



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

Gemeinde/Partei/Institution: Gemeinde Bühler

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Datenbasis ist dünn, was die Aussagekraft belastet. Tiefe Nutzung einzelner Angebote wird interpretiert als tiefe Nachfrage (S.15) was nicht dasselbe ist. (siehe allg. Bemerkungen)

Ebenso fehlen im Konzept Angaben darüber, wie viele Fahrgäste in St. Gallen sitzenbleiben, also die Durchmesserlinie tatsächlich nutzen. Dieser Wert wurde bei Verhandlungen zur Fahrplansituation in Aussicht gestellt und wäre robust, kann er doch automatisch erhoben werden. (vgl. allg. Bemerkungen)

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Siehe allgemeine Bemerkungen zur Datenqualität.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Siehe allgemeine Bemerkungen zur Datenqualität.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Siehe allgemeine Bemerkungen zur Datenqualität.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Gerade die Infrastrukturstrategie sollte auf belastbaren Erhebungsdaten basieren (vgl. allg. Bemerkungen)

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Das Konzept zeigt die Kosten detailliert auf, versäumt es jedoch, den Nutzen zu analysieren. Für unsere Gemeinde steht den sehr hohen Kosten kein genügender Nutzen gegenüber. Dies insbesondere auch, weil Ziele zu wenig sorgfältig erfasst und überprüft werden.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Von der Stossrichtung her ja, mit den erwähnten Einschränkungen.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Die Gemeinde Bühler ist als Wohn- und Arbeitsstandort in hohem Masse auf einen guten öffentlichen Verkehr angewiesen. Ein Grossteil der Liegenschaften liegt in Gehdistanz zu den beiden Bahnhöfen Bühler und Steigbach. Diese Anforderungen decken sich gut mit dem Regierungsprogramm 2020-2023, welches den ÖV stärken will, um die Attraktivität der Ausserrhoder Gemeinden zu erhöhen.

Insofern wird ein wirksames ÖV-Konzept sehr begrüsst. Der Fokus bei der Vernehmlassung des Konzeptes lag hauptsächlich auf der Gemeinde Bühler und ihrer Interessen, und somit auf dem Ast der AB durch das Rotbachtal. Vieles ist hier nicht geplant, weil die Durchmesserlinie abgeschlossen, und eine Ausweitung des Viertelstundentaktes vorderhand nicht geplant ist.

Bühler ist aus den einleitend dargelegten Gründen sehr geeignet als ÖV-Gemeinde. Aus Sicht unserer Gemeinde ist eine im Rahmen des Fahrplanentwurfes mehrfach eingebrachte Rückmeldung jedoch weder kommentiert im Konzept, noch darin eingeflossen: Bühler hat mehrfach rückgemeldet, dass seit der Umstellung auf die Durchmesserlinie, sich die Anschlüsse an den Fernverkehr in St. Gallen, und somit die Angebotsqualität deutlich verschlechtert haben. Im ÖV Konzept wird ein methodischer Fehler begangen, wenn die Nutzung des Angebotes mit der Nachfrage gleichgesetzt wird (S. 15): „Auffallend ist die verhältnismässig geringe Bedeutung von Zürich und Umgebung als Pendlerziel...“. Weil die Anschlüsse in St. Gallen auf den Fernverkehr nach Zürich sehr schlecht sind, werden diese Anschlüsse auch nicht benutzt (Nutzung). Über die Nachfrage sagt das nichts aus. Dass Fernverkehrspendler auf das Auto ausweichen ist in Bühler bekannt.

Eine effektive Nachfrage könnte mittels anonymisierter Mobilfunkdaten erhoben werden. Lieferanten dafür gibt es. Auch dies wurde im Rahmen des Fahrplanentwurfes zurückgemeldet. Auch der mit 18.6% ÖV-Nutzenden schlechte Modalsplit könnte auf diese Weise differenzierter untersucht werden. Denn mindestens für Bühler liegen die Gründe dafür nicht nur in der Topographie, sondern auch im noch nicht passenden Angebot.

Nicht nachvollziehbar ist, wieso so ein wichtiges Planungsdokument nicht auf robusteren Datengrundlagen beruht. Die Aussagekraft der Schlussfolgerungen ist nur so gut wie die Datenbasis. Mehrfach wird sogar im Konzept selber auf die schwachen Datengrundlagen hingewiesen. Die anonymisierten Mobilfunkdaten würden auch dieses Problem lösen und das ganze Konzept viel robuster machen. Stattdessen werden wichtige Entscheide auf sporadischen, fehleranfälligen und unvollständigen manuellen Befragungen abgestützt.



Appenzell Ausserrhoden

Ort, Datum: Bühler, 17. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: GAIS AR

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

2.4.2 Strecke Gais – Altstätten: Die Zahlen sollen weiter genau geprüft und bei einer entsprechenden Optimierung die angedachte Veränderung nochmals überdacht werden.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

x

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

x

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Absatz 2.1.2 ist aus Sicht des Gemeinderates nicht optimal definiert.

Einzonungen sollten unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten auch ausserhalb der erwähnten 300m Radius zur ÖV-Stelle möglich sein. Insbesondere besteht in der Gemeinde Gais u.a. eine Bodenreserve, die als Entwicklungsgebiet (Rotenwies) zu betrachten ist. Eine Einzonung kam aus verschiedenen Gründen und kantonalen Beschlüssen (beispielsweise Art. 56 BauG) jeweils ins Stocken.

Ort, Datum: Gais, 17. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Grub AR

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Grub beurteilt die Weiterführung des Halbstundentaktes auf den Linien 120 und 121 von Mo bis Sa ab 20:00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr als wichtiger als die Ausdehnung des Viertelstundentakts in den Hauptverkehrszeiten.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Das Konzept 2024 – 2029 ist aus der Sicht der Gemeinde Grub AR gut verfasst. Grub ist mit dem öV gut versorgt und mit Ausnahme einer besseren Anbindung abends möchten wir den heutigen Status auch in der neuen Periode aufrechterhalten.

Ort, Datum: Grub AR, 16.02.2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde Heiden

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Zustimmung zu Ergänzungen der Gemeindepräsidienkonferenz
- Pflege der touristischen Bedeutung RHB, insbesondere nach dem Bau des neuen Bahn- und Bushof Heiden

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

Haltestelle Poststrasse wird wegen zentralerer Stelle die wichtigere Haltestelle sein. Sie ist zentral, von vielen Seiten erreichbar und sollte mit Dach und Veloständer ausgerüstet sein

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Zustimmung zu Ergänzungen der Gemeindepräsidienkonferenz
- Kein Mehrverkehr provozieren MIV mit E-Autos
- E-Ladestation wenn mal nötig bei Postgarage Heiden

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Angebotsstufe 0 sollte belassen werden. Die vor allem wegen der unsicheren Entwicklung des Publicars. Die Streusiedlungen können mit der Stufe 0 vielleicht besser bedient werden.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Zur Erhöhung der Nachfrage die Aussengebiete von Heiden (Untern, Benzenrüti, Brunnen, Bischofsberg, Langmoos, Bellevue) ins Publicargebiet aufnehmen, falls der Betrieb wie heute bestehen bleibt.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Zustimmung zu Ergänzungen der Gemeindepräsidienkonferenz
- Bedarfslinie St. Anton prüfen



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Schliessung der Taktlücken am Wochenende auf der Linie 226 (Heiden-Heerbrugg)
- Halbstundentakt Heiden-Rorschach

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Koordination mit Nachbarkantonen im Rahmen der Bestellerstrategie

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bahn- und Bushof Heiden wird erst auf 2027 fertiggestellt

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Zustimmung zu Ergänzungen der Gemeindepräsidienkonferenz

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: Heiden, 14. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

 Gemeinde/Partei/Institution: **Gemeinde Herisau**
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 5: Als Zielsetzung wird vermerkt, "die Wirtschaftlichkeit des öff. Regionalverkehrs zu erhöhen, um die Kosten trotz Teuerung und steigender Energiepreise im Griff zu haben". Diese Haltung ist grundsätzlich richtig. Falsch wäre es, wenn man dies mit Übernahmen von lukrativen Ortbuslinien zu erreichen versucht (siehe Erlöseinbrüche der Linienkette 180/182 Seite 12). Der Kostendeckungsgrad ist ein wesentlicher Faktor, um die von der öffentlichen Hand und den Fahrgästen investierten Mittel zu legitimieren.

Seite 17: Um einen besseren Modal Split zu erreichen (hier fehlt im Konzept, wie dieser erreicht werden soll) müssten auch Angebote (allenfalls Versuchsbetriebe) ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls wäre zu prüfen, was auf politischer Ebene getan werden könnte, um den Modal Split zu verbessern (Steuererleichterungen etc.).



Appenzell Ausserrhoden

Seite 19: Die Schlussfolgerung *"Bei allen Linien mit eher hohen Kosten sind Gründe dafür zu erkennen; aufgrund dieser Analyse besteht somit kein zwingender Handlungsbedarf"* erstaunt. Wenn Gründe bekannt sind, müssten auch Massnahmen ableitbar sein. Mit dieser Aussage werden die hohen Kosten einfach akzeptiert, obschon auf Seite 39 unter Pt 4.4 (Mindestvorgabe) ein Instrument zur Verfügung stünde.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Die Gemeinde Herisau beschränkt sich auf das Buskonzept AR-Hinterland

Seite 24, Inhalte: Die Gemeinde Herisau hat sich bereits in positivem Sinne zur Vertiefungsplanung für den Raum Herisau ausgesprochen (Buskonzept Region Herisau-Appenzeller Hinterland 2025). In dieser Antwort an die ÖV-Fachstelle AR sind die unsererseits kritischen Punkte definiert sowie zusätzliche erwartete Resultate im Projektauftrag benannt.

Eine Überlagerung der Netze stellt eine Lösung aus Sicht Berichtsteller in den Vordergrund. Ergebnisoffenheit ist hier wichtig. Es könnte durchaus sein, dass eine klare Trennung von Regional- und Ortsbuslinien ebenfalls zu guten Ergebnissen führt.

Antrag auf Änderung: *"Neukonzeption der Stadtverkehre in Nebenzentren (betrifft in AR ausschliesslich Herisau) mit starken Hauptkorridoren; auf diesen ist ein 15-Minuten-Takt ~~ggf. auch durch Überlagerung verschiedener Stadt-/Regionallinien [streichen]~~ anzustreben."*

Seite 26: Eine Verdichtung der Linie 80.180 Herisau-Lustmühle in der HVZ ist für uns nicht erkennbar (Fahrplan 2023). Der einzige Zusatzkurs wird 07:02 ab Herisau bis Stein geführt. Bezüglich der Einbindung in den Stadtbus-Korridor Herisau – Säge (Begriff ist falsch, Herisau ist ein Dorf und es handelt sich um den Ortsbus), verweisen wir auf den Punkt 1 dieser Umfrage.

Nach unserer Kenntnis ist auch der Bau des Wendeplatzes in der Lustmühle nicht ins Stocken geraten - er hat noch gar nie begonnen, bzw. ist allenfalls in einer frühen Planungsphase.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Seite 27, RPV Reform: "Ausserdem sollen die Transportunternehmen bei der Überschussverwendung grössere Flexibilität erhalten, wenn Buslinienausgeschrieben werden. Da tragen sie ein wirtschaftliches Risiko. Im Gegenzug sollen sie Überschüsse frei verwenden dürfen."

