4.6.5 Stein

In Stein sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.6 Schönengrund

In Schönengrund sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.7 Waldstatt

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

P 1674; Kreuzung Mooshalde

Die Kreuzung Mooshalde, im Volksmund auch „Scheidwegkreuzung“ genannt, verzeichnet eine Häufung von Unfällen. Die räumliche Nähe von Bahnübergang und Strassenkreuzung, die unter spitzem Winkel einmündende Strasse von Hundwil (Mooshaldestrasse bzw. N25) und die Reduktion von drei auf zwei Spuren von Herisau her, machen die Kreuzung verkehrlich anspruchsvoll. Ein Studienwettbewerb im Frühjahr 2019 musste abgebrochen werden, weil sich keine Ingenieurbüros beworben haben.

Ein Neustart ist im Verlauf des Jahres 2022 geplant, die Umsetzung ist offen. Amtsintern fehlen Projektleitungsressourcen. Mit dem ASTRA hat der Kanton vereinbart, dass die Planung vorerst beim Kanton bleibt. Die Appenzeller Bahnen planen die Erneuerung des Damms und des Oberbaus zwischen der Kreuzung und dem Bahnhof Waldstatt.



Grafik 4: Knoten Mooshalde, Waldstatt, eine Variante, welche als Grundlage für den erfolglosen Studienwettbewerb abgegeben wurde.

4.6.8 Teufen

P 1686; Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen mit der Ablösung der heutigen Einspurführung der Bahn durch das Dorf war bereits in allen drei Vorgängerprogrammen enthalten. Infolge verschiedener Bestrebungen innerhalb der Gemeinde für die Mitfinanzierung einer Tunnellösung blieb das Projekt jahrelang blockiert. Jetzt stehen noch zwei kommunale Abstimmungen an. Auf der Basis der Empfehlung in der Korridorstudie (vgl. 1.13.3) wird unter Federführung der AB der Umbau der Dorfdurchfahrt mit zwei Gleisen vorangetrieben.

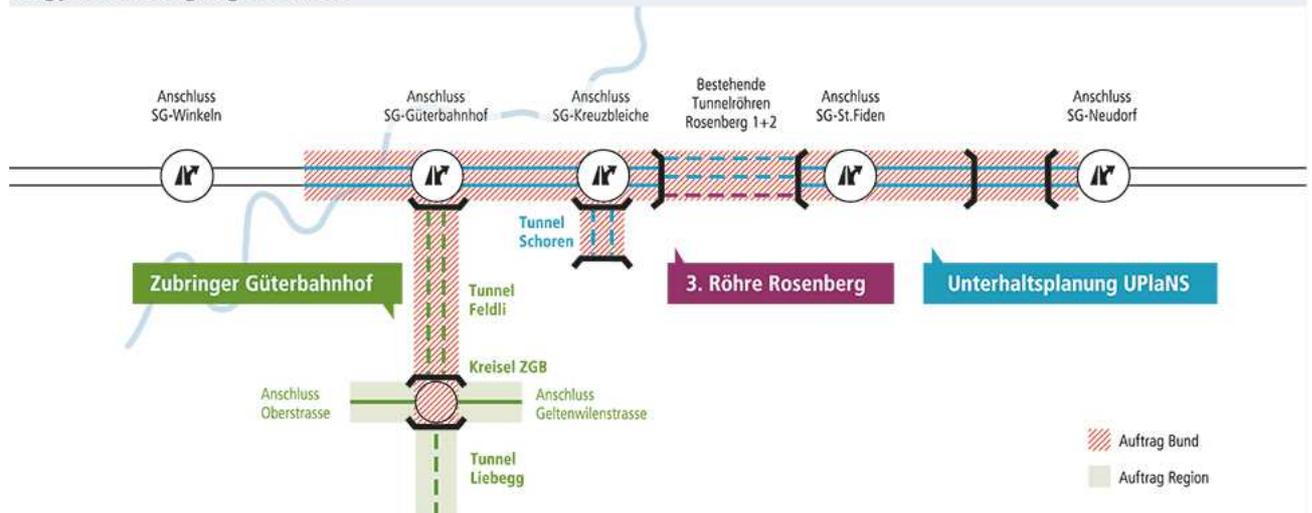
Grafik 5: die Bahnhofskreuzung soll zum Kreisell umgebaut werden. Die Bahn quert die Kreuzung mit zwei Gleisen. Anschliessend fährt sie tramähnlich auf zwei Gleisen in der Strasse durchs Dorf.



P 1711: Umbau Kreuzung Sternen. Bei der AB-Haltestelle Sternen mündet die Kantonsstrasse Nr. 10, Stein–Teufen, in einem ungünstigen Winkel in die Kantonsstrasse Nr. 12, St. Gallen–Teufen. Die Kreuzung soll geometrisch verbessert werden.

P 1679; Engpassbeseitigung St. Gallen mit 3. Röhre Rosenbergertunnel und Zubringer Güterbahnhof. Aktuell ist der Sanierungstunnel 3. Röhre auf Stufe "Generelles Projekt" vor der Genehmigung durch den Bundesrat. Gleichzeitig wird unter Federführung des Kantons St. Gallen ein Vorprojekt für den Liebeggtunnel erarbeitet. Anschliessend muss der Kostenteiler zwischen Kanton St. Gallen, Stadt St. Gallen, Kanton Appenzell Ausserrhoden und Gemeinde Teufen festgelegt werden. Eine Volksabstimmung in Appenzell Ausserrhoden über den Kreditanteil ist absehbar. Eine Realisierung vor 2032 ist aufgrund der Planungsabläufe nicht realistisch, verschiedene Hürden sind noch zu nehmen. Das Projekt ist daher nur informativ aufgeführt.

Engpassbeseitigung St.Gallen



Grafik 6: Schema der Engpassbeseitigung St. Gallen. Die Region unter Beteiligung des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist für die Umsetzung der Anschlüsse an den unterirdischen Vollanschluss im Güterbahnhofsareal (Kreisel ZGB) verantwortlich. Der Anschluss nach Süden führt über einen 1-röhrigen Tunnel hinauf nach Teufen Liebegg.

P 1587: In Nieder-teufen soll der Fussgängerstreifen auf Höhe Schulhaus, der von der Schule über die Kantonsstrasse Nr. 12.2 ins gegenüberliegende Quartier führt, sicherer werden und eine Mittelinsel erhalten. Dafür ist eine Aufweitung der Strasse nötig. Später soll der ganze Abschnitt hinunter zum Sonnenrank verbessert und gleichzeitig die Gleisanlage der Appenzeller Bahnen erneuert werden. Dazu ist eine Streckensperre der Bahn nötig.

P 1705: Ausbau der Kantonsstrasse 12.4, Bahnhof–Lindenkreisel, wegen der kommunalen Erschliessung des Gewerbegebiets Ebni-Schönenbüel, vgl Kapitel 1.13.5. Das Projekt ist von Entscheiden der Gemeinde abhängig und wird als Reserveprojekt geführt.

P 1700: Verbreiterung des Rad-Gehwegs Liebegg–Lustmühle, so dass die Radfahrenden in beide Richtungen zirkulieren können, vgl. 1.7 und 1.12.1. Das Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt St. Gallen und dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen erarbeitet. Auch die Verbesserung der Radfahrerführung über den Knoten Lustmühle soll Teil des Projektes sein. Die Planungen sind noch nicht weit fortgeschritten und abhängig von den Entscheiden des Bundes zum Agglomerationsprogramm 4. Generation.

4.6.9 Bühler

Auf dem Gemeindegebiet von Bühler sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.6.10 Gais

Auf dem Gemeindegebiet von Gais sind keine grossen Vorhaben geplant. Die Masterplanung Arealentwicklung Bahnhof mit der geplanten Erschliessung ab der Kantonsstrasse Nr. 13, Langgasse, hat keinen baulichen Einfluss auf die Kantonsstrasse.



4.6.11 Speicher

P 1554; Zweibrücken, siehe unter 4.6.13 Rehetobel

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

4.6.12 Trogen

P 1488; Vom Gesamtprojekt Gestaltung Landsgemeindeplatz fehlt das Teilprojekt auf der Kantonsstrasse Nr. 47.2, Bühlerstrasse, das rund 100 m lang ist. Das Vorhaben wurde wegen anderer Prioritäten zurückgestellt und soll jetzt umgesetzt werden.

P 1600: Gleich anschliessend an das Teilprojekt Landsgemeindeplatz auf der Bühlerstrasse soll diese bis hinauf zum Einlenker Pestalozzidorf erneuert und mit einem Trottoir versehen werden. Das Projekt ist öffentlich aufzulegen, es sind noch Einsprachen zu bereinigen.

4.6.13 Rehetobel

P 1339; Zittäfel–Einlenker alte Landstrasse. Infolge des Unwetters im September 2017 wurde die Kantonsstrasse Nr. 35, Rehetobel–Kaien, ausserhalb der Ortschaft beschädigt. Es wurde eine Stützmauer als Sofortmassnahme auf der Basis eines vorhandenen Vorprojektes realisiert. Jetzt soll der Abschnitt komplett erneuert werden. Gleichzeitig kann die Gemeinde Rehetobel den Einlenker Oberstrasse verbessern. Damit wäre die Strecke Dorf–Kaien komplett ausgebaut.

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

Es liegt ein Bauprojekt einer neuen Brücke vor. Die Kredithöhe von rund Fr. 9.5 Mio. bedingt eine Volksabstimmung.

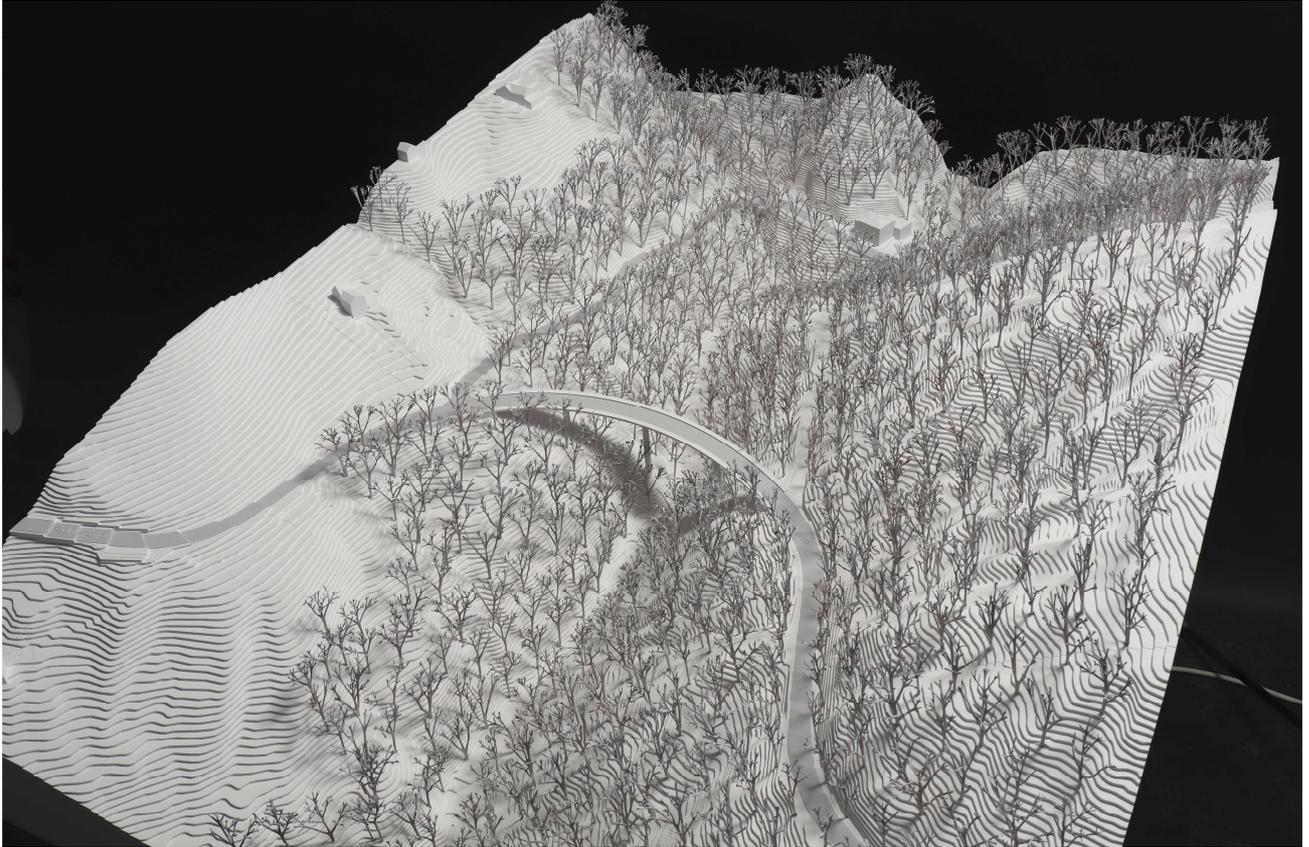


Bild 10: Modell der neuen Brückenverbindung über die Goldach bei Zweibrücken zwischen Speicher und Rehetobel. Die Liegenschaft mit dem ehemaligen Restaurant und die hinterliegenden Liegenschaften bleiben über die Seite Rehetobel erschlossen. Auf Seite Speicher soll die heutige Strasse zu Gunsten des Waldes zurückgebaut werden.

4.6.14 Wald

Auf dem Gemeindegebiet von Wald sind keine grossen Vorhaben geplant. Die Erneuerung der Kantonsstrasse Nr. 53, Wald–Haggen, ab Ortsende bis Spitz soll noch im 2022 starten und ist nicht aufgeführt.

4.6.15 Grub

Auf dem Gemeindegebiet von Grub sind keine grossen Vorhaben geplant. Die Rutschungen entlang des Landgrabens an der Kantonsstrasse Nr. 49, Grub–Rehetobel, haben sich beruhigt. Das Areal wird messtechnisch überwacht.

4.6.16 Heiden

P 1535; Die Kantonsstrasse Nr. 50, Kaien–Oberegg, muss altershalber auf dem Abschnitt Gstalden–Bischofsberg erneuert werden. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und soll im Verlauf 2022 baulich gestartet werden. Es wird in der Liste nicht mehr aufgeführt.

P 1323; Die Sanierung mit Gestaltung der Werdstrasse war bereits im 1. Strassenbauprogramm aufgeführt. Das Projekt wurde in Absprache mit der Gemeinde wegen anderer Prioritäten mehrmals geschoben. Auf der Basis des Masterplans wurden zwei Varianten für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Im Jahr 2022 wird aus der favorisierten Variante ein Vorprojekt entwickelt. Mit der Schliessung des Spitals und der geplanten Neuüberbauung angrenzender Areale sind Anpassungen absehbar.

P 1615; Der Knoten Lindenplatz wurde für die Erschliessung Nord provisorisch umgebaut. Das Projekt pausiert, bis die Gemeinde die Verkehrsführung auf der Seeallee festgelegt hat. Es wird in der Liste nicht aufgeführt.

4.6.17 Wolfhalden

P 1541; Auf der Kantonsstrasse Nr. 55, Wolfhalden–Thal, ist der untere Abschnitt ab Unterhasli bis zur Gemeindegrenze Lutzenberg in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Neu wünscht die Gemeinde ein Trottoir. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und soll im Verlauf 2022 baulich gestartet werden. Es wird in der Liste nicht mehr aufgeführt.

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

P 1694; Auf der Kantonsstrasse 18, Heiden–Wolfhalden, ist im Abschnitt Hinterergeten–Luchten aus Verkehrssicherheitsgründen die Dreispurstrecke durch einen modernen Strassenquerschnitt zu ersetzen. Auf der Westseite ist der Rad- und Gehweg neu zu platzieren. Das Projekt soll im 1. Quartal 2022 öffentlich aufliegen, die Realisierung ist ab 2023 vorgesehen.

4.6.18 Lutzenberg

P 1537 und P 1538; Die Kantonsstrasse 51.3, Landegg–Thal, wird abschnittsweise saniert. Der Gemeinderat hat zu beiden Vorprojekten eine positive Haltung eingenommen. In der Periode soll der Abschnitt Bahnhof–Tobel realisiert werden. Der Abschnitt Tobel–Kantonsgrenze ist ein Reserveprojekt.



Bild 11: marode Stützmauern an der Kantonsstrasse Nr. 51.3, Landegg–Thal im Ortsteil Wienacht.

4.6.19 Walzenhausen

In Walzenhausen ist von Seiten Gemeinde die Erneuerung des Dorfzentrums geplant. Die Kantonsstrassen werden mit einbezogen und voraussichtlich umgestaltet. Die Planung ist noch wenig konkret, eine Realisierung bis 2026 ist allerdings nicht ausgeschlossen. Das Vorhaben ist auf der Liste.

P 1698; Die Kantonsstrasse Nr. 34, Lutzenberg–Walzenhausen, wird innerorts auf dem Abschnitt Loch–Dorf wegen Werkleitungsarbeiten und Spurrinnen erneuert. Das Projekt gilt als werterhaltendes Unterhaltsprojekt und ist nicht auf der Liste.



4.6.20 Reute

Auf dem Gemeindegebiet von Reute sind keine grossen Vorhaben geplant.

4.7 Werkhöfe Herisau und Heiden

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

Im Werkhof Heiden besteht Bedarf. Im Herbst 2016 wurde der alte kantonale Werkhof Hinterergeten bei der Gemeindegrenze Heiden / Wolfhalden im Rahmen einer Militärübung abgebrochen. Als Ersatzräumlichkeit für die dort eingestellten Fahrzeuge und Materialien konnte eine Mietlösung am Kaien gefunden werden.

Jetzt sollen alle laufend benötigten Fahrzeuge und Materialien auf dem Areal des Werkhofes konzentriert werden. Das reduziert die Fahrten zu den Aussendepots und ermöglicht den effizienten Einsatz der Mittel und des Personals. Gefährliche Güter wie Kleingerätebenzin, Markierfarbe etc. sollen nicht mehr wie heute in einem ungeheizten Container gelagert werden. Nachdem verschiedene Ausbauvarianten geprüft wurden, hat das Amt für Immobilien eine Umnutzung und Aufstockung der Winterdiensthalle auf der Südostseite zu einem Bauprojekt ausgearbeitet. Geplant ist eine Realisierung ab dem Jahre 2023. Die Finanzierung ist noch nicht bestimmt. Daher ist das Objekt (noch) nicht auf der Liste.

4.8 Kleinprojekte

Die Sanierung von Fussgängerübergängen und der Umbau von Bushaltestellen werden als Kleinprojekte geführt. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Kurzfristig auftauchende kleinere Begehren von Gemeinden können in den meisten Fällen berücksichtigt werden, ohne auf das nächste Strassenbauprogramm warten zu müssen.