Es ist fraglich wie ein solches System funktionieren soll. Einerseits wird den Betrieben verboten, Gewinne zu erwirtschaften, andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Dies fördert den Umstand, dass Betriebe, welche sich an die Regeln halten zunehmend Verluste der Linien hinnehmen müssen und die Grossbetriebe die kleineren, an sich günstig produzierenden Betriebe aus dem Markt verdrängt werden.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, Beurteilung unterschiedlicher Linienabschnitte: "Eine Beurteilung unterschiedlicher Linienabschnitte ist nicht bzw. nur mit Umrechnungen möglich, da Einsteiger lediglich beim Einstieg gezählt werden."

Die Berichtsteller scheinen den Stand der Personenzählanlagen nicht zu kennen. Obige Punkte sind zumindest bei Regiobus / VBH problemlos eruierbar.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 39, 4.2.5: Es werden praktisch dieselben Vorgaben erreicht, wie mit den Kennzahlen.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 43, 5.1: Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld? Der Text unter den Zielen 2023 und 2030 beschreibt bereits die Aussichtslosigkeit der Zielsetzungen Regierungsprogramm 2020 – 2023 (siehe auch Seite 46, 5.4, Fazit Punkt eins).

Seite 43/44, 5.2.1/5.2.2: Hier wird der *Projektauftrag Buskonzept Region Herisau-Appenzeller Hinterland* Abschluss über die Machbarkeit und Finanzierbarkeit geben.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 44 bis 46, 5.3/5.4: Den alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Raum stimmen wir zu. Das daraus folgende Fazit (5.4) schränkt den Tatendrang wieder ein.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 49, 6.3 Stossrichtungen: Gemäss Tabelle soll die Linie 80.180 gem. Auftrag Regierungsprogramm (vgl. Kapitel 5.2) ausgebaut werden. Im Vergleich zu Seite 26, 2.4.3 ist dieser Punkt widersprüchlich.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 52, Tabelle Linie 80.158: Bezüglich der Streckenführung via Heinrichsbad wird der *Projektauftrag Buskonzept Region Herisau-Appenzeller Hinterland* zu gegebener Zeit Aufschluss geben.

Der GR Herisau begrüsst im Grundsatz den angedachten 15-Minutentakt der Linie 80.158. Es ist ihm jedoch wichtig, in der Linienführung keine Verschlechterung der jetzigen Streckenabdeckung im Ortsnetz zu erwirken. Ebenso soll die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Nordhalden beim Ausbau der Linie 80.158 berücksichtigt und eine Erschliessung mit dieser geprüft werden.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Siehe Fragen 1 bis 6.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Aus Sicht der Gemeinde Herisau ist die Überprüfung des Angebotes der VBH und des ÖV in und um Herisau zu begrüßen. Dennoch ist zu beachten, dass die Gemeinde Herisau den Ortsverkehr finanziert und deshalb auch auf gute Kostendeckungsgrade ihrer Linien besteht. Dass Defizite bestehen, ist zweifellos richtig. Ein "Ausschlachten der Ortsverkehrslinien" wird von Seiten Gemeinde keine Zustimmung erhalten.

In der ganzen ÖV-Konzept-Broschüre wird teilweise vom Ortsbus Herisau oder vom Stadtbus Herisau geschrieben (Beispiel unter 6.4.1, 80.158 / 6.4.3Tabelle Hinterland / Herisau). Man sollte sich auf eine Version einigen. Richtig ist Ortsbus Herisau.

Herisau, 9. Februar 2023

NAMENS DES GEMEINDERATES

Max Eugster
Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner
Gemeindeschreiber

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



GEMEINDE HUNDWIL

Gemeinderat
Dorf 12
9064 Hundwil

Telefon 071 367 13 13
E-Mail regula.frei@hundwil.ar.ch
Internet www.hundwil.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Vernehmlassungen
Departementssekretariat
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9064 Hundwil, 19. Januar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024–2029 Stellungnahme Hundwil

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November 2022 laden Sie die Gemeinden ein, sich zum öV-Konzept 2024-2029 vernehmen zu lassen, wofür wir uns bedanken.

Im beiliegenden Antwortformular haben wir unsere Überlegungen, Bemerkungen und Meinungen festgehalten.

Für die Gemeinde Hundwil liegt der Fokus auf der Postautolinie 180 mit dem Postautowendeplatz in der Lustmühle. Dies ist der einzige Punkt innerhalb des öV-Konzeptes, welcher die Gemeinde Hundwil direkt betrifft. Nach unserer Auffassung würde eine Verdichtung des Taktes am Morgen sowie am Abend eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Postautos in der Gemeinde Hundwil bedeuten und eine Entlastung des Arbeitsverkehrs mit sich bringen.

Des weiteren unterstützt der Gemeinderat Hundwil die Stellungnahme der Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell A. Rh.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
IM NAMEN DES GEMEINDERATES HUNDWIL
Die Gemeindepräsidentin:

Margrit Müller-Schoch

Die Gemeindeschreiberin:

Regula Frei

Antwortformular



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Hundwil

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Nach wie vor sehen wir als Mitzahler der DML keinen direkten Nutzen für die Gemeinde Hundwil

Wenig visionäres

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

In Kapitel 2.4.3 wird die Neukonzeption der Linie 180 mit dem Postautowendeplatz Lustmühle erwähnt. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass dies mit einer Verdichtung des Taktes am Morgen und Abend eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Postautos für Hundwil bedeuten würde. Insbesondere eine Entlastung des "Arbeitsverkehrs".

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Tarife Ostwind mit den Zonenwechseln sind nicht immer vorteilhaft. Die Strecke Hundwil-Stein wird als Schülerlinie für die Lernenden der Oberstufe Hundwil nach Stein mitbenützt und kostet verhältnismässige viel resp. das Ticket ist dann bis nach St. Gallen gültig! Die Gemeinde muss Beiträge an diese Tickets entrichten.

Die ÖV Benützenden von Hundwil sind sowohl in Richtung St. Gallen, als auch Richtung Herisau/Gossau mit Anschlüssen ausgerichtet.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Nachkurse der Linie 180 sind sehr gut etabliert und wertvoll

In Hundwil wohnt ein grosser Anteil der Bevölkerung ausserhalb des Dorfzentrums und benützt das Auto, E-Bike etc. zur ÖV Haltestelle(nicht nur im Dorf selbst). Park und Ride und Velounterstände sind deshalb wichtige Eckpfeiler.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

AR Streusiedlung als Herausforderung.

Tourismus mit dem Thema wandern ist ebenfalls ein wichtiger Eckpfeiler mit ÖV Benutzung.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Steigerung der Attraktivität durch gute Anbindungen, Parkplätze am ÖV, Erhöhung der Nutzenden kommt zu wenig hervor.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

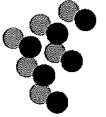
Der Fokus liegt auf der Postaulinie 180 welche für Hundwil relevant ist und im Vordergrund steht.

Die Linie Urnäsch-Schwägalp weist Haltestellen auf Hundwiler Gemeindegebiet aus. Diese Linie dient in unserem Gemeindegebiet ausschliesslich dem Tourismus.

Allgemeines: Abstützung auf Antworten der Gemeindepräsidienkonferenz

Ort, Datum: Hundwil, 18. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Sitzungsdatum 6. Februar 2023
 Traktandum Nr. 21
 Beschlussnummer 35

14.4 Postauto
 Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2024 - 2029; Vernehmlassung

Sachlage

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2018–2022 und das Leitbild 2011–2022, das die strategischen Grundsätze enthält, laufen Ende Jahr aus. Neu wurden die strategischen Grundsätze in das öV-Konzept 2024–2029 integriert. Das hat den Vorteil, dass Leitbild und Konzept eine starke Einheit bilden und die Ziele im sich rasch ändernden Umfeld wieder überprüft und im nächsten öV-Konzept 2030–2035 aktualisiert werden können.

Der Regierungsrat lädt ein, zur Vorlage Stellung zu nehmen und bittet, die Antwort mittels Fragebogen bis spätestens am Freitag, 17. Februar 2023, dem Departement Bau und Volkswirtschaft einzureichen. Für die fristgerechte Zustellung als Word-Datei an info.oev@ar.ch wird im Voraus gedankt.

Zusammenfassend sind es folgende Punkte, die den öffentlichen Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren prägen werden:

- Der grösste Teil des öV-Konzepts ist der Angebotsentwicklung 2024–2029 gewidmet. Aufgezeigt werden gemäss Auftrag aus dem Regierungsprogramm 2020–2023 punktuelle Ausbauten auf einzelnen Linien in der Hauptverkehrszeit sowie Verbesserungen im Freizeitverkehr (Angebotsausbau Schwägalp, Schliessung von Taktlücken am Wochenende). Zusätzlich werden im ländlichen Raum alternative Erschliessungsformen geprüft. Diesbezüglich gibt es dank fortschreitender Digitalisierung neue Möglichkeiten. Ausserdem wird eine Vertiefungsplanung im Raum Herisau lanciert, die eine Verdichtung der Linie 158 Herisau-Arena-Abtwil zum ¼-Takt sowie eine bessere Abstimmung zwischen Orts- und Regionalverkehr zum Ziel hat.
- Ein zweites Ziel betrifft die Förderung der emissionsarmen Mobilität. Im Zentrum steht die massgebende Senkung der Treibhausgasemissionen bei der Busflotte (Ersatz durch E-Busse) sowie der in Punkt 1 erwähnte Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs. Wichtig im Massnahmenmix sind auch attraktive Tarifangebote und flankierende Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftungen, um den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu fördern.
- Ein weiterer Punkt ist die verstärkte Zusammenarbeit der Ostschweizer Kantone auf fachlicher und politischer Ebene. Dabei geht es um die Umsetzung der politischen Forderungen bezüglich dem Bahnausbau 2035 (Vollknoten St.Gallen und optimale Anschlüsse der Appenzeller Bahnen an das übergeordnete Netz) und um die Umsetzung der Bestellerstrategie auf fachlicher Ebene. Denn eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei den Transportunternehmen oder eine wirkungsvolle Interessenvertretung gegenüber Dritten kann nur gemeinsam mit den Nachbarkantonen erreicht werden.



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Die Unterlagen liegen dem Traktandum elektronisch bei.
 Erwägungen

5.2.1 Mögliche neue HVZ-Angebote

Eine Beurteilung der Nachfrage im Pendlerverkehr (vgl. Kapitel 1.2.2) sowie die Ermittlung bestehender, durch Buslinien nicht abgenommene Bahnverbindungen ergibt bedeutende Potentiale auf folgenden Linien:

- Herisau–SG-Winkeln–Abtwil (der Bedarf an Zusatzangeboten auf diesem Korridor wird auch durch Planungen seitens Kanton St. Gallen gestützt)
- Herisau–Waldstatt (Buskurse mit Anbindung an die S2/S4 ab St. Gallen) → kurzfristig aufgrund der Überlagerungen Stadtbuss/Regionalbus nicht sinnvoll, zu integrieren in „integriertes Buskonzept“
- Heiden–Wolfhalden–**Lutzenberg**–Rheineck (mindestens Heiden–Wolfhalden, allerdings sind solche Kurz-Kurse ggf. betrieblich nicht sinnvoll integrierbar)
- Heiden–Heerbrugg/Altstätten (ggf. auch durch bessere Überlagerung bestehender Kurse)

5.3.1 Struktur

Die folgende Tabelle zeigt den Anteil Einwohner ausserhalb von zusammenhängenden Siedlungen mit >100 Einwohnern (Stand: Bevölkerungsverteilung 2021, Einwohner pro Hektar; als zusammenhängend wurden alle Siedlungen betrachtet, in denen mindestens zwei Hektarfelder mit Einwohnerzahl über 0 aneinandergrenzen und in denen in der Summe mindestens 100 Einwohner leben).

	Einwohner Total	Einwohner in Siedlungen mit OV	Anteil ausserhalb		Abdeckung Streusiedl. mit Buslinien [1]
			%	absolut	
Bühler	1860	1680	10%	180	[1]
Gais	3070	2210	28%	860	schlecht
Grub AR	980	730	26%	250	gut
Heiden	4190	3750	11%	440	[1]



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

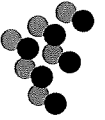
	Einwohner Total	Einwohner in Siedlungen mit ÖV	Anteil ausserhalb		Abdeckung Streusiedl. mit Buslinien [1]
			%	absolut	
Herisau	15'650	14'290	9%	1'360	gut
Hundwil	970	260	73%	710	schlecht
Lutzenberg	1270	900	29%	370	mässig
Rehetobel	1730	1330	23%	400	[1]
Reute AR	690	640	7%	50	[1]
Schönengrund	530	400	25%	130	[1]
Schwellbrunn	1550	830	46%	720	mässig
Speicher	4430	4230	5%	200	[1]
Stein AR	1390	710	49%	680	mässig
Teufen AR	6360	5400	15%	960	mässig
Trogen	1820	1230	32%	590	mässig
Urnäsch	2260	1610	29%	650	schlecht
Wald AR	880	500	43%	380	mässig
Waldstatt	1800	1610	11%	190	[1]
Walzenhausen	2030	1580	22%	450	[1]
Wolfhalden	1850	1330	28%	520	gut
[1] Potential ausserhalb Siedlung mutmasslich zu gering für Linien- oder Bedarfsangebot. Kriterien: Distanz aus Streusiedlung zu Buslinien, Linienführung/Haltestellen in Streusiedlungen.					

Es zeigt sich, dass insbesondere in Urnäsch, Hundwil und Gais Potentiale für zusätzliche Angebote bestehen; in geringerem Mass auch in Wald/Trogen, Stein/Teufen/Schwellbrunn und Lutzenberg.

5.4 Fazit

Das Regierungsprogramm 2020–2023 strebt deutliche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr an, um den Kanton als Wohnstandort zu stärken. Die Prüfung zeigt allerdings, dass kurzfristige massive Verbesserungen im ÖV aus folgenden Gründen nicht realistisch sind:

- Die definierten Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage lassen einen Ausbau nur auf wenigen Linien zu; eine Umgehung dieser Kriterien würde zu einer ungenügenden Finanzierung und Auslastung führen.
- Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sind nach wie vor nicht so weit erfasst, um langfristige Prognosen zu treffen.
- Die aktuelle Datenlage zu Bedarfs- und Rufbusangeboten ist für eine grossflächige Umsetzung ungenügend. Eine Vertiefungsplanung ist notwendig (vgl. Kapitel 0).
- Da eine starke Regulierung des MIV im ländlich geprägten Appenzell Ausserrhodens gesellschaftlich und politisch nicht mehrheitsfähig ist, ist die Nachfragewirkung eines ÖV-Ausbaus beschränkt. Das reduziert auch den ökologischen Nutzen deutlich.



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Stellungnahme der Gemeindepräsidienkonferenz

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Allgemeines:

Kapitel 1 ist eine gute Auslegeordnung und bildet den Status Quo gut ab. Es wird nachvollziehbar aufgezeigt, was geht und was nicht. Es gibt offenbar nur wenige Möglichkeiten. Grosse Veränderungen sind nicht ersichtlich. Aber ist es das wirklich? Es fehlt bereits hier etwas visionäres / ganzheitliches (Verhaltensänderung, Änderung des Modal Split, Mobilitätsmanagement etc.)

Seite 17, 1.2.5 Modal Split:

Es fehlen Aussagen, wie der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden könnte. Es sollten auch Angebote ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls sollten Massnahmen auf politischer Ebene vorgeschlagen werden (z. B. Thema PP-Bewirtschaftung o.ä.).

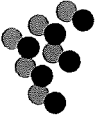
Es fehlen auch Aussagen beispielsweise zum Verhältnis des ÖV (mögliche Angebote) zu Fragen des Mobilitätsmanagements bei grossen Betrieben oder der Kombination des ÖV mit dem im Kanton stark zunehmenden E-Bikeverkehr.

Seite 19, 1.3.1 Kosten pro produktive Kilometer:

Es erstaunt, dass die eher hohen Kosten - trotz erkennbarer Gründe - einfach so hingenommen und kein zwingender Handlungsbedarf gesehen werden. Wenn Gründe bekannt sind, sollte die Motivation bestehen, dennoch Massnahmen zu prüfen und ggf. einzuführen.

Seite 19, 1.3.2 Fahrplaneffizienz:

Die Suche nach Angleichung der Bedienungsqualität bzw. Ersatzangeboten des Publicar-Nachbusses im Vorderland wird begrüsst.



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Auffassung wird geteilt, dass im kantonalen Richtplan wenig Aussagen zur Weiterentwicklung des (öffentlichen) Verkehr bestehen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

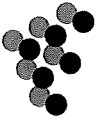
Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll.

Seite 30, 3.5 Weitere Einflussfaktoren:

Die unter 3.5 aufgeführten Punkte sind "matchentscheidend", wenn sich betreffend Nachfrage im ÖV in Zukunft etwas ändern soll. Auch wird auf die strategische Grundlage des geplanten Mobilitätskonzeptes AR (2023) verwiesen, welche für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität wegweisend sein wird.

Es ist nur schwer verständlich, dass das Mobilitätskonzept nicht als Grundlage zum vorliegenden Konzept öffentlicher Regionalverkehr erarbeitet wurde. Damit gehen bis zur Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes wertvolle Jahre verloren, in denen zukunftssträchtige Ansätze und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept nicht aufgenommen und Schnittstellen beeinflusst werden können. Als Beispiel dienen Mobilitätsmanagements grösserer Betriebe, mit denen der Modal Split sinnvoll beeinflusst werden könnte. Das Vorliegen des Mobilitätskonzeptes ist zumindest für das nächste Konzept öffentlicher Regionalverkehr zwingend erforderlich.

Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität:



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüßen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung:

Anders als im Bericht umschrieben stellt es heute technisch kein Problem mehr dar (vgl. RegioBus), auch sich bereits im Bus befindliche Fahrgastzahlen zu bestimmen.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

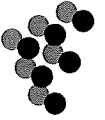
☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Umstellung führt zu keiner Verschlechterung.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 43, zu 5.1 Regierungsprogramm 2020 - 2023:

Im letzten Absatz (Diese Ziele ...) kann die Relativierung (- in der Realität dürfte ...) gestrichen werden.

Auch kann das "theoretisch" (... wäre ein markanter Umsteigeeffekt ~~theoretisch~~ möglich - ...) gestrichen werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 46, 5.3.4 Mögliche Gebiete:

Hier besteht ein Widerspruch zu 5.3.1, Struktur.

Die Gemeinde Walzenhausen wird unter 5.3.4 als geeignet für eine Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Gebiet, bezeichnet; unter 5.3.1 wird Walzenhausen jedoch als mit zu geringem Potenzial ausserhalb der Siedlung für ein Linien- und Bedarfsangebot betrachtet.

Seite 46, 5.4 Fazit:

Der vierte Aufzählungspunkt (keine Relativierung) kann analog zur Bemerkung zu 5.1 gestrichen werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

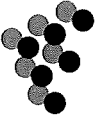
Bemerkungen / Begründungen:

Ist durch die einzelnen Gemeinden zu beurteilen.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

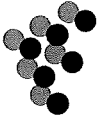
Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Die Aussage, dass auch bei Verbesserung des ÖV ein geringer Umsteigeeffekt auf den ÖV zu erwarten ist, wird kritisch beurteilt und hinterfragt. Es entsteht der Eindruck, dass Vieles einfach als "gegeben" hingenommen wird. Neben allem Realitätssinn wird man den Eindruck nicht ganz los, dass ein Stück "Resignation" mitschwingt.

Seite 71 Schlussbemerkung:

- Es fehlt das interdisziplinäre und innovative, z.B. im Sinne von anzustrebenden flankierenden Massnahmen in anderen Verkehrsthemen. Wo könnte ein Quantensprung erreicht werden?
- Das vorliegende Konzept entspricht eher der Grundlage für die "Bestellungen" 2024 – 2029.
- Es wären auch Aussagen gewünscht, dass die Ausgangslage zwar gut, aber trotzdem Wege zur Verbesserung gesucht werden sollten.
- Das Konzept ist (noch) wenig zukunftsorientiert, wenig innovativ im Hinblick auf die Förderung des Umstieges auf den ÖV.
- Insgesamt lesen sich die aufgeführten Punkte, die den ÖV im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, eher bescheiden.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.
- Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.
- Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Aussichten, wie es weitergehen könnte, wenn die "normalen Pfade" auch einmal verlassen würden.



Protokollauszug Gemeinderat Lutzenberg

Antrag

Der Gemeinderat habe den Fragebogen im Gremium auszufüllen.

Der Gemeinderat Lutzenberg beschliesst:

Der beantwortete Fragebogen der Gemeindepräsidienkonferenz wird gestützt.

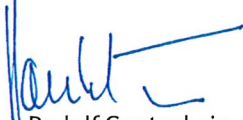
Hinweis: Stellungnahme bis 17. Februar 2023 als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Mitteilung mit Protokollauszug an:

- Departement Bau und Volkswirtschaft, Oliver Engler, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr (via Mail an info.oev@ar.ch)

Versandt: 9. Februar 2023

Gemeinderat Lutzenberg


Rudolf Gantenbein
Gemeindepräsident


Simona Maiorana
Gemeindeschreiberin



Gemeinderat

St. Gallerstrasse 9
Postfach 13
9038 Rehetobel AR

Telefon 071 878 70 24
www.rehetobel.ch

monika.erzinger@rehetobel.ar.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9038 Rehetobel AR, 16. Februar 2023

Gesetz über den öffentlichen Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024-2029

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November 2022 laden Sie ein, sich in obenerwähnter Angelegenheit bis am 17. Februar 2023 vernehmen zu lassen. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Der Gemeinderat Rehetobel hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2023 entschieden, sich der Vernehmlassungsantwort der Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell Ausserrhoden anzuschliessen:

Insgesamt bildet das ÖV-Konzept 2024 - 2029 eine umfassende Auslegeordnung und ein gutes Abbild des Status Quo. Die aufgeführten Schwerpunkte, die den öffentlichen Verkehr im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, zeigen wohl das realistisch Machbare. Unter einem zukunftsgerichteten Konzept wünschte man sich etwas mehr "Vision und Innovation" im Sinne von Aussichten, was es denn brauchen würde, um vielleicht doch einmal einen "Quantensprung" zu schaffen. Schade ist, dass diesbezüglich das kantonale Mobilitätskonzept erst 2023 erarbeitet wird.

Wir gehen davon aus, dass gestützt darauf künftige Konzepte auch neue Ansätze bezüglich nachhaltiger Mobilität enthalten werden.