4.9 Grosse Projekte im baulichen Unterhalt

Für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen sind jährlich rund 6 Mio. Franken in der Strassenrechnung reserviert (Konto 5900.3141.10). Die Objekte im baulichen Unterhalt umfassen Deckbelagserneuerungen oder den Ersatz und die Verstärkung von Belägen. Die Objekte umfassen in der Regel nur eine geringe Änderung des Strassenquerschnittes. Ein Kostenanteil für die Gemeinden resultiert meist aus der gleichzeitigen Erneuerung der gemeindeeigenen Trottoirs. Die Kosten sind gebunden und liegen in der Kompetenz des Departements Bau und Volkswirtschaft. Wichtige Objekte sind Bestandteil des vorliegenden Programmes, weniger wichtige sind nicht einzeln aufgeführt. Grössere aktuelle Projekte sind etwa die Umgestaltung der Dreispurstrecke zwischen Heiden und Wolfhalden (aufgeführt), die Sanierung der Gossauerstrasse in Herisau ab der Kantonsgrenze (nicht aufgeführt) oder die Belagserneuerung weiterer Etappen auf der Schwägalpstrasse in Urnäsch (nicht aufgeführt).

4.10 Langsamverkehr

Der kantonale Richtplan nennt die für den Radverkehr auszubauenden Strecken. Durch die Investitionen der letzten 15 Jahre und mit den unter Kapitel 4.6 aufgeführten Vorhaben wird der grösste Teil der Richtplanvorgabe realisiert sein. Gemäss Richtplan sind daher für den Radverkehr neue Inhalte zu definieren, indem das Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St. Gallen-Bodensee auf die übrigen 15 Gemeinden ausgedehnt wird.

Mit dem kommenden Veloweggesetz (Kapitel 1.11) sollen die Begriffe geschärft werden. Der Begriff "Langsamverkehr" soll abgelöst werden durch "Veloverkehr" und "Fussverkehr". Das Strassenbauprogramm soll



den Fokus primär auf das Velowegnetz für den Alltag und dabei auf die Verbesserung der Schwachstellen bei den ortsverbindenden Velowegnetzen legen. Wer für das Velowegnetz für die Freizeit zuständig sein wird, ist offen. Für die Fusswegnetze sind die Gemeinden zuständig.

4.11 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung

Die Ausserrhoder Gemeinden sind alle an der Revision der Ortsplanung. In den kommunalen Richtplänen Verkehr und Infrastruktur werden jene Strassenabschnitte genauer betrachtet, bei denen der Verkehr vermehrt als trennendes Element wahrgenommen wird. Die Liegenschaften entlang der Strassen sind schwieriger zu vermieten und zu nutzen. Die Gemeinden spüren diese Defizite aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung und sind interessiert an möglichen Verbesserungen. Heute geht man bei Sanierungen daher von einem umfassenden Ansatz aus. Die Ansprüche des Verkehrs müssen mit denen der Bewohner, des Gewerbes, der übrigen Nutzer und mit den architektonischen und ortsbaulichen Gegebenheiten in Einklang gebracht werden. Der Bearbeitungsperimeter umfasst daher nicht nur die Kantonsstrassen, sondern auch den angrenzenden Raum.

Wenn die Ortsplanungsrevisionen innerhalb der Periode des 4. Strassenbauprogramms rechtskräftig werden, können Projekte für das 5. und 6. Strassenbauprogramm gestartet werden. Das betrifft etwa Grub, Gais oder in Waldstatt die Urnäserstrasse.

4.12 Lärmschutz

Die Lärmschutzverordnung verpflichtet die Kantone als Strasseneigentümer, dort wo die Grenzwerte überschritten werden, Massnahmen zu ergreifen. Als Grundlage dienen entsprechende Lärmbelastungskataster.

Der Regierungsrat hat in den Jahren 2017–2021 die 2. Generation von Strassenlärmsanierungsprogrammen für das Kantonsstrassennetz genehmigt. Vielfach wurden Erleichterungen gewährt und freiwillige Leistungen an Schallschutzfenster gesprochen. Die Programme sind in 19 Gemeinden öffentlich aufgelegt und umgesetzt, Pendenzen sind keine vorhanden. Einzig das Lärmsanierungsprojekt Herisau musste wegen der notwendigen Absprachen mit dem ASTRA und den Fragen um den Obstmarkt Herisau (Pflasterung ja/nein) zurückgestellt werden. Es wird im Verlauf 2022 ohne die Nationalstrasse N25 öffentlich aufliegen.

Damit ist der Kanton seiner Verpflichtung aus der Lärmschutzverordnung nachgekommen. Bei Belagssanierungen wird die Lärmschutzfrage standardmässig geprüft. Auch bei grosser Verkehrszunahme oder bei Änderungen der Lärmschutzverordnung muss der Kanton als Strasseneigentümer die Lärmentwicklung beobachten.

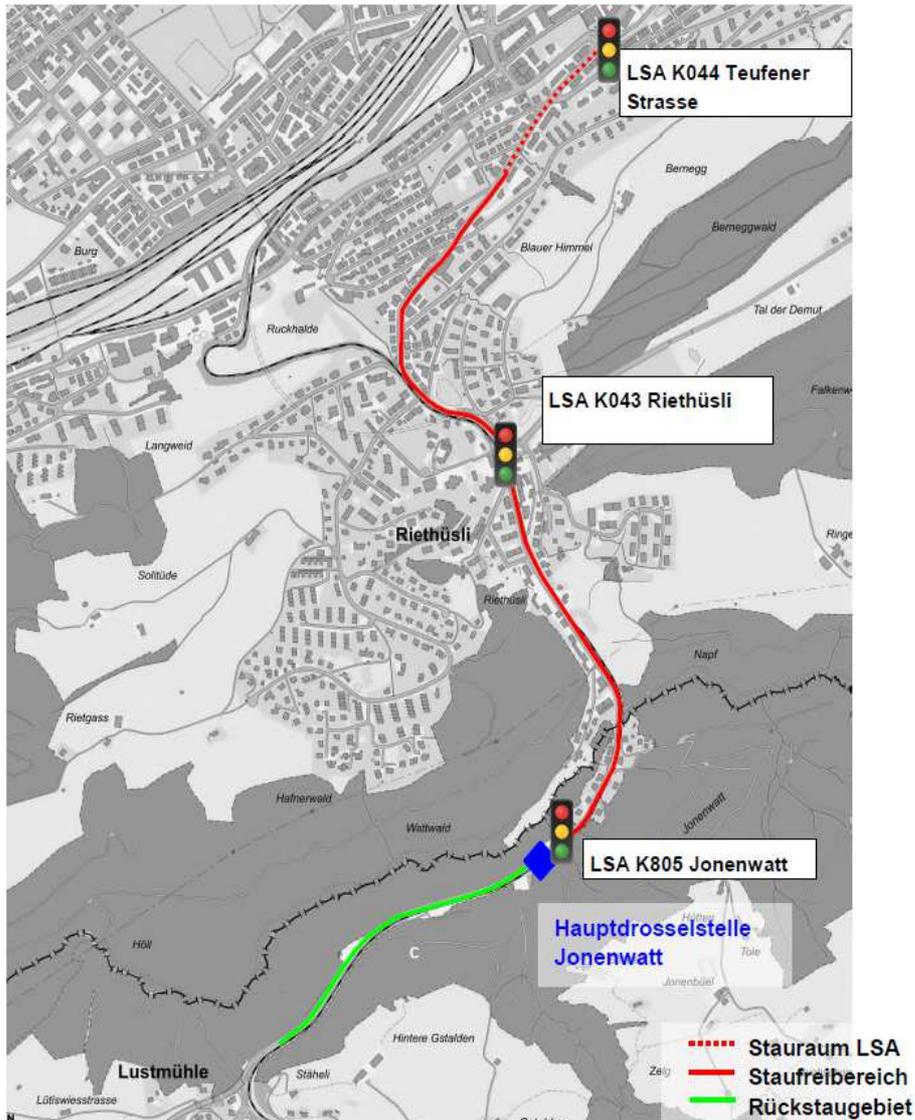
4.13 Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen-Bodensee

Das Strassenverkehrsnetz im Verkehrsraum St. Gallen ist hoch belastet und in Teilbereichen zu den Spitzenstunden überlastet. Die enge Verknüpfung des städtischen und kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse A1 führt zu einer unmittelbaren gegenseitigen Beeinträchtigung bei Störungen.

Prognosen zur Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung gehen davon aus, dass im Jahre 2030 im Verkehrsraum St. Gallen ca. 55'000 Menschen mehr leben und entsprechende Mehrverkehr generieren werden. Es ist das klare Ziel aller Beteiligten, Dauerstau in der Stadt zu verhindern. Dazu wird ein umfassendes Management des Verkehrssystems (VSM) aufgebaut. Auf der vorhandenen Infrastruktur soll der Verkehr mit Mitteln der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung möglichst rasch, gleichmässig und sicher bewältigt werden. Das VSM sieht vor, die Verkehrsqualität im Siedlungsgebiet aufrechtzuerhalten. Das bedingt, dass die Verkehrsträger besser vernetzt werden und die Verkehrsteilnehmenden transparenter und vorausschauender informiert werden. Ein funktionierendes VSM ist eine Kombination von verschiedenen Massnahmen wie Lichtsignalsteuerungen, ÖV-

Bevorzugung, Dosierung von und zur Autobahn, Stauraummanagement etc. In den einzelnen Bewirtschaftungsgebieten sollen Dosieranlagen zum Einsatz kommen, welche zwangsweise einen Stauraum benötigen. Die Stauräume sollen den unvermeidbaren Stau am „richtigen“ Ort platzieren. Das funktioniert nur mit intelligenten neuen Ansätzen, die auf modernsten Technologien basieren. VSM-Massnahmen sind grundsätzlich ohne grössere bauliche Massnahmen umsetzbar.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist beim Bewirtschaftungsgebiet Kreuzbleiche direkt betroffen. Der Verkehr auf der Zubringerachse von Teufen soll zu den Spitzenstunden dosiert werden. Auf der Kantonsstrasse Nr. 12.1, St. Gallen–Teufen, ist dazu eine gesteuerte Lichtsignalanlage im Jonenwatt geplant. Das Projekt ist Bestandteil des 3. Programms und wird nicht mehr aufgeführt.