Unsere Überlegungen und Bemerkungen senden wir Ihnen mittels beiliegendem Antwortformular (Fragebogen) im Wordformat zu. Für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Inputs danken wir Ihnen im Voraus bestens. Bei allfälligen Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Gemeinderat Rehetobel

Urs Rohner
Gemeindepräsident

Monika Erzinger
Gemeindeschreiberin

Beilagen

- Fragebogen zur Vernehmlassung





Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

Gemeinde/Partei/Institution: Gemeinde Rehetobel

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Allgemeines:

Kapitel 1 ist eine gute Auslegeordnung und bildet des Status Quo gut ab. Es wird nachvollziehbar aufgezeigt, was geht und was nicht. Es gibt offenbar zu wenige Möglichkeiten. Grosse Veränderungen sind nicht ersichtlich. Aber ist es das wirklich? Es fehlt bereits hier etwas visionäres/ganzheitliches (Verhaltensänderung, Änderung des Modal Split, Mobilitätsmanagement etc.)

Seite 17, 1.2.5 Modal Split:

Es fehlen Aussagen, wie der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden könnte. Es sollten auch Angebote ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls sollten Massnahmen auf politischer Ebene vorgeschlagen werden (z. B. Thema PP-Bewirtschaftung o.ä.). Es fehlen auch Aussagen beispielsweise zum Verhältnis des ÖV (mögliche Angebote) zu Fragen des Mobilitätsmanagements bei grossen Betrieben oder der Kombination des ÖV mit dem im Kanton stark zunehmenden E-Bikeverkehr.



Appenzell Ausserrhoden

Seite 19, 1.3.1 Kosten pro produktive Kilometer:

Es erstaunt, dass die eher hohen Kosten – trotz erkennbarer Gründe – einfach so hingenommen und kein zwingender Handlungsbedarf gesehen werden. Wenn Gründe bekannt sind, sollte die Motivation bestehen, dennoch Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

Seite 19, 1.3.2 Fahrplaneffizienz:

Die Suche nach Angleichung der Bedienungsqualität bzw. Ersatzangeboten des Publicar-Nachbusses im Vorderland wird begrüsst.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Auffassung wird geteilt, dass im kantonalen Richtplan wenig Aussagen zur Weiterentwicklung des (öffentlichen) Verkehr bestehen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll.

Seite 30, 3.5 Weitere Einflussfaktoren:



Appenzell Ausserrhoden

Die unter 3.5 aufgeführten Punkte sind "matchentscheidend", wenn sich betreffend Nachfrage im ÖV in Zukunft etwas ändern soll. Auch wird die strategische Grundlage des geplanten Mobilitätskonzeptes AR (2023) verwiesen, welche für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität wegweisend sein wird. Es ist nur schwer verständlich, dass das Mobilitätskonzept nicht als Grundlage zum vorliegenden Konzept öffentlicher Regionalverkehr erarbeitet wurde. Damit gehen bis zur Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes wertvolle Jahre verloren, in denen zukunftssträchtige Ansätze und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept nicht aufgenommen und Schnittstellen beeinflusst werden können. Als Beispiel dienen Mobilitätsmanagements grösserer Betriebe, mit denen der Modal Split sinnvoll beeinflusst werden könnte.

Das Vorliegen des Mobilitätskonzeptes ist zumindest für das nächste Konzept öffentlicher Regionalverkehr zwingend erforderlich.

Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität:

Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüssen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung:

Anders als im Bericht umschrieben stellt es heute technisch kein Problem mehr dar (vgl. RegioBus), auch sich bereits im Bus befindliche Fahrgastzahlen zu bestimmen.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Umstellung führt zu keiner Verschlechterung.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

x

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 43, zu 5.1 Regierungsprogramm 2020-2023:

Im letzten Absatz (Diese Ziele...) kann die Relativierung (- in der Realität dürfte ...) gestrichen werden. Auch kann das "theoretisch" (... wäre ein markanter Umsteigeeffekt ~~theoretisch~~ möglich-...) gestrichen werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

x

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 46, 5.3.4 Mögliche Gebiete:



Appenzell Ausserrhoden

Hier besteht ein Widerspruch zu 5.3.1, Struktur.

Die Gemeinde Walzenhausen wird unter 5.3.4 als geeignet für eine Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Gebiet, bezeichnet; unter 5.3.1 wird Walzenhausen jedoch als mit zu geringem Potenzial ausserhalb der Siedlung für einen Linien- und Bedarfsangebot betrachtet.

Seite 46, 5.4 Fazit:

Der vierte Aufzählungspunkt (keine Relativierung) kann analog zur Bemerkung zu 5.1 gestrichen werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die vorgesehene Überprüfung des Taktausbaus der Linie 120 und 121 wird begrüsst.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Aussage, dass auch bei Verbesserung des ÖV ein geringer Umsteigeeffekt auf den ÖV zu erwarten ist, wird kritisch beurteilt und hinterfragt. Es entsteht der Eindruck, dass Vieles einfach als "gegeben" hingenommen wird. Neben allem Realitätssinn wird man den Eindruck nicht ganz los, dass ein Stück "Resignation" mitschwingt.

Seite 71 Schlussbemerkung:

Es fehlt das interdisziplinäre und innovative, z. B. im Sinne von anzustrebenden flankierenden Massnahmen in anderen Verkehrsthemen. Wo könnte ein Quantensprung erreicht werden?

Das vorliegende Konzept entspricht eher der Grundlage für die "Bestellungen" 2024-2029.

Es wären auch Aussagen gewünscht, dass die Ausgangslage zwar gut, aber trotzdem Wege zur Verbesserung gesucht werden sollten.

Das Konzept ist (noch) wenig zukunftsorientiert, wenig innovativ im Hinblick auf die Förderung des Umstieges auf den ÖV.

Insgesamt lesen die aufgeführten Punkte, die den ÖV im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, eher bescheiden.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.

Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.

Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Ausichten, wie es weitergehen könnte, wenn die "normalen Pfade" auch einmal verlassen würde.



Appenzell Ausserrhoden

Für die Berücksichtigung der Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens. Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Ort, Datum: Rehetobel, 16.02.2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Gemeinderat
 Dorf 19
 9411 Reute AR
 Telefon 071 898 82 60
 E-Mail gemeindekanzlei@reute.ar.ch
 Internet www.reute.ch

Gemeinde Reute



Departement Bau und Volkswirtschaft	
Geht an:	
E:	27. Jan. 2023
Kopie an:	
Geschäft:	

Departement Bau und Volkswirtschaft
 Kasernenstrasse 17a
 9102 Herisau

9411 Reute, 27. Januar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell A.Rh. 2024 – 2029 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
 Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November 2022 haben Sie uns eingeladen, uns in oben erwähnter Angelegenheit bis am 17. Februar 2023 vernehmen zu lassen. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Der Gemeinderat Reute hat das Konzept beraten und lässt sich wie folgt vernehmen:

1. Es wird erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Kurs 227 Heiden-Altstätten vorderhand nicht mehr in Gefahr ist, gestrichen zu werden, da die wirtschaftlichen Ziele erreicht werden konnten.
2. Der PubliCar Oberegg/Reute soll aufgehoben und Ersatzangebote geprüft werden. So sollen die Betriebszeiten der Linie 226 Heiden-Heerbrugg verlängert werden. Zudem soll ein Bedarfslinienbus Vorderland (fixe Kurse auf Voranmeldung) geschaffen werden.

Der Gemeinderat Reute beantragt, die Betriebszeiten der Linie 226 um 3 Kurspaare zu verlängern.

3. Positiv wird zur Kenntnis genommen, dass auf der Linie 226 Heiden-Heerbrugg eine Taktverdichtung am Sonntag geprüft wird.

Im Weiteren schliesst sich der Gemeinderat der Vernehmlassung der Gemeindepräsidenten an.




Appenzell Ausserrhoden
**Departement Bau
und Volkswirtschaft**

 Kasernenstrasse 17a
 9102 Herisau
 Tel. +41 71 353 65 51
 www.ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr
 Oliver Engler
 Leiter
 Tel. +41 71 353 67 66
 oliver.engler@ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: [Gemeinde Schönengrund](#)

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Sämtliche Antworten sind lediglich auf die Gemeinde Schönengrund bezogen.](#)

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Parkplatzentwicklung in Appenzell Innerrhoden muss verstärkt beobachtet werden. Mit der aktuellen und wohl anhaltenden Parkplatzknappheit kann es sein, dass der Tages-Tourismus vermehrt auf ÖV um-sattelt. Die klassischen Tourismus-Strecken müssen rechtzeitig für einen Nachfrage-Anstieg gewüstet sein.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Anglei-chung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Antwort bezogen auf die Gde Schönengrund

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Antwort bezogen auf die Gde Schönengrund](#)

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Antwort bezogen auf die Gde Schönengrund](#)

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Busverbindung 182: bei grossem Verkehrsandrang/Stausituation z.B. auf der Alpsteinstrasse hat der Bus in Herisau keinen Vortritt und verpasst so häufig Anschlüsse im Bahnhof Herisau. Bis eine Umfahrlösung greift, sollte eine andere Möglichkeit gesucht werden, diese Verspätungen zu verhindern \(separate Fahrspur vor Ampeln für ÖV?\)](#)



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Antwort bezogen auf die Gde Schönengrund

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Zum Thema: grössere Strecken werden eher mit PW gefahren als mit ÖV:
 Beispiel Zürich Oerlikon – Schönengrund Dorf (letzte mögliche Abfahrt an einem Sonntag ist 21:46)
 Via Brunnadern (ÖV, 3 Umstiege) 1 h 37 min
 Via Gossau/Herisau (ÖV, 2 Umstiege) 1 h 43 min
 Via Gossau (ÖV / PW Gossau – Schönengrund) 58 min Bahn / 17 min PW)

Zürich – St. Gallen: weniger Stopps in Gossau. Somit kommt es häufig vor, dass man eine «Ehrenrunde» nach St. Gallen machen muss, um via Herisau nach Schönengrund zu gelangen (die Variante mit Stopp in Gossau ist i.d.R. langsamer).

Mehr Kilometer bedeutet dann wohl auch mehr Kosten?



Appenzell Ausserrhoden

Ort, Datum: [Schönengrund, 16. Februar 2023](#)

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Gemeinde Schwellbrunn

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist erfreulich, dass die Angebotsziele mehrheitlich erfüllt werden. Obwohl Schwellbrunn die Ziele erfüllt, würde sich eine Reduzierung des Angebots auf die Nachfrage auswirken. Deshalb soll der 1-Stundentakt und der ½-Stundentakt zu den HVZ beibehalten werden. Gemäss Aussage steigt die Effizienz nicht mit zunehmender Kurspaare, dies bedeutet im Umkehrschluss, wenn das Angebot zurückgefahren wird, wird es noch weniger Benutzer geben.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Im Hinblick auf die Angebotsschritte 2025 und 2030/2035, in der St. Gallen zum Vollknoten wird, sollen die Verbindungen der Randregionen angepasst und fahrplantechnisch optimiert werden.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir teilen zwar die Auffassung, dass aufgrund der Corona-Pandemie die Pendlerzahlen leicht abnehmen werden, möchten aber anmerken, dass sich in ländlichen Gebieten häufig Pendlerströme für gewerbliche Betriebe unterwegs sind, die kein Homeoffice machen können.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wenn die Werte aufgrund einer neuen Kennzahl angehoben werden, können sie zur Reduktion des Angebots in den Folgejahren führen. Insbesondere beim Grundangebot, folglich verlieren Randregionen eine attraktive ÖV-Anbindung.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
-------------------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Keine Bemerkung

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass vorgeschlagen wird, die Linie 171 Herisau-Schwellbrunn, während den HVZ-Kursen einer Systematisierung zuzuführen und den anschlussoptimierten 1/2-Stundentakt auszubauen.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Aus unserer Sicht ist es zu begrüßen, die Linien von und nach Schwellbrunn auch in Querverbindungen während Randzeiten (Nachtbus) anzubieten. Ergänzend zu den Ausführungen im Kapitel



Appenzell Ausserrhoden

5.2: möchten wir unterstreichen, dass ein attraktives Angebot helfen kann, insbesondere junge Menschen im System des öffentlichen Verkehrs zu halten. Ein attraktiver öffentlicher Nachtverkehr wäre deshalb eine zusätzliche Massnahme zur Erreichung der Ziele im Regierungsprogramm.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir begrüssen den Ausbau der bestehenden HVZ-Verdichtung und die Beibehaltung des Nachtangebotes.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir begrüssen den Ausbau der bestehenden HVZ-Verdichtung und die Beibehaltung des Nachtangebotes. Insbesondere der systematische ½-Stundentakt in allen HVZ und die Doppelkurse Sommental / Risi im selben Kurs.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Keine Bemerkung

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Keine Bemerkung

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist begrüssenswert, dass die Zahlen im Mai 2023 aktualisiert werden. Der Verteilschlüssel Kanton/Gemeinde ist paritätisch. Aus unserer Sicht fehlt eine Übersicht der Kosten je Gemeinde für eine repräsentative Stellungnahme.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir hinterfragen den im Bericht angetönten geringen Umsteigeeffekt auf den öV und erwarten, dass im Bericht mehr Innovationen und anzustrebende flankierende Massnahmen erwähnt werden, um den Umsteigeeffekt zu verbessern.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.
- Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.
- Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Aussichten.

Ort, Datum: Schwellbrunn, 9. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Gemeinderat Speicher

Protokoll-Auszug

Beschluss
Nr. 168-2022/23 – 09. Februar 2023

1.0 kantonale Vernehmlassungen (Gesetzesrevisionen etc.)

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 - Verabschiedung
Vernehmlassung (2022-192)

Sachverhalt

- A. Der Gemeinderat hat bereits an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2022, Beschluss Nr.127-2022/23 Kenntnis genommen von der laufenden Vernehmlassung bezüglich dem Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024-2029. Er hat darin beschlossen, die Vernehmlassungsantwort der Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell Ausserrhoden abzuwarten und dann zu entscheiden, ob er sich dieser mit oder ohne Ergänzung anschliessen möchte.
- B. Die Gemeindepräsidienkonferenz hat die Vorlage in einer Arbeitsgruppe behandelt, welcher auch Gemeindepräsident Paul König angehörte. Mit Schreiben vom 2. Januar 2023 reichte diese ihre Stellungnahme zum Thema ein (siehe Beilage).

Antrag

Der Gemeinderat soll

- 1. Kenntnis nehmen von der Vernehmlassung der Gemeindepräsidienkonferenz vom 2. Januar 2023 und prüfen, ob er sich dieser mit oder ohne Ergänzungen anschliessen will.

Erwägungen/Diskussion

--

Finanzmitbericht

--

Beschluss

Der Gemeinderat

1. schliesst sich vollumfänglich der Stellungnahme zum Thema der Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell Ausserrhoden vom 2. Januar 2023 an.
2. beauftragt die Gemeindeschreiberin die Michal Herzog mit der Weiterleitung des Ergebnis der Vernehmlassung an das Departement Bau und Volkswirtschaft innert Frist (bis 17. Februar 2023).

Medienmitteilung: NEIN

Mitteilung mit Protokollauszug an

- bau.volkswirtschaft@ar.ch (nach Eingang Vernehmlassungsentwurf an GR-Kanzlei)
- Kantonsräte der Gemeinde, inkl. Kopie Vernehmlassungsschrift, per Mail
- Gemeindekanzlei
- Akten

versandt am 15.02.2023

GEMEINDERAT SPEICHER

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin



Paul König



Michal Herzog



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

 Gemeinde/Partei/Institution: **Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell A.Rh.**
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Allgemeines:

Kapitel 1 ist eine gute Auslegeordnung und bildet den Status Quo gut ab. Es wird nachvollziehbar aufgezeigt, was geht und was nicht. Es gibt offenbar nur wenige Möglichkeiten. Grosse Veränderungen sind nicht ersichtlich. Aber ist es das wirklich? Es fehlt bereits hier etwas visionäres / ganzheitliches (Verhaltensänderung, Änderung des Modal Split, Mobilitätsmanagement etc.)

Seite 17, 1.2.5 Modal Split:

Es fehlen Aussagen, wie der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden könnte. Es sollten auch Angebote ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls sollten Massnahmen auf politischer Ebene vorgeschlagen werden (z. B. Thema PP-Bewirtschaftung o.ä.).

Es fehlen auch Aussagen beispielsweise zum Verhältnis des ÖV (mögliche Angebote) zu Fragen des Mobilitätsmanagements bei grossen Betrieben oder der Kombination des ÖV mit dem im Kanton stark zunehmenden E-Bikeverkehr.



Appenzell Ausserrhoden

Seite 19, 1.3.1 Kosten pro produktive Kilometer:

Es erstaunt, dass die eher hohen Kosten - trotz erkennbarer Gründe - einfach so hingenommen und kein zwingender Handlungsbedarf gesehen werden. Wenn Gründe bekannt sind, sollte die Motivation bestehen, dennoch Massnahmen zu prüfen und ggf. einzuführen.

Seite 19, 1.3.2 Fahrplaneffizienz:

Die Suche nach Angleichung der Bedienungsqualität bzw. Ersatzangeboten des Publicar-Nachbusses im Vorderland wird begrüsst.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Auffassung wird geteilt, dass im kantonalen Richtplan wenig Aussagen zur Weiterentwicklung des (öffentlichen) Verkehr bestehen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll.

Seite 30, 3.5 Weitere Einflussfaktoren:

Die unter 3.5 aufgeführten Punkte sind "matchentscheidend", wenn sich betreffend Nachfrage im ÖV in Zukunft etwas ändern soll. Auch wird auf die strategische Grundlage des geplanten Mobilitätskonzeptes AR (2023) verwiesen, welche für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität wegweisend sein wird. Es ist nur schwer verständlich, dass das Mobilitätskonzept nicht als Grundlage zum vorliegenden Kon-



Appenzell Ausserrhoden

zept öffentlicher Regionalverkehr erarbeitet wurde. Damit gehen bis zur Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes wertvolle Jahre verloren, in denen zukunftssträchtige Ansätze und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept nicht aufgenommen und Schnittstellen beeinflusst werden können. Als Beispiel dienen Mobilitätsmanagements grösserer Betriebe, mit denen der Modal Split sinnvoll beeinflusst werden könnte.

Das Vorliegen des Mobilitätskonzepts ist zumindest für das nächste Konzept öffentlicher Regionalverkehr zwingend erforderlich.

Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität:

Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüssen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung:

Anders als im Bericht umschrieben stellt es heute technisch kein Problem mehr dar (vgl. RegioBus), auch sich bereits im Bus befindliche Fahrgastzahlen zu bestimmen.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Umstellung führt zu keiner Verschlechterung.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 43, zu 5.1 Regierungsprogramm 2020 - 2023:

Im letzten Absatz (Diese Ziele ...) kann die Relativierung (- in der Realität dürfte ...) gestrichen werden. Auch kann das "theoretisch" (... wäre ein markanter Umsteigeeffekt ~~theoretisch~~ möglich - ...) gestrichen werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 46, 5.3.4 Mögliche Gebiete:

Hier besteht ein Widerspruch zu 5.3.1, Struktur.

Die Gemeinde Walzenhausen wird unter 5.3.4 als geeignet für eine Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Gebiet, bezeichnet; unter 5.3.1 wird Walzenhausen jedoch als mit zu geringem Potenzial ausserhalb der Siedlung für ein Linien- und Bedarfsangebot betrachtet.

Seite 46, 5.4 Fazit:

Der vierte Aufzählungspunkt (keine Relativierung) kann analog zur Bemerkung zu 5.1 gestrichen werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

-
- Die Aussage, dass auch bei Verbesserung des ÖV ein geringer Umsteigeeffekt auf den ÖV zu erwarten ist, wird kritisch beurteilt und hinterfragt. Es entsteht der Eindruck, dass Vieles einfach als "gegeben" hingenommen wird. Neben allem Realitätssinn wird man den Eindruck nicht ganz los, dass ein Stück "Resignation" mitschwingt.

Seite 71 Schlussbemerkung:

- Es fehlt das interdisziplinäre und innovative, z.B. im Sinne von anzustrebenden flankierenden Massnahmen in anderen Verkehrsthemen. Wo könnte ein Quantensprung erreicht werden?
 - Das vorliegende Konzept entspricht eher der Grundlage für die "Bestellungen" 2024 – 2029.
 - Es wären auch Aussagen gewünscht, dass die Ausgangslage zwar gut, aber trotzdem Wege zur Verbesserung gesucht werden sollten.
 - Das Konzept ist (noch) wenig zukunftsorientiert, wenig innovativ im Hinblick auf die Förderung des Umstieges auf den ÖV.
 - Insgesamt lesen sich die aufgeführten Punkte, die den ÖV im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, eher bescheiden.
-
-

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

-
- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.
 - Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.
 - Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Aussichten, wie es weitergehen könnte, wenn die "normalen Pfade" auch einmal verlassen würden.
-
-

Ort, Datum: Teufen / Speicher, 2. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: **Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell A.Rh.**
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Wichtig ist für die Linie 180 die Beibehaltung der Stundentaktes bzw. Halbstundentakt und die Priorisierung des Umsteiger-Hub Lustmühle.
- Die Anschlussmöglichkeiten müssen verbessert werden.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Linie 180 Neukonzeption schnell erwünscht (vor 2035)

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

-Wir vermissen visionäre Ideen, wie zum Beispiel das tariffreie Benutzen der öffentlichen Verkehrsmittel in Luxemburg u.ä..

-Die Entwicklung bezüglich autonomfahrender Verkehrsmittel wurde nirgends berücksichtigt

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

-Für die Linie 180 ist das System «Linienbelastung» zu bevorzugen.

-Die Transparenz und Konstanz der Berechnungsunterlagen ist sicherzustellen.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wie wird der Schülertransport zur Kantonsschule Trogen kategorisiert?

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Aufteilung von Bewohnenden in Kernzone und Rand/Aussenzone ist nicht zielführend

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Das System Bedarfslinien ist nur ergänzend zum bestehenden Taktfahrplan einzuführen

Es fehlt bei den digitalen Kombinationsangeboten die Koordination mit privaten Anbietern (zumindest ist dies nicht ersichtlich).

Kurzfristig eingeführte Reformen wären wünschbar (wo möglich)



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Bevölkerungsstruktur ist nur bedingt aussagekräftig (siehe 5a)

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

- Konkrete Zielvereinbarungen sind zu bevorzugen, sowohl für öffentliche, wie auch für private Anbieter
- Neben wirtschaftlichen sind auch strukturelle, soziale und politische Faktoren zu berücksichtigen

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Allgemeine Feststellung:

Die Einwohner und Einwohnerinnen der Landgemeinden werden teilweise gezwungen, das Auto zu benutzen, bei gleichzeitiger Erschwerung des privaten Verkehrs wie z.B. der Einführung der Dosieranlagen Eingangs St. Gallen und restriktivem Parkplatzmanagement in der Stadt St. Gallen.

Dies scheint uns nicht konsequent. Das Angebot (Ausweitung des öffentlichen Verkehrs) schafft die Nachfrage.

Ort, Datum: Stein AR, 16. Feb. 2023

Gemeinderat Stein AR

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

 Gemeinde/Partei/Institution: [Gemeinde Teufen](#).....