Grafik 7: Konzept des Verkehrsmanagements auf der Strecke St. Gallen–Teufen. Der Stau im Siedlungsgebiet soll ausserorts zwischen Liebegg und Lustmühle verlegt werden. Dazu ist eine Dosieranlage nötig, die zu den Spitzenstunden den Verkehr stadteinwärts dosiert. Stadtauswärts ist keine Dosierung vorgesehen. Die Anlage steht auf Kantonsgebiet von Appenzell Ausserrhoden. Die Massnahme ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zum Agglomerationsprogramm 2. Generation.



5 Finanzen

5.1 Gesetzliche Grundlage

Die Finanzierung des Strassenbauprogrammes erfolgt über die Strassenrechnung. Diese ist als Spezialfinanzierung innerhalb der Staatsrechnung im Konto 5900 geführt. Differenzen zwischen Einnahmen und Ausgaben werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Strassenrechnung fliessen gemäss Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe⁹ Mittel aus folgenden Kategorien zu:

- Zweckgebundene Bundesmittel aus dem Ertrag der Mineralölsteuer
- Kantonale Motorfahrzeugsteuer, Anteil 40 %
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, Anteil 60 %

5.2 Änderung durch Netzbeschluss Nationalstrassen

Mit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses Nationalstrassen per 1. Januar 2020 haben die Bundesbeiträge in der Strassenrechnung geändert. Das Kantonsstrassennetz reduzierte sich wegen der N25 um 11.18 km, das beitragsberechtigte Hauptstrassennetz wurde um rund 5.23 km gekürzt. Die verschiedenen Bundesbeiträge reduzierten sich entsprechend um rund 1.73 Mio. Franken jährlich. Auf der anderen Seite ist der Bund allein zuständig für die Finanzierung von Ausbauten und Erneuerungsarbeiten auf der N25.

Die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts auf den Nationalstrassen besorgen im Auftrag des ASTRA die Kantone oder von ihnen gebildete Trägerschaften. Die ausführenden Organe heissen Gebietseinheiten. Für die N25 ist die Gebietseinheit VI zuständig, sie gehört organisatorisch zum Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, handelt jedoch grundsätzlich selbständig mit eigenem Personal, eigener Gerätschaft und separatem Rechnungswesen. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat eine Leistungsvereinbarung mit dem Kanton St. Gallen unterzeichnet und übernahm per 1. Januar 2020 den betrieblichen und den projektfreien baulichen Unterhalt auf der N25 gegen Aufwandsentschädigung. Dadurch fliessen jährlich rund 0.4 Mio. Franken zurück in die Strassenrechnung.

5.3 Neue Finanzierungsformen wegen Ersatz Mineralölsteuer

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sanken in den letzten Jahren stetig, trotz der laufenden Zunahme des Fahrzeugbestandes. Die Dekarbonisierung des Verkehrs und damit das absehbare Ende des Mittelzuflusses aus der Mineralölsteuer führt zwangsläufig zu Änderungen in der Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur. Die Finanzierung muss breiter aufgestellt werden, um die neuen Mobilitätsformen abzudecken. Das ASTRA hat vom Bundesrat den Auftrag, Entscheidungsgrundlagen vorzubereiten, damit der politische Prozess auf eidgenössischer Ebene starten kann. Im Herbst 2021 erhielten die für die Strasseninfrastruktur zuständigen Regierungsmitglieder vom ASTRA erstmals Informationen.

Über 6 Millionen Motorfahrzeuge sind heute abgabepflichtig. Das müssen sie auch in Zukunft sein, damit die Finanzierung von Bau und Betrieb der Strasseninfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Das Einnahmenniveau soll in etwa gleichbleiben wie heute. Im Fokus stehen fahrleistungsabhängige Abgaben, welche alle Verkehrsteilnehmenden leisten müssen, unabhängig von ihrer Antriebsart.

Das ASTRA geht davon aus, dass eine Volksabstimmung frühestens 2027 möglich sein wird. Vor diesem Hintergrund rechnet das vorliegende 4. Strassenbauprogramm mit sinkenden aber gesicherten Einnahmen aus dem Ertrag der Mineralölsteuer.

⁹ bGS 612.2

5.4 Aufgaben- und Finanzplan 2023–2025, Nettoinvestitionen Strassenbau

Der vom Regierungsrat genehmigte Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2023–2025 und die Prognose 2026 enthalten untenstehende Angaben.

Die geplanten Bruttoinvestitionen Strassenbau belaufen sich zusammen für die Programmperiode auf Fr. 44.61 Mio. Darin enthalten ist auch der Kantonsbeitrag an die Sanierung der Bahnübergänge. Davon abgezogen werden die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter von zusammen Fr. 9.66 Mio., wobei für das Jahr 2026 (noch) keine Bundeseinnahmen eingerechnet sind, weil das Agglomerationsprogramm der 4. Generation noch nicht geprüft ist. Die Nettoinvestitionen belaufen sich demzufolge für die Periode auf insgesamt Fr. 34.95 Mio. Zu beachten ist, dass in der Strassenrechnung (Konto 5900) nicht die Nettoinvestitionen abgebildet sind, sondern die Abschreibungen.

2023		2024		2025		2026		Summe netto
Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
13 410		10 600		10 300		10 300		
	4 510		2 400		1 750		1 000	
8 900		8 200		8 550		9 300		34 950

Tabelle 1: Nettoinvestitionen Strassenbau gemäss AFP 2023–2025 (Seite 162) und Prognose 2026, alle Angaben in TCHF

5.5 Werterhaltende Strassenbauprojekte in der Erfolgsrechnung

In der Erfolgsrechnung werden die Objekte der Werterhaltung und die ersten Planungsphasen abgewickelt. Auch hier fallen Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter an, in der Regel jedoch weniger als in der Investitionsrechnung. Es wird gemäss AFP 2023–2025 und Prognose 2026 davon ausgegangen, dass für Planungs- und Bauarbeiten in den Konti 5900.3131 und 5900.3141 jährlich 7.15–7.25 Mio. Franken zur Verfügung stehen, für die ganze Periode brutto rund Fr. 28.8 Mio., netto rund Fr. 25.4 Mio.

5.6 Zusammenfassung von Objekten der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung

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

Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind der betriebliche Strassenunterhalt, die Beiträge des Bundes an den Betrieb der Nationalstrasse, an Lärmschutzmassnahmen, die Aufwände für die Strassenbaupolizei, die Kosten für die Miete der Büroräumlichkeiten Tiefbauamt etc.

Gemäss folgender Tabelle 2 stehen für die Strassenbauvorhaben in den Jahren 2023–2026 demnach brutto rund Fr. 73.4 und netto rund Fr. 60.3 Mio zur Verfügung. Die benötigten Mittel resultieren aus der Objektplanung in Kapitel 4.

	2023		2024		2025		2026		Summe
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	
IR	13 410		10 600		10 300		10 300		44 610
		4510		2 400		1 750		1 000	
	8 900		8 200		8 550		9 300		34 950
ER	7 146		7 196		7 196		7 268		28 806
		850		875		875		833	
	6 296		6 321		6 321		6 435		25 373
						Total Ausgaben brutto		73 416	
						Total Ausgaben netto		60 323	

Tabelle 2: Geplante Ausgaben inkl. Planung im reinen Strassenbau netto aus Investitionsrechnung und Erfolgsrechnung gemäss AFP 2023–2025 und Prognose 2026, alle Angaben in TCHF

5.7 Verfügbare Mittel

5.7.1 Zweckgebundene Bundesmittel

Die zweckgebundenen Mittel des Bundes kommen aus untenstehenden Kategorien:

- Mineralölsteuerertrag, allgemeine nicht werkbezogene Beiträge
- Mineralölsteuerertrag, Globalbeitrag an Hauptstrassennetz des Bundes
- Mineralölsteuerertrag, Beitrag an Kantone ohne Nationalstrassen (diesen Beitrag erhält der Kanton weiterhin, bis substantielle Ausbauten auf der N25 in Betrieb sind)
- Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF für Werkbeiträge in Agglomerationen
- Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV, Beiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist nicht präzise zu prognostizieren. Die tatsächlich ausbezahlten Beiträge sind vom Treibstoffumsatz und von den genehmigten Krediten des Parlamentes abhängig. Zudem ist offen, wann oder ob der Strassenverkehr wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht.

5.7.2 Motorfahrzeugsteuern

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

5.7.3 LSWA

Gemäss Art. 2 lit. d des Gesetzes über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe werden 60 % des kantonalen Anteils der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe¹⁰ der Strassenrechnung zugewiesen. 20 % gehen an die Gemeinden für den Bau und Unterhalt der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen und 20 % an den öffentlichen Verkehr.