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Die weiteren Verkehrszwecke \(nebst den Pendlerströmen\) sollen zukünftig dank Datenerhebungen genauer aufgeschlüsselt werden können](#)

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wie im Kapitel 3.3 ausgeführt, ist der Einfachheit der Tarifgestaltung grosse Beachtung zu schenken.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Den Fokus auf die Korridore mit bereits guter Wirtschaftlichkeit zu legen scheint sinnvoll. Allerdings darf es nicht "nur" um diese Korridore gehen. Angebot schafft bekanntlich auch Nachfrage. Diesem Grundsatz gilt es in der Förderung des öffentlichen Verkehrs ebenso Beachtung zu schenken. Weiter soll die Entwicklung – auch nach der Corona-Pandemie - berücksichtigt werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Teufen hat (bei Betrachtung der absoluten Zahlen) viele Personen ausserhalb des Siedlungsgebiets und somit auch ausserhalb des Gebiets mit ÖV-Abdeckung. Mit dem Freibad besteht in Teufen



Appenzell Ausserrhoden

auch ein Point of Interest ausserhalb des Gebiets mit ÖV-Abdeckung. Mit einem On-Demand-Angebot – vielleicht auch als Pilotbetrieb – könnte da eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV erreicht werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die geplante Taktfrequenz und die Betriebszeiten der Linie 80.190 Teufen-Speicher sind ungenügend. Es soll eine Ausweitung der Betriebszeiten und eine Verdichtung der Taktfrequenz erfolgen. Dies auch deshalb, weil die wirtschaftlichen Zielvorgaben vor Corona deutlich übertroffen und auch nach Corona noch erreicht werden. Ebenso sind die Nachtangebote der Linie 855 (N) auszubauen. Auch diese Zielvorgaben betreffend Wirtschaftlichkeit wurden vor Corona deutlich übertroffen.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

8.2.4 den Gesetzesartikel des Art. 58b Eisenbahngesetz zu zitieren ist zielführend. Allerdings ist die Finanzierung des allfälligen Tunnelprojekts weitestgehend noch offen und soll daher nicht mutmasslich in eine strategische Planung aufgenommen werden. Somit ist der Einschub "in diesem Falle durch die Gemeinde Teufen" zu streichen.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Dem Freizeitverkehr gilt es zukünftig – auch im ÖV – grössere Beachtung zu schenken.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Der Attraktivität von ÖV-Haltestellen / Ausstattung der Haltestellen ist ebenfalls Beachtung zu schenken und es soll geprüft werden, ob diese Thematik ins Konzept aufgenommen werden soll (öffentl. WC, Buswartehäuschen, Veloabstellanlagen, Anzeigetafeln usw.)

Ort, Datum: Teufen, 16. Februar 2023.....

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Gemeinderat

Annelies Rutz
Gemeindeschreiberin
Tel. 071 343 78 75

E-Mail Annelies.Rutz@trogen.ar.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft
Appenzell A.Rh.
Fachstelle öffentlicher Verkehr
Kasernenstr. 17 A
9102 Herisau

Trogen, 15. Februar 2023

auch per E-Mail: info.oev@ar.ch

Konzept öffentlicher Regionalverkehr AR 2024 bis 2029; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Engler

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell A.Rh. von 2024 bis 2029 äussern zu können.

Der Gemeinderat hat die Baubewilligungs- und Planungskommission mit der Prüfung der Unterlagen beauftragt und an seiner letzten Sitzung aufgrund dieses Berichtes die beiliegende Vernehmlassung verabschiedet.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT TROGEN

D. Altherr
Gemeindepräsidentin

A. Rutz
Gemeindeschreiberin



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

Gemeinde/Partei/Institution: Gemeinderat Trogen

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

 1.1.1 Ausbau Viertelstundentakt von Teufen **nach Trogen** zur Hauptverkehrszeit.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Durch den übergeordneten Regionalblick wird die Vernetzung innerhalb vom Kanton vernachlässigt. Die Wochenendarbeit nimmt zu und damit leider auch die teilweise massiv erhöhte Reisezeit mit dem ÖV an den Arbeitsort. Da nur wenig Postautoverbindungen angeboten werden.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒
☐
☐
☐

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒
☐
☐
☐

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒
☐

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Insbesondere der Ausbau des Angebots auf der Linie 80.229 (Heiden-Oberegg-St. Anton-Trogen) an Wochenenden bei Schönwetter wird unterstützt. Gleichzeitig muss aber auch der Ausbau bei Schönwetter auf der Linie 80-230 (Heiden-Wald-Trogen) in die Betrachtung miteinbezogen werden, weil zwischen diesen Strecken sehr viele Fussgänger- und Bike-Strecken existieren.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

7.1 Auch wenn für die Tarifgestaltung der Ostwind-Verbund zuständig ist, soll sich der Kanton AR in den Ostwind-Gremien für eine Preis- bzw. Zonenplan-Anpassung stark machen. Aus Sicht der Gemeinde Trogen ist ein Retourbillett nach St. Gallen zum Preis von Fr. 14.40 absolut gesehen zu teuer. Der beabsichtigte Umsteigeeffekt insbesondere bei der jüngeren Kundschaft kann mit diesem Preis nicht erreicht werden. Ein Drittel der Bevölkerung von Trogen lebt zudem ausserhalb des Zentrums – auch ein Umstieg auf den P+R-Parkplatz im Gfeld kann nicht festgestellt werden; dafür müsste der Preis deutlich attraktiver sein (maximal zwei Zonen).

7.6.2 Wenn das Firmenabo für den Kanton AR geprüft wird, sollten auch die Gemeinden miteinbezogen werden, sodass eine Gemeinde mit einfachem GR-Beschluss dem Vertrag beitreten kann und die Mitarbeitenden der Gemeinden von den gleichen Konditionen profitieren kann.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Tabelle 1.1.3 859 Ist 2019 müsste wohl eher als knapp beurteilt werden

Diverse Tabellen (z.B. 4.2.4) haben eine unerwünschte Zeilenschaltung aufgrund der Feldbreite

Es gibt keine Perspektiven wie neue Personen auf den ÖV gebracht werden sollen. Die Attraktivitätssteigerung fehlt ebenso.

9043 Trogen, 7. Februar 2023

GEMEINDERAT TROGEN

D. Altherr
Gemeindepräsidentin

A. Rutz
Gemeindeschreiberin

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



GEMEINDE URNÄSCH

GEMEINDERAT

P.P. CH-9107 Urnäsch

DIE POST

A-PRIORITY

Departement Bau und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

9107 Urnäsch, 31. Mai 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024-2029 (ÖV-Konzept); Vernehmlassung, Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November werden alle interessierten Kreise zur Vernehmlassung zum ÖV-Konzept 2024-2029 ein. Mit grossem Interesse hat sich der Gemeinderat Urnäsch mit dem Entwurf ÖV-Konzept 2024-2029 sowie dem beiliegenden Fragebogen befasst und nimmt gerne dazu Stellung.

Das vorliegende Konzept ist eine Bestandesaufnahme und widerspiegelt gestützt darauf nachvollziehbar die aktuelle Situation sowie die Planung und Entwicklung der nächsten Jahre ab, aber nicht mehr.

Aus dem Konzept ist nichts zu entnehmen, wie die aktuelle Patt-Situation – stagnierender Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modalsplit) – gelöst wird und der öffentliche Verkehr somit für alle zugänglich und bezahlbar wird und damit auch einen entsprechenden Beitrag an die Klimaziele leistet. Trotz ausgeprägter Streusiedlung und vor allem in Anbetracht der hohen Kosten, welche den Gemeindehaushalt belasten und mit Steuermitteln finanziert werden, ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch in schwach besiedelten Gebieten vorwärts zu treiben und damit allen, auch abgelegenen wohnhaften Personen, den Zugang zu ermöglichen, zu angemessenen Preisen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danke wir bestens.

Freundliche Grüsse

GEMEINDE URNÄSCH

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Peter Kürsteiner, Gemeindepräsident

Erika Weiss, Gemeindeschreiberin

Beilage/Anhang

Ausgefüllter Fragebogen zur Vernehmlassung:

2023-02-08 Fragebogen Antwortformular von Gemeinderat Urnäsch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

 Gemeinde/Partei/Institution: **GEMEINDERAT URNÄSCH**
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Ausbau der Tourismuslinie und die Einführung eines Taktfahrplans auf der Strecke Urnäsch-Schwägalp ist wichtig, vor allem an schönen Wochenenden; der Wegfall des Nachtbusses Waldstatt-Urnäsch ist bedauerlich für die Einwohner von Urnäsch. Die Wiedereinführung des Nachtbusses nach Urnäsch, jeweils Freitag- und Samstagnacht, würde Urnäsch als Wohnort auch für die Jugend zusätzlich aufwerten! Vermisst wird auch eine direkte Verbindung zwischen Hundwil und Urnäsch, dies vor allem weil der Innere Bezirk auf beide Seiten (Hundwil und Urnäsch) orientiert ist! Eine gewisse Grundversorgung an Verbindungen muss auch bei schwach benutzten Linien angeboten werden (Grundversorgung); Während der Gesamtverkehr weiterwächst, stagniert der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr; trotz steigenden Kosten trotz Klimazielen in der Politik, gelingt es nicht, dass mehr Leute den öV nutzen, weil entsprechende Massnahmen zu wenig konsequent umgesetzt werden! Sicher liegt der Grund teilweise auch an der ausgeprägten Streusiedlung; Anbieter und Politik müssen über die Bücher und Lösungen suchen mit weiteren Partnern (z.B. Kombination mit Schulbusfahrten; Taxiunternehmen; Publicar oder private Fahrgemeinschaften);



Appenzell Ausserrhoden

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die geplanten Ausbauschritte betreffen vor allem eine bessere Erschliessung Rheintal/Vorarlberg und Bodenseeregion!! Es ist zu befürchten, dass unser Kanton sowie das Hinterland (z.B. Rtg. Wattwil/Pfäffikon, etc.) dabei abgehängt werden.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen SG (vgl. Bestellerstrategien) ist Voraussetzung, ebenso eine gemeinsame Sortiments- und Tarifgestaltung; das Vorwärtstreiben der Digitalisierung wird unterstützt, wichtig ist aber, dass weiterhin vor allem für ältere Personen und Gäste die Beratung vor Ort sichergestellt wird; Weiter dürfen bei der Tarifgestaltung abgelegene Dörfer (vgl. Urnäsch) nicht mit zusätzlichen Zonen (Nr. 270) abgestraft werden, denn dadurch wird der ÖV nicht attraktiver und entsprechend noch weniger genutzt!

Massnahmen, die positive Auswirkungen auf die öV-Nachfrage haben sind zu unterstützen (PP-Bewirtschaftung; Ticketpreise, Vergünstigungen, etc., aber auch Erhöhung der Mineralölsteuer und Strassenverkehrssteuer für den MIV); bedauerlich ist, dass das Mobilitätskonzept A.Rh. nicht mit diesem öV-Konzept vorliegt;

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist richtig und wichtig, dass A.Rh. sich auch hier dem grossen "Bruder" (Nachbarkanton) anpasst.

Bei nicht Erreichen der Zielvorgaben ist vor allem zuerst zu prüfen, was der Grund ist; denn ein Angebotsabbau hat meistens eine negative Signalwirkung;

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Hat negativen Auswirkungen; sofern Mindestvorgaben nicht mehr erfüllt sein sollten, wird Linie gestrichen;

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Auch wenn es nicht vereinbar ist mit dem Regierungsprogramm 2020-2023

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist zu prüfen, ob Kursumlegungen/-ergänzungen (z.B. Bus-Kurs von Hundwil über Zürchersmühle/Lehnen-Chronbach-Urnäsch) oder Kursverlängerungen Abhilfe schaffen und auch entlegene ländliche Gebiete erschlossen werden könnten;

Weiter sind mit Unterstützung Kanton weitere zusätzliche Angebote zu prüfen (Rufbus-System; engere Zusammenarbeit mit Taxiunternehmen, etc.).

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Speziell der Ausbau von Bedarfsangeboten in dünnbesiedelten Gebieten (und Lösungen für deren Finanzierung) sind gemeinsam anzugehen.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Gemeinde Urnäsch begrüsst die geplante Taktverdichtung zur Schwägalp. Wir hoffen, dass unsere weiteren Anliegen Gehör finden (siehe Pt. 3 und Pt. 5b).

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Sämtliche Massnahmen zu Gunsten der definierten drei Ziele (Pt. 7.6.1) sind aktiv vorwärts zu treiben.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Mit der Erweiterung und Sanierung des Bahnhofs Herisau entstehen erfreuliche Infrastrukturbauten.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Kosten sind hoch; sie ist nur gerechtfertigt, sofern damit der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs klar positiv beeinflusst wird und entsprechend steigt; weiter sollte die ganze Bevölkerung vom Angebot profitieren können, auch in schlecht erschlossenen Gebieten!

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Das vorliegende Konzept ist eine Bestandesaufnahme und widerspiegelt gestützt darauf nachvollziehbar die aktuelle Situation sowie die Planung / Entwicklung der nächsten Jahre ab, mit allen Unwägbarkeiten. Aus dem Konzept ist nichts zu entnehmen, wie die aktuelle Patt-Situation – stagnierender Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modalsplit) – gelöst wird und der öffentliche Verkehr somit für alle zugänglich (auch schwach besiedelten, nicht erschlossenen Gebieten) und bezahlbar ist und damit auch einen Beitrag an die Klimaziele leistet.

Mit dem Nachbarkanton St. Gallen ist in allen Bereichen wo Schnittstellen bestehen, zusammen zu arbeiten.



Appenzell Ausserrhoden

9107 Urnäsch, 08.02.2023

GEMEINDE URNÄSCH

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Peter Kürsteiner, Gemeindepräsident

Erika Weiss, Gemeindeschreiberin

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch


Appenzell Ausserrhoden
**Departement Bau
und Volkswirtschaft**

 Kasernenstrasse 17a
 9102 Herisau
 Tel. +41 71 353 65 51
 www.ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr
 Oliver Engler
 Leiter
 Tel. +41 71 353 67 66
 oliver.engler@ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

 Verteiler
 Gemeinde Wald AR
 Vernehmlassungsteilnehmer
 Gemeinderat i. A. Eva Helg Waidelich
 Gemeindekanzlie
 Dorf 37
 9044 Wald Ar

Wald, 9. Februar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: ..Gemeinde Wald AR.....

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Gemeinde Wald AR hat mit dem Ausrichtungswechsel auf die Durchmesserlinie der Appenzellerbahn die günstigere Verbindungsvariante mit Umsteigen in Richtung St.Gallen-Wald verloren. Dies ist aus Angebotsgründen und der finanziellen Belastung des Fahrgasts wegen aus Gemeindesicht störend. Die Vorteile in Bezug auf die Fokussierung auf die Anbindung Trogen-Wald müssen sich in der folgenden Periode deutlicher zeigen.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Hier nochmals die inakzeptable Anbindung von Trogen her auf die Linie München-Zürich mit dessen regelmässiger Verspätung ist äusserst unbefriedigend.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Beachtung der Pendlerbewegungen Richtung Rheintal werden von unserer Seite sehr begrüsst.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Linie Heiden-Rehetobel-St.Gallen hat ihre Zielvorgaben gut erreicht. Hier soll bevorzugt zu Beginn der Legislaturperiode gehandelt werden.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Der Freizeitverkehr betrifft auch die Strecke Trogen-Heiden-Wald. Hier kommt der kleine Bus während den Nachmittagsstunden am Wochenende regelmässig an seine Platzgrenzen und Personen werden nicht gesetzeskonform transportiert. Hier muss eine Kapazitätsplanung stattfinden.

Die Angebotslücke nach 20 Uhr an den Wochenenden soll mit einem zusätzlichen Bus zwischen Trogen und Heiden geschlossen werden.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist jedoch darauf zu achten, dass die prognostizierten gleichbleibenden Kosten anvisiert werden.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Option von Schnellverbindungen zwischen den Subzentren soll vermehrt gefördert werden.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Der Umbau der Flotte auf E-Busse wird sehr begrüsst. Ebenfalls sehen wir beim Neubau des Betriebszentrums die Einplanung von Stromgewinnung via Solarpanels als Gebot der Stunde.

Neue Konzepte in Bezug auf Rufangebote sehen wir als dringend notwendig gerade für das Appenzellerland mit seinen Streusiedlungen. Hier ist die schweizweite Entwicklung zu beobachten und auch mutig «Testphasen» für neue Angebote im Appenzellerland voranzutreiben.

Ort, Datum: ...Wald, 9. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: **Waldstatt AR**

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Kapitel 1: Langfristige klare Visionen fehlen. Erfreut nimmt der Gemeinderat davon Kenntnis, dass die Anbindung der Schwägalp verbessert werden muss. In diesem Zusammenhang müsste auch ein Ausbau während der Hauptverkehrszeiten oder am Wochenende (z.B. Viertelstundentakt auf der Strecke Gossau Urnäsch angeschaut werden).

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Entwicklungsschwerpunkte: Der Gemeinderat möchte die Parzelle 680 (Winkfeld) einzonen. Bereits jetzt sind zwei Anfragen auf dem Tisch, welche je 100 Arbeitsplätze ansiedeln wollen. Die Postautostrecke Herisau Richtung Neckertal muss daher zwingend überdacht werden.

Buskonzept AR-Hinterland: Ein "Drehpunkt" für Busse auf dem Bahnhofareal könnte womöglich einige Probleme mit Anbindungen in den Fernverkehr lösen. Es würde sich sicher lohnen diese Amregung zu prüfen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll.

Seite 30, 3.5 Weitere Einflussfaktoren:

Die unter 3.5 aufgeführten Punkte sind "matchentscheidend", wenn sich betreffend Nachfrage im ÖV in Zukunft etwas ändern soll. Auch wird auf die strategische Grundlage des geplanten Mobilitätskonzeptes AR (2023) verwiesen, welche für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität wegweisend sein wird. Es ist nur schwer verständlich, dass das Mobilitätskonzept nicht als Grundlage zum vorliegenden Konzept öffentlicher Regionalverkehr erarbeitet wurde. Damit gehen bis zur Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes wertvolle Jahre verloren, in denen zukunftssträchtige Ansätze und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept nicht aufgenommen und Schnittstellen beeinflusst werden können. Als Beispiel dienen Mobilitätsmanagements grösserer Betriebe, mit denen der Modal Split sinnvoll beeinflusst werden könnte.

Das Vorliegen des Mobilitätskonzeptes ist zumindest für das nächste Konzept öffentlicher Regionalverkehr zwingend erforderlich.

Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität:

Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüßen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Herisau – Waldstatt: Auch wenn es wegen einer Überlagerung Stadtbus/ Regiobus im Moment nicht als sinnvoll erscheint, müsste diese Strecke ausgebaut werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Appenzeller Hinterland: Eine Bedarfslinie könnte auch über Herisau Waldstatt und je nach Anmeldung Dorf Schwellbrunn, Risi usw. geführt werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bei einem Zielbild dürfen auch Visionen Platz haben nicht nur die bestehende Siedlungsdichte.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Solange die Umfahrung Herisau nicht gebaut ist, muss man davon ausgehen, dass Staus zunehmend zur Tagesordnung gehören werden. Aus diesem Grund wäre ein ¼ Stundentakt während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie 854 wichtig. Das Regierungsprogramm will einen Wohnkanton. Nun müssen Grundlagen geschaffen werden.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Die Aussage, dass auch bei Verbesserung des ÖV ein geringer Umsteigeeffekt auf den ÖV zu erwarten ist, wird kritisch beurteilt und hinterfragt. Es entsteht der Eindruck, dass Vieles einfach als "gegeben" hingenommen wird. Neben allem Realitätssinn wird man den Eindruck nicht ganz los, dass ein Stück "Resignation" mitschwingt.

Seite 71 Schlussbemerkung:

- Es fehlt das interdisziplinäre und innovative, z.B. im Sinne von anzustrebenden flankierenden Massnahmen in anderen Verkehrsthemen. Wo könnte ein Quantensprung erreicht werden?
- Das vorliegende Konzept entspricht eher der Grundlage für die "Bestellungen" 2024 – 2029.
- Es wären auch Aussagen gewünscht, dass die Ausgangslage zwar gut, aber trotzdem Wege zur Verbesserung gesucht werden sollten.
- Das Konzept ist (noch) wenig zukunftsorientiert, wenig innovativ im Hinblick auf die Förderung des Umstieges auf den ÖV.

Insgesamt lesen sich die aufgeführten Punkte, die den ÖV im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, eher bescheiden



Appenzell Ausserrhoden

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.
- Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.

Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Ausichten, wie es weitergehen könnte, wenn die "normalen Pfade" auch einmal verlassen würden.

Ort, Datum:

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Gemeinde Walzenhausen

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Das Fazit und der abgeleitete Handlungsbedarf insbesondere auf das Vorderland (-Rheintal) bezogen ist nachvollziehbar und wird grundsätzlich begrüsst
- Das Kapitel bestätigt den seit Jahren vorhandenen Handlungsbedarf im Vorderland bzw. der Gemeinde Walzenhausen
- Der Handlungsbedarf erscheint wenig visionär. Dieser wird bereits im Kapitel 1 wieder durch das Kennzahlensystem (1.1.3 Entwicklung Kennzahlen) eingeschränkt.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Bei der Digitalisierung gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere in ländlichen Gebieten auch der Ausbau des Mobilfunknetzes (für den Grundbedarf) einhergehen muss (die zahlreichen Funklöcher wurden zu wenig bedacht)
- Der Blick über die Kantons Grenzen hinaus, insbesondere ins Rheintal ist begrüßenswert und für eine Gemeinde mit hauptsächlichlicher Ausrichtung "nach unten" und "nach aussen" zwingend
- Die Hauptziele werden begrüßt
- Die unter Kapitel 3.5 aufgeführten Einflussfaktoren sind massgebend und mit höchster Aufmerksamkeit zu verfolgen, so dass eine Wirkung zugunsten des ÖV erzielt werden kann

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Der Verzicht führt zu keiner erkennbaren Verschlechterung
- Die Gemeinde Walzenhausen geht damit einig, dass die Angebotsstufe "0" weitgehend in der Angebotsstufe "1" enthalten ist
- Die Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen wird begrüsst. Danke.
- Die Anwendung der Kennzahl "Linienbelastung" (Personenkilometer geteilt durch Kurskilometer) analog dem Kanton SG wird begrüsst. So kann Gleiches mit Gleichem verglichen werden.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Die Strategie erscheint nachvollziehbar.
- Für Randgemeinden/-regionen führt dies teilweise zu enormen zusätzlichen Herausforderungen, das Potential nachzuweisen um eine Entwicklung zu begründen bzw. anzustossen

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Bezogen auf die Gemeinde Walzenhausen liegt in den Kapiteln 5.3.1 und 5.3.2 ein Widerspruch vor. Die Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen in Walzenhausen wird als zwingend notwendig beurteilt.
- Bei der Digitalisierung gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere in ländlichen Gebieten auch der Ausbau des Mobilfunknetzes (für den Grundbedarf) einhergehen muss (die zahlreichen Funklöcher wurden zu wenig bedacht)
- Erhöht die Komplexität in der Organisation, Koordination etc. zusätzlich, was sich nicht nachteilig auf die Nutzenden auswirken darf
- Bietet die Chance die Fahrzeuggrössen zu überdenken (Grösse, Effizienz, Kosten, Fahrzeiten, Strassenausbau etc.)