¹⁰ Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz, SR 641.81

5.7.4 Zusammenfassung Mittelzufluss Strassenrechnung

Die Summe der Mittelzuflüsse gemäss Kapitel 5.7.1 bis 5.7.3 in die Strassenrechnung beträgt jährlich rund 25 Mio. Franken, zusammen über die Periode rund 100 Mio. Franken. Nicht aufgelistet sind die Werkbeiträge der Gemeinden und des Agglomerationsprogrammes wegen der Nettobetrachtung. Der Zufluss weist wie unter 5.3 dargelegt mindestens bis 2026 die notwendige Konstanz auf.

5.8 Mittelbedarf total

Der gesamte Mittelbedarf des Strassenbaus im Tiefbauamt umfasst nicht nur die baulich realisierten Objekte, sondern setzt sich zusammen aus:

- den unter Kapitel 4 aufgeführten Vorhaben im Strassen- und Brückenbau
- dem betrieblichen Unterhalt inkl. dem projektfreien baulichen Unterhalt
- den Planungen der Objekte nach 2026 und der Fertigstellung der Objekte vor 2023
- dem Kantonsanteil an die Sanierung von Bahnübergängen
- dem Lärmschutz entlang der Kantonsstrassen
- der Strassenbaupolizei, der Mitarbeit in Gremien und den übrigen internen Aufwänden
- den Verkehrszählungen und verkehrlichen Betrachtungen mit der Polizei aufgrund von Meldungen
- der Unterstützung von Gemeinden und Dritten wie z.B. dem Mobilitätsmanagemant oder "bike to work"

5.9 Teuerung

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

5.10 Stand Strassenfonds der Strassenrechnung

Differenzen zwischen Ausgaben und Einnahmen in der Strassenrechnung werden über den Strassenfonds ausgeglichen. Der Fondsbestand ist per 1. Januar 2021 mit rund 7.17 Mio. Franken im Plus. Ab dem Jahre 2024 ändert die Höhe der Abschreibungen, weil das Restatement (Aufwertung des Verwaltungsvermögens bei der Umstellung auf HRM2) endet. Der Staatsstrassenfonds fällt in der Periode des 4. Strassenbauprogramms 2023–2026 nicht in die Verschuldung. Nach heutigem Planungsstand AFP 2023–2025 wird der Fondsbestand Ende 2025 rund 17.39 Mio. Franken im Plus sein. Auch fürs 2026 ist mit einer Zunahme zu rechnen.



6 Ausblick 2027–2030

6.1 Generell

Im 5. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2027–2030 sollen u.a. die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Speicher, die Erneuerung der Bahnhofstrasse in Herisau und die 2. Etappe der Ortsdurchfahrt Schwellbrunn realisiert werden. Hinzu kommt der Start der Umsetzung des Veloweggesetzes, beispielsweise mit der Strecke Heiden–Grub–Eggersriet. Das Programm weist indes noch viele Lücken auf für Bedürfnisse und Vorhaben, die sich erst in den nächsten Jahren entwickeln werden. Der Bedarf an finanziellen Mitteln für die Sanierung bestehender Strassenteilstücke wird steigen.

Neue Mobilitätsformen werden neue Anforderungen an die Infrastruktur mit sich bringen. Auch das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee wird weiterbearbeitet und neue Entwicklungen hervorrufen.



Bild 20: Längerfristiger Bedarf wegen fehlender zeitgemässer Veloinfrastruktur St. Gallen–Heiden auf der Kantonsstrasse Nr. 17, Heiden–Eggersriet.

7 Anhang

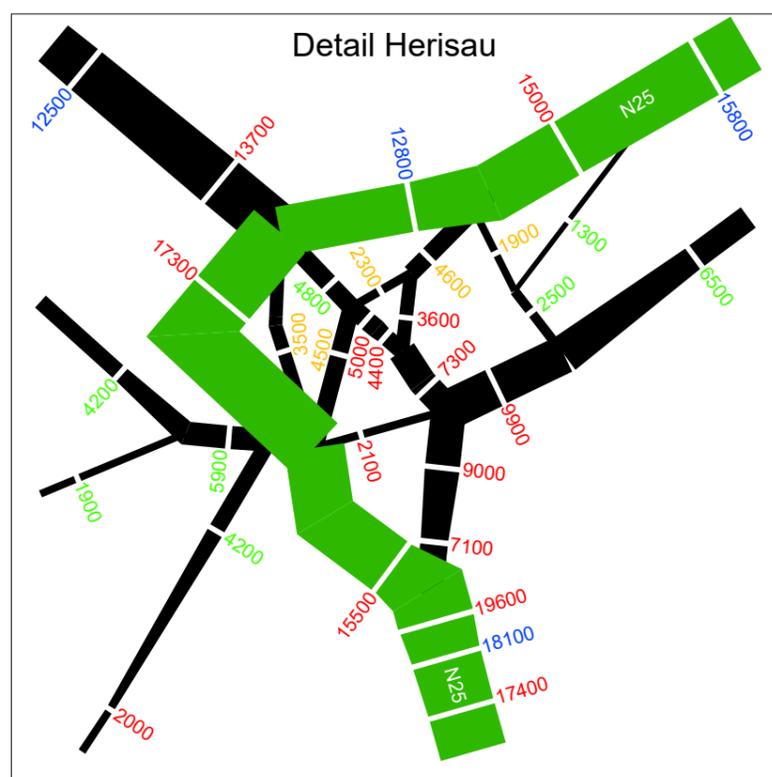
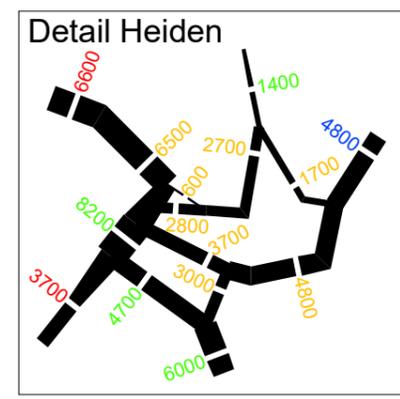
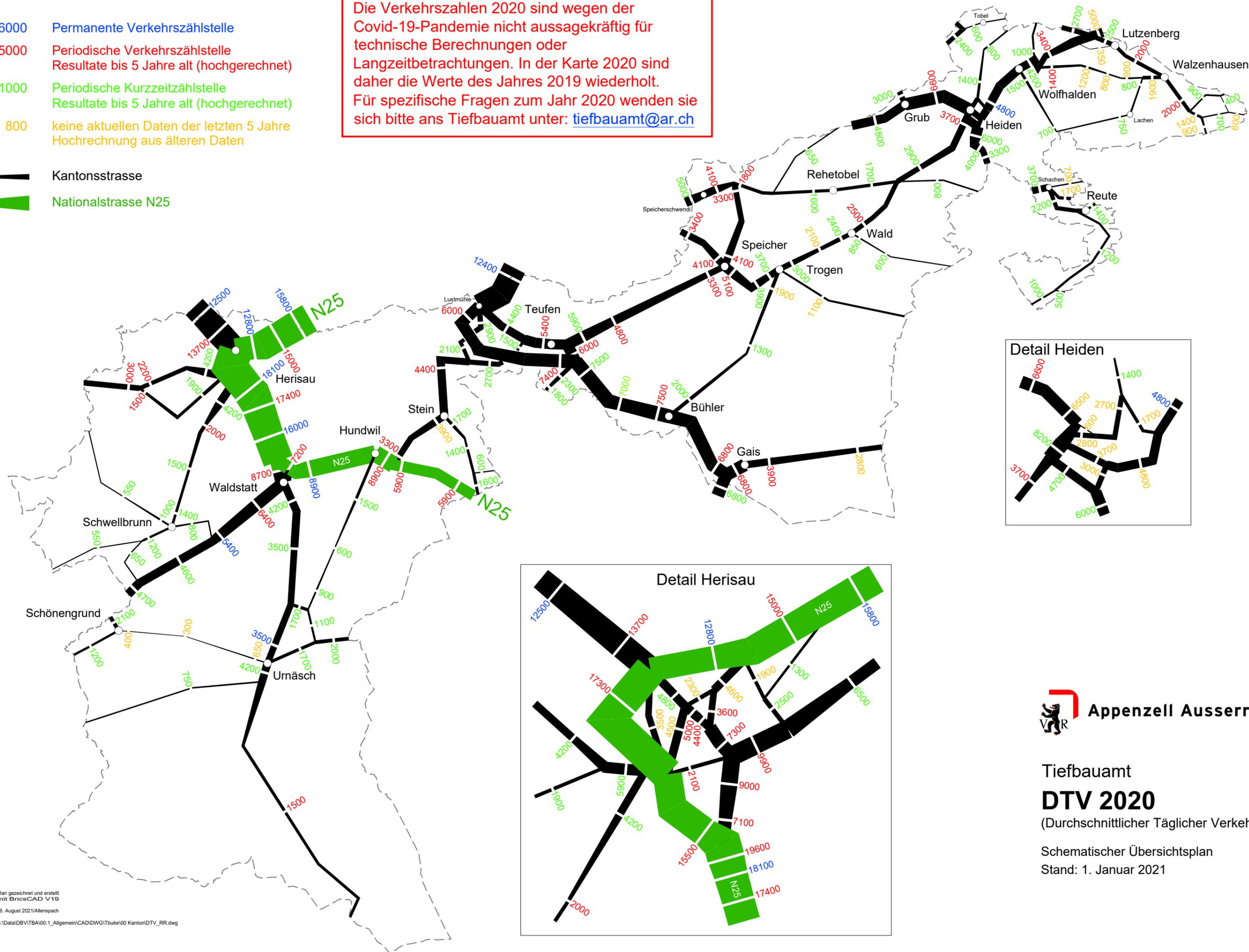
- 7.1 Übersicht Kantonsstrassennetz, A3
- 7.2 Übersicht Verkehrszahlen, durchschnittlich täglicher Verkehr DTV 2019, A3
- 7.3 Kantonaler Richtplan, Übersicht Radstrecken, A3
- 7.4 Geometrische Normalprofile der drei Strassenklassen
- 7.5 Übersicht ÖV auf Kantonsstrassen, A3
- 7.6 Übersicht Ausbauvorhaben 2023–2026, A3
- 7.7 Wichtigste Nebenanlagen, A3
- 7.8 Stand Umsetzung 3. Strassenbauprogramm 2019–2022
- 7.9 Stand Umsetzung 2. und 3. Agglomerationsprogramm
- 7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995–2020

Legende:

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

- Kantonsstrasse
- Nationalstrasse N25

Achtung:
Die Verkehrszahlen 2020 sind wegen der Covid-19-Pandemie nicht aussagekräftig für technische Berechnungen oder Langzeitbetrachtungen. In der Karte 2020 sind daher die Werte des Jahres 2019 wiederholt. Für spezifische Fragen zum Jahr 2020 wenden sie sich bitte ans Tiefbauamt unter: tiefbauamt@ar.ch

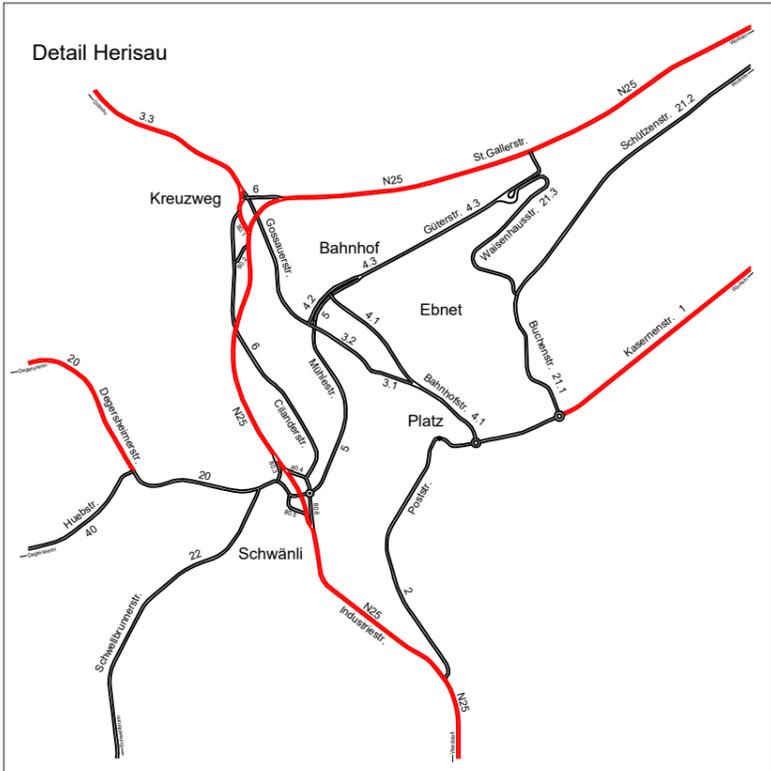
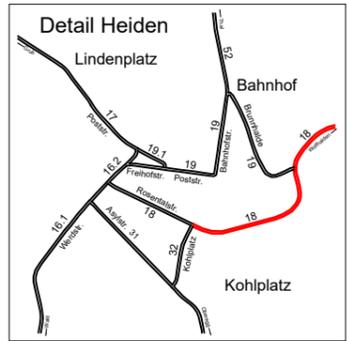
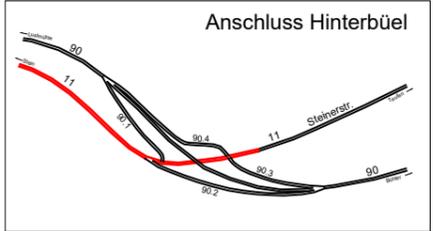
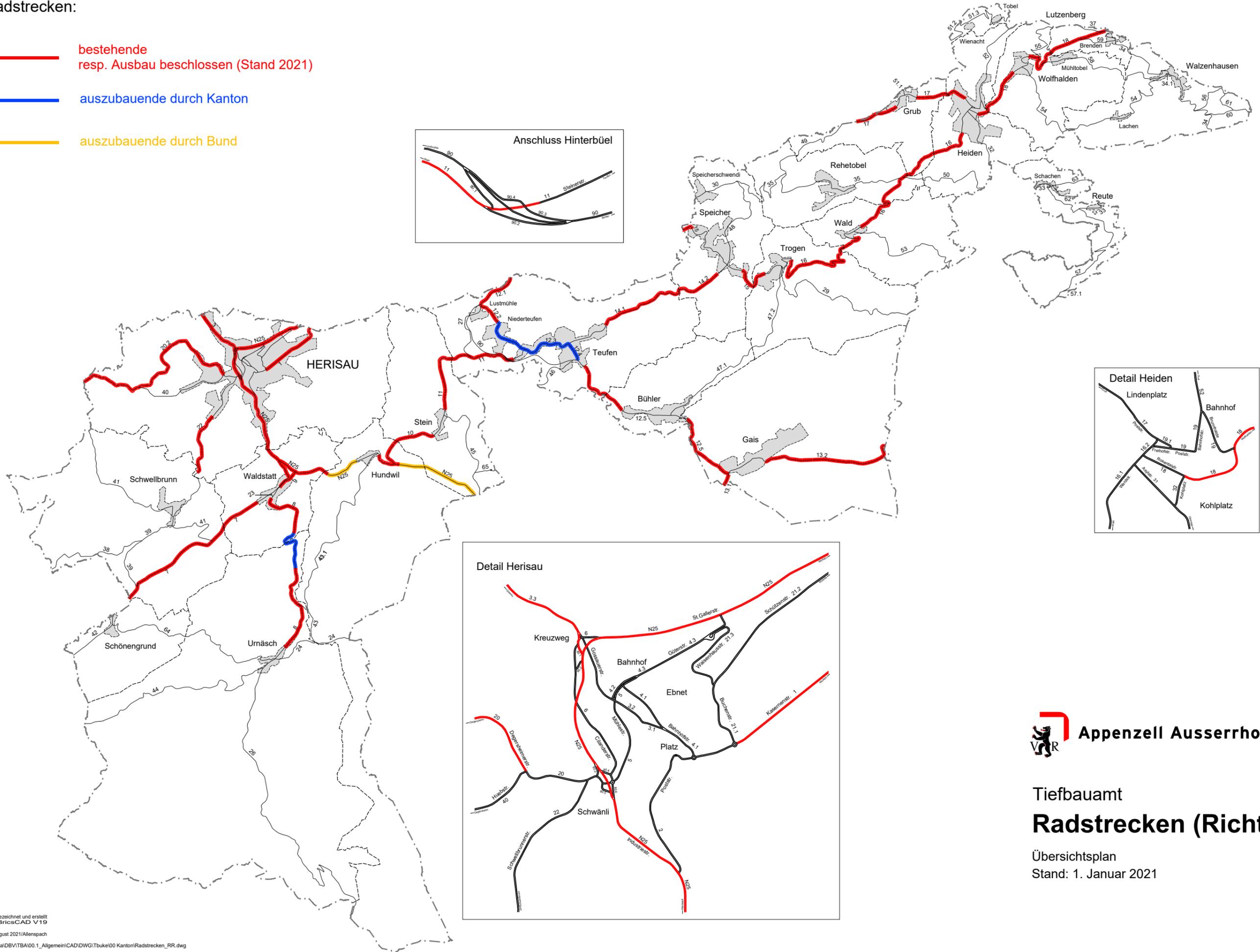


Tiefbauamt
DTV 2020
(Durchschnittlicher Täglicher Verkehr in Fz/Tag)
Schematischer Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2021

Plan gezeichnet und erstellt mit BricsCAD V19
26. August 2021/Allenspach
G:\Data\DBV\TBA\00_1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00_Kanton\DTV_RR.dwg

Radstrecken:

- bestehende resp. Ausbau beschlossen (Stand 2021)
- auszubauende durch Kanton
- auszubauende durch Bund



Tiefbauamt
Radstrecken (Richtplan)

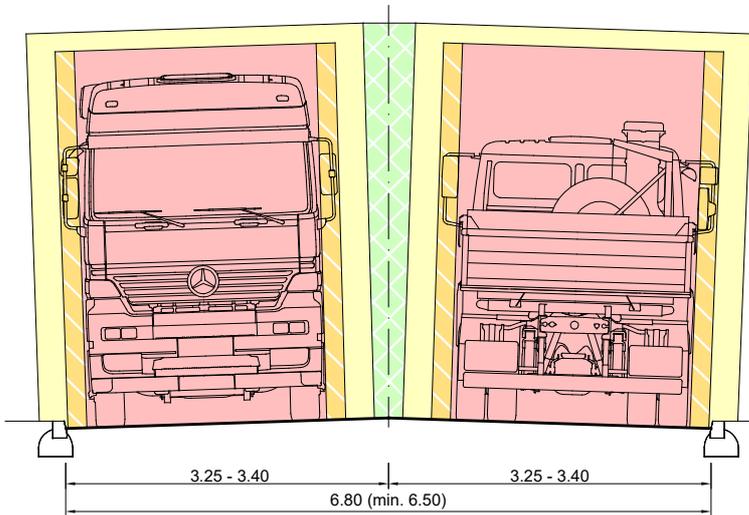
Übersichtsplan
 Stand: 1. Januar 2021

Plan gezeichnet und erstellt mit EricsCAD V19
 26. August 2021/Allenspach
 G:\Data\DBV\TBA\00_1_Allgemein\CAD\DWG\Tbuke\00_Kanton\Radstrecken_RR.dwg

Geometrische Normalprofile für:

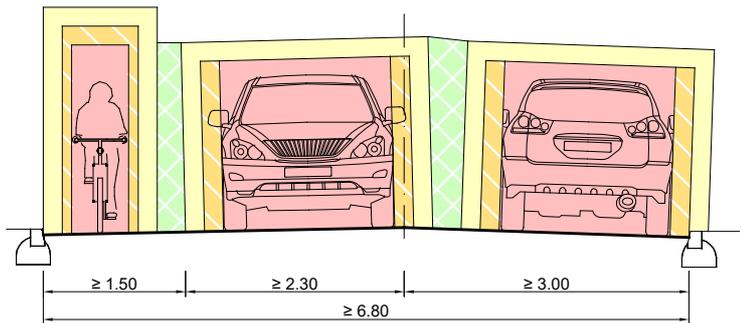
Hauptverkehrsstrassen (HVS)

Begegnungsfall LW / LW (60 km/h)



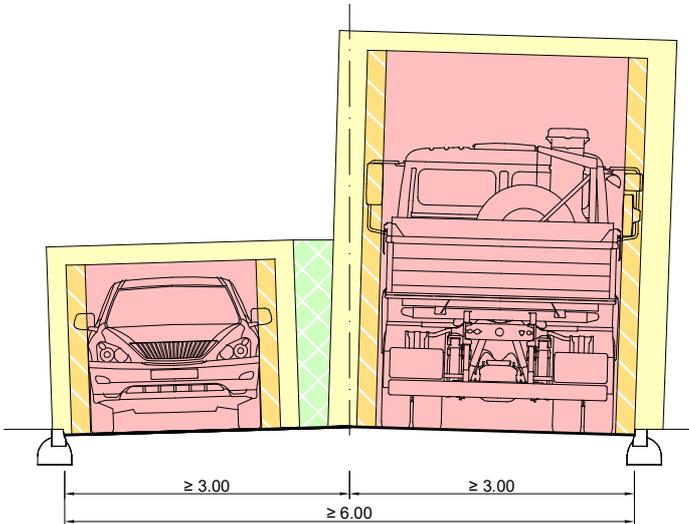
- Grundabmessungen
- Bewegungsspielraum
- Sicherheitszuschlag
- Gegenverkehrszuschlag

Begegnungsfall RF/ PW / PW (60 km/h)



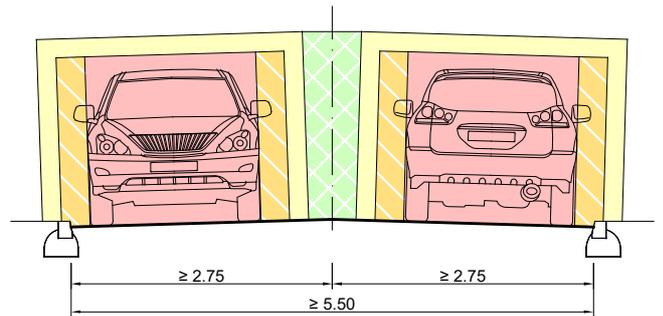
Regionalverbindungsstrassen (RVS)

Begegnungsfall PW / LW (60 km/h)



Lokalverbindungsstrassen (LVS)

Begegnungsfall PW / PW (80 km/h)



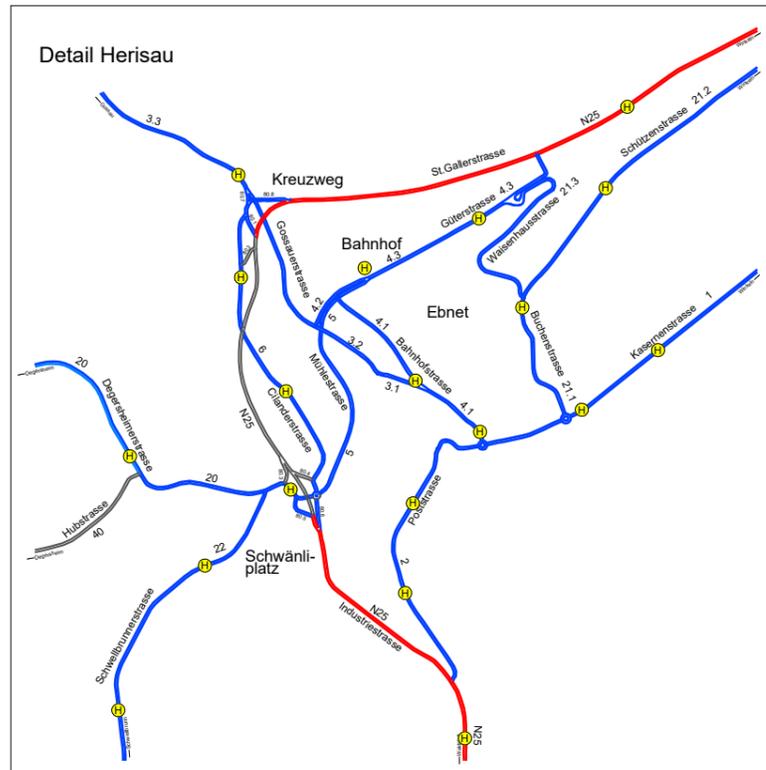
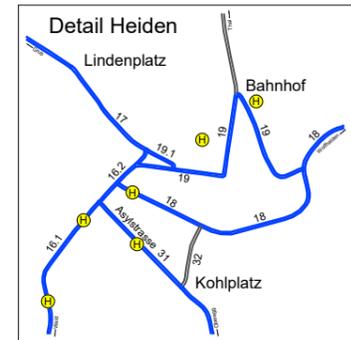
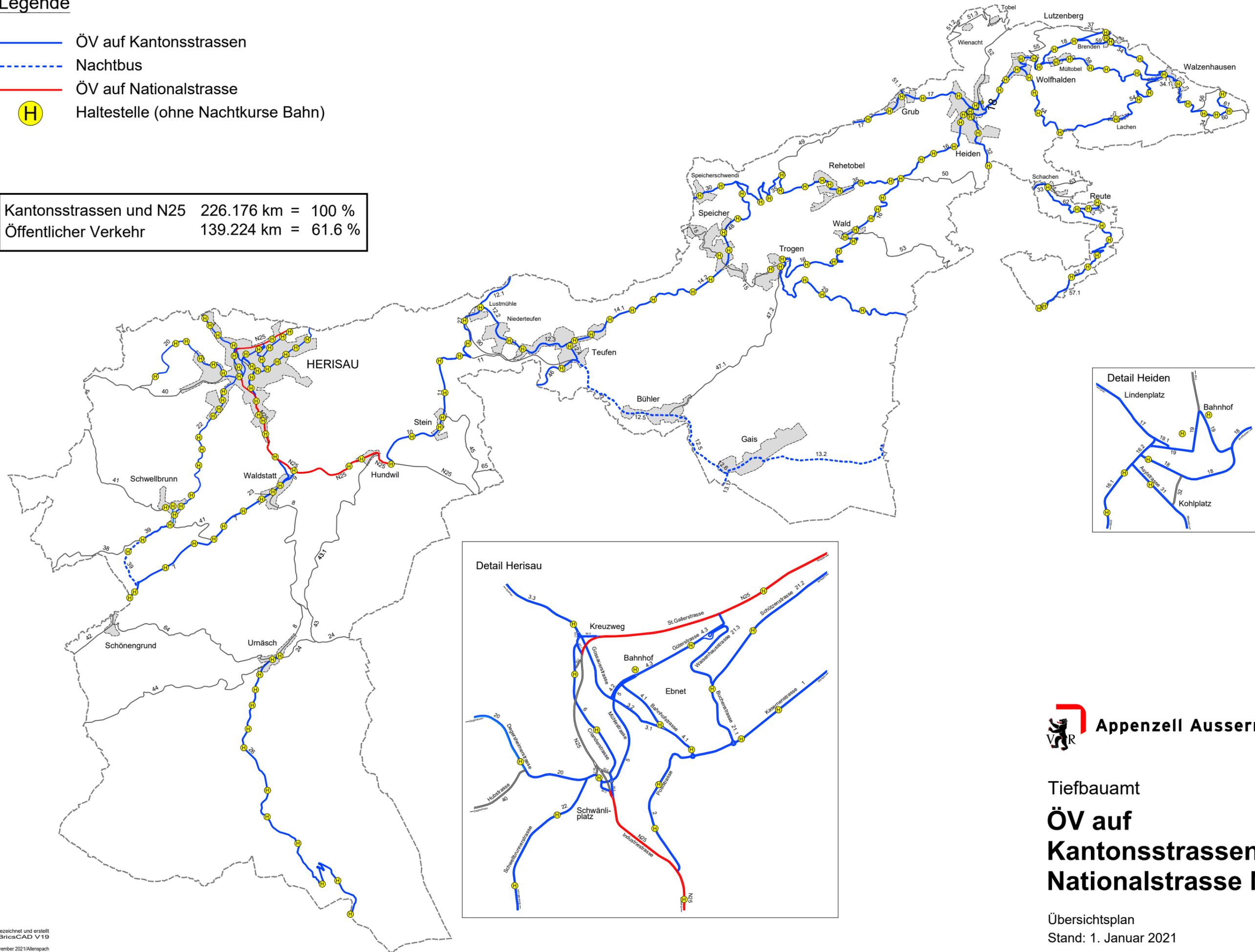
Vorgabe gemäss Strassenverordnung (StrV, bGS 731.111), Art. 16

Strassenklasse	Anteil im Kanton (total 215 km)	Grundbegegnungsfall für Dimensionierung	Minimale Strassenbreite
Hochleistungsstrassen (HLS)	5.0 km	LW - LW	≥ 7.50 m
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	70.8 km	LW - LW	≥ 6.50 m
Regionalverbindungsstrassen (RVS)	53.1 km	LW - PW	≥ 6.00 m
Lokalverbindungsstrassen (LVS)	85.8 km	PW - PW	≥ 5.50 m

Legende

- ÖV auf Kantonsstrassen
- - - Nachtbus
- ÖV auf Nationalstrasse
- H Haltestelle (ohne Nachtkurse Bahn)

Kantonsstrassen und N25	226.176 km = 100 %
Öffentlicher Verkehr	139.224 km = 61.6 %



Tiefbauamt ÖV auf Kantonsstrassen und Nationalstrasse N25

Übersichtsplan
Stand: 1. Januar 2021



7.7 Überblick Nebenanlagen TBA

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



Lage Werkhof Herisau



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



Lage Werkhof Heiden



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



Lage Stützpunkt Gais



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



Lage Stützpunkt Urnäsch



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

7.8 Stand Umsetzung 3. Strassenbauprogramm 2019-2022

Proj. Nr.	Str. Nr.	Gemeinde	Strecke	Teilstück
Ausbauten Hinterland				
1589	8	Waldstatt / Urnäsch	Waldstatt - Urnäsch	Mürbach - Sulzbrunnen
1592	5	Herisau	Kreuzung Bahnhofstrasse	Mühlestr./Bahnhofstr./Güterstr.
1183	4.3	Herisau	Bahnhof Herisau	Mühlestrasse - Busdepot
1630	1	Herisau	Herisau - Winkeln	Platz
1695	20	Herisau	Herisau - Degersheim	Schwänlikreisel
1234	38	Schwellbrunn	Schwellbrunn - Dicken	Hirschen - Parkplatz Sitz
1583	22	Schwellbrunn	Herisau - Schwellbrunn	Rest. Harmonie - Im Rank
1371	9	Hundwil	Waldstatt - Hundwil	Hundwilertobelbrücke - Friedhof
1512	43	Hundwil	Hundwil - Zürchersmühle	Kirche - Landsgemeindeplatz
1644	64	Schönengrund	Urnäsch - Schönengrund	Bäregg - Einl. Kantonsstr. Nr. 42
1657	2	Waldstatt	Herisau - Waldstatt	Kreuzung Scheidweg
Ausbauten Mittelland				
1509/1686	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Sanierung Ortsdurchfahrt
1677	12	Teufen	St. Gallen - Teufen	Dosieranlage Liebegg
1554	35	Speicher/Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Holderenbach-/Goldachbrücke
3201	15	Speicher	Speicher - Trogen	AB-Haltestelle Bendlehn
1488	15	Trogen	Speicher - Trogen	Landsgemeindeplatz
1662	47	Trogen	Bühler - Trogen	Parkplätze Wissegg
Ausbauten Vorderland				
1265	16	Wald/Rehetobel	Trogen - Heiden	Nasenrank - Kaien
1339	35	Rehetobel	Zweibruggen - Rehetobel	Zittäfel - Einl. alte Landstrasse
1323	16	Heiden	Trogen - Wald - Heiden	Einl. Gerbestrasse - Freihofstrasse
1535	50	Heiden	Kaien - Oberegg	Gstalden - Bischofsberg
1615	17	Heiden	Heiden - Eggesriet	Knoten Lindenplatz (Provisorium)
1541	55	Wolfhalden	Wolfhalden - Thal	Hinterhasli - Kantonsgrenze
1694	18	Wolfhalden	Heiden - Rheineck	Luchten - Hinterergeten
1538	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Tobel - Kantonsgrenze
1540	51	Lutzenberg	Landegg - Thal	Unt. Kapf - Brücke
1667	18	Lutzenberg	Heiden - Rheineck	Hohe Lust - Gitzbüchel
1654	54	Walzenhausen	Lachen - Walzenhausen	Lachen - Moos
1664	33	Reute	Schachen - Reute	Gern - Wolfstobel
Brücken und spezielle Kunstbauten				
Diverse				
				Lärmschutz entlang Kantonsstrassen gemäss Programmvereinbarung Bund 2019 - 2022
				Sanierung Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz

Legende:



- Stand: 31.01.2022
- Projekt genehmigt, im Bau oder bereits realisiert
 - Projekt in Projektierung oder Genehmigungsphase
 - Projekt in Bearbeitung, Schwierigkeiten oder Einsprachen, Terminverzögerungen
 - Projekt kritisch, Realisierung in Periode nicht absehbar
 - Projekt auf Nationalstrasse N25, Realisierung durch Bund
 - Projekt wird in 4. Programm übertragen



Appenzel Ausserrhoden

7.9 Stand Umsetzung Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation

Eigenleistungen Priorität A (ohne finanziellen Beitrag Bund)

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.089	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	Waldstatt	erledigt
3203.2.140	Kreuzweg Herisau, neue Radfahrerführung	Herisau	erledigt

Einzelmassnahmen Priorität A (mit finanziellem Beitrag Bund)

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.076	Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- /Velosteg	Herisau	keine
Ausführung			
3203.2.087	Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstmarkt	Herisau	in Planung
3203.2.058	Rad- und Gehweg Winkler Stich	Herisau	erledigt
3203.2.129	VSM Stufe 1, Stauraummanagement (Pfortner Liebegg)	Teufen	in Planung
3203.3.059	Bahnhofplatz und Bushof, Teil Kanton	Herisau	in Umsetzung
3203.3.059	Bahnhofplatz und Bushof, Teil Gemeinde	Herisau	in Planung
3203.3.007	Sanierung Unfallhäufungsstellen (Knoten Sachwänli)	Herisau	in Planung

Massnahmenpakete Langsamverkehr (mit finanziellem Beitrag Bund)

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.136	Sanierung Fussgängerübergänge Kantonsstrassen	alle	
	- 2 Übergänge Ortsdurchfahrt	Waldstatt	erledigt
	- 1 Übergang Brenden	Lutzenberg	erledigt
	- 1 Übergang Alpsteinstrasse	Herisau	erledigt
	- 1 Übergang Walke	Herisau	erledigt
	- 1 Übergang St.Gallerstrasse	Herisau	erledigt
	- 1 Übergang Gemsli	Teufen	erledigt
	- 4 Übergänge Bahnhof	Teufen	beantragt
	- 1 Übergang Haslenstrasse	Teufen	erledigt
	- 1 Übergang Hohe Lust	Lutzenberg	erledigt
	- 1 Übergang Brugg	Speicher	erledigt
	- 1 Übergang Bendlehn	Speicher	in Planung
	- 1 Übergang Schwellbrunnerstrasse	Herisau	in Planung
	- 1 Übergang Schulhaus Niederteufen	Teufen	in Planung
ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.2.140	Aufwertung Radachsen direkt und sicher	alle	
	- Kantonsgrenze-Vögelinsegg	Speicher	erledigt
	- Schneggentöbeli-Brenden	Lutzenberg	erledigt
	- Veloabstellanlage Hohe Lust (kommunal)	Lutzenberg	erledigt
	- Steblenbachbrücke	Waldstatt	erledigt
	- Verbindungsweg Bahnhof Ost (kommunal)	Teufen	erledigt
	- Haslenstrasse	Teufen	erledigt
	- Battenhausstrasse	Teufen	erledigt
	- Bahnhof Teufen, Trottoirlücke Dorf 18	Teufen	beantragt
	- Bahnhof Wienacht-Kapf	Lutzenberg	in Umsetzung

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.3P.117	Aufwertung Sicherheit Strassenraum	alle	
	- Querung Post-Casino	Herisau	in Umsetzung
	- Bahnhof Wilen	Herisau	in Planung
	- Zeughausstrasse (kommunal)	Teufen	erledigt
	- Steinerstrasse Klösterliwald	Teufen	in Umsetzung

Das Agglomerationsprogramm 4. Generation 2023-2026 wurde im Sommer 2021 dem Bund zur Prüfung eingereicht. Auf dem Ausserrhoder Kantonsstrassennetz sind vom Kanton folgende Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragt:

ARE-Code	Massnahme	Gemeinde	Status
3203.4.offen	Infrastrukturelle Massnahmen		
	- Veloverbindung Liebegg-Lustmühle	Teufen	in Planung
	- Degersheimerstrasse (Ramsen-Schachen)	Herisau	in Planung
	- Schwänlikreisel Herisau	Herisau	in Planung



7.10 Statistik Erneuerung Kantonsstrassennetz 1995 - 2021