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Die in der Beilage 3b nicht ausgewiesenen Pendlerströme bezogen auf Walzenhausen erstaunen. Es wird um Überprüfung der Richtigkeit gebeten.
- Der Zeithorizont 2030+ bzw. 2035+ überrascht aufgrund des deutlich erkannten Handlungsbedarfs insbesondere im Vorderland und der Gemeinde Walzenhausen. Diese Ziele sind höher zu priorisieren und umzusetzen.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Das von der Gemeinde Walzenhausen 2020 formulierte und mehrfach eingereichte Zielangebot (ÖV Grundlagepapier) wurde kaum berücksichtigt.
- Die Automatisierung und somit der Erhalt und Ausbau der RhW wird begrüsst
- Die Kursführungen sind grundsätzlich zu überdenken und anzupassen (insbesondere Aufhebung Rundkurs via Bild/Platz nach Heiden, Ausbau Heiden-St. Margrethen, Aufsplittung der Kursverbindungen über Zelg und Lachen etc.)
- Es wird auf das ÖV Grundlagepapier der Gemeinde Walzenhausen verwiesen (siehe Beilage)

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Massnahmen Bahn (RhW) einverstanden
- Massnahmen Bus: nicht einverstanden (siehe ÖV Grundlagepapier), Beschleunigung der Prüfung und Umsetzung von alternativen Buslösungen notwendig

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Mit dem Beitrag an die Durchmesserlinie erwuchs der Gemeinde Walzenhausen kein direkter Nutzen
- Durch die Investitionen (aus dem BiF und der AB) in die RhW profitiert die Gemeinde Walzenhausen direkt in einem beachtlichen Umfang
- Die Nutzung des ÖV kann über die Preisgestaltung für den Nutzer massgeblich beeinflusst werden

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Es wird auf das ÖV Grundlagepapier der Gemeinde Walzenhausen verwiesen (siehe Beilage)
- Die Aussage, dass bei der Verbesserung des ÖV mit einem geringen Umsteigeeffekt auf diesen erwartet wird, überrascht. Es liegt ja eben an der öffentlichen Hand zusammen mit den Partnern den ÖV so zu entwickeln, dass der Umsteigeeffekt höher ausfällt. Hierbei braucht es innovative und zukunftsorientierte Massnahmen, Angebote, Anreize etc. Diese werden vorliegend vermisst. Z.B. muss ein Preis-/Zonen-/Ticketsystem unschlagbar attraktiv ausgestaltet sein. So gilt es z.B. in Zukunft zu vermeiden, dass für die 1.9 Kilometer lange Strecke der RhW 2 Zonen gelöst werden müssen (wobei der Bahnhof Rheineck sogar auf der Grenze zu einer dritten Grenze liegt).

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, jedoch werden zukunftsgerichtete und innovative Ansätze mit Umsetzung innert nützlicher Frist vermisst. Ausgenommen ist die automatisierte RhW, für welche sich die Gemeinde Walzenhausen nochmals bestens bedankt.

Ort, Datum: Walzenhausen 9. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: [Gemeinde Wolfhalden](#)

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

[Linie 80.121 \(N\) fehlt in der Analyse \(Tabelle 2\) und in vielen weiteren Tabellen](#)
[Linie 80.120 \(N\) in Tabelle 1 als AS3, bei Tabelle 2 als AS0 definiert. Wurde so auch in weiteren Tabellen übernommen.](#)

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Das kantonale Arbeitszonen-Management wurde nicht berücksichtigt. U.a. wurden Heiden und Wolfthalen als Schwerpunktgemeinden bezüglich Arbeitsplätze im kantonalen Richtplan bezeichnet. Neue industrielle und gewerbliche Betriebe und produktionsnahe Dienstleistungsbetriebe sollen vorwiegend in diesen Gemeinden angestrebt werden. Dies bedingt auch eine ausreichende Erschliessung – auch mit dem Öffentlichen Verkehr.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bezüglich Finanzierung wurde nicht erwähnt, dass nach Art. 13 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGS 760.1) die nicht anderweitig gedeckten Kosten der Fördermassnahmen von Kanton und Gemeinden gemeinsam getragen werden. Die Gemeinden erstatten dem Kanton 50% der Kosten zurück. Dies gilt analog für den Anteil des Kantons Appenzell Ausserrhoden an den Bahninfrastrukturfonds BIF.

Der Anteil der Gemeinden 2022 beträgt Fr. 6'597'979. Dies sollte der Vollständigkeitshalber bereits hier erwähnt werden.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Linie 80.121 (N) fehlt in der Beurteilung und der Überprüfung



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Finanzierung soll klar aufgezeigt werden.

Potenzialberechnung auf Basis u.a. Arbeitszonen-Management.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Es gibt auch lokale Initiativen von Privaten und Öffentlichen Institutionen, welche ebenfalls in eine Überprüfung miteinfließen sollten. So zum Beispiel die Plattform ofami.ch. Zum Teil verfügen Gemeinden auch über einen Schulbusbetrieb, welcher sich allenfalls in ein Angebot integrieren lassen könnte.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bezüglich Finanzierung wurde nicht erwähnt, dass nach Art. 13 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, bGS 760.1) die nicht anderweitig gedeckten Kosten der Fördermassnahmen von Kanton und Gemeinden gemeinsam getragen werden. Die Gemeinden erstatten dem Kanton 50% der Kosten zurück. Dies gilt analog für den Anteil des Kantons Appenzell Ausserrhoden an den Bahninfrastrukturfonds BIF. Der Anteil der Gemeinden 2022 beträgt Fr. 6'597'979. Dies muss beim Kapitel 8.1 ergänzt werden.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Die finanziellen Auswirkungen bei einer Einführung des Bedarfslinienbusses für das Vorderland entlang Linien 224-227 (Kap. 6.4.2) wurden nicht aufgezeigt. Wie werden Haltestellen auf Bedarfslinien für den Verteilschlüssel gewichtet?

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die genannten Projekte befinden sich hauptsächlich im Hinterland mit Schwergewicht Herisau. Das Vorderland droht vergessen zu gehen resp. kann für die Projekte im Hinterland bezahlen, ohne jedoch direkten Nutzen daraus zu ziehen.

Bezüglich wirtschaftlicher Relevanz, Einwohnerzahlen und Nähe zu grösseren Industriegebieten ist das Vorderland mit dem Hinterland vergleichbar. Damit das Vorderland sowohl als Wohn- wie auch als Arbeitszone attraktiv bleibt, muss zwingend eine gute Infrastruktur im öffentlichen Verkehr vorhanden sein.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

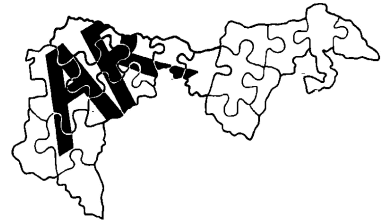
Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: Wolfhalden, 11. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

GEMEINDEPRÄSIDIENKONFERENZ APPENZEL A.RH.



Departement Bau und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

Teufen / Speicher, 10. Februar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzel A.Rh. 2024 - 2029 - Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November 2022 laden Sie die Gemeindepräsidentienkonferenz AR ein, sich in oben erwähnter Angelegenheit bis am 17. Februar 2023 vernehmen zu lassen. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Die Vorbereitung der Beantwortung des Fragebogens erfolgte in einer Arbeitsgruppe, der folgende Personen angehörten:

- Paul König, Gemeindepräsident Speicher (krankheitsbedingt entschuldigt)
- Max Eugster, Gemeindepräsident Herisau
- Urs Rohner, Gemeindepräsident Rehetobel
- Ernst Pletscher, Gemeindepräsident Reute
- Alex Müller, Geschäftsführer Gemeindepräsidentienkonferenz AR

Gerne lassen wir Ihnen unsere Überlegungen und Bemerkungen im beiliegenden Fragebogen zukommen.

Insgesamt bildet das ÖV-Konzept 2024 - 2029 eine umfassende Auslegeordnung und ein gutes Abbild des Status Quo. Die aufgeführten Schwerpunkte, die den öffentlichen Verkehr im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, zeigen wohl das realistisch Machbare. Unter einem zukunftsgerichteten Konzept wünschte man sich etwas mehr "Vision und Innovation" im Sinne von Aussichten, was es denn brauchen würde, um vielleicht doch einmal einen "Quantensprung" zu schaffen. Schade ist, dass diesbezüglich das kantonale Mobilitätskonzept erst 2023 erarbeitet wird.

Wir gehen davon aus, dass gestützt darauf künftige Konzepte auch neue Ansätze bezüglich nachhaltiger Mobilität enthalten werden.

Für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Inputs danken wir Ihnen im Voraus bestens. Bei allfälligen Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag der Gemeindepräsidienkonferenz AR:

sig. R. Altherr

sig. A. Müller

Reto Altherr, Präsident

Alex Müller, Geschäftsstelle

Beilage:

- Fragebogen zur Vernehmlassung Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell A.Rh. 2024 -2029

Kopie an:

- Alle Gemeindepräsidien AR



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: **Gemeindepräsidienkonferenz Appenzell A.Rh.****Frage 1: Ausgangslage / Rückblick**

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Allgemeines:

Kapitel 1 ist eine gute Auslegeordnung und bildet den Status Quo gut ab. Es wird nachvollziehbar aufgezeigt, was geht und was nicht. Es gibt offenbar nur wenige Möglichkeiten. Grosse Veränderungen sind nicht ersichtlich. Aber ist es das wirklich? Es fehlt bereits hier etwas visionäres / ganzheitliches (Verhaltensänderung, Änderung des Modal Split, Mobilitätsmanagement etc.)

Seite 17, 1.2.5 Modal Split:

Es fehlen Aussagen, wie der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden könnte. Es sollten auch Angebote ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls sollten Massnahmen auf politischer Ebene vorgeschlagen werden (z. B. Thema PP-Bewirtschaftung o.ä.).

Es fehlen auch Aussagen beispielsweise zum Verhältnis des ÖV (mögliche Angebote) zu Fragen des Mobilitätsmanagements bei grossen Betrieben oder der Kombination des ÖV mit dem im Kanton stark zunehmenden E-Bikeverkehr.



Appenzell Ausserrhoden

Seite 19, 1.3.1 Kosten pro produktive Kilometer:

Es erstaunt, dass die eher hohen Kosten - trotz erkennbarer Gründe - einfach so hingenommen und kein zwingender Handlungsbedarf gesehen werden. Wenn Gründe bekannt sind, sollte die Motivation bestehen, dennoch Massnahmen zu prüfen und ggf. einzuführen.

Seite 19, 1.3.2 Fahrplaneffizienz:

Die Suche nach Angleichung der Bedienungsqualität bzw. Ersatzangeboten des Publicar-Nachbusses im Vorderland wird begrüsst.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Auffassung wird geteilt, dass im kantonalen Richtplan wenig Aussagen zur Weiterentwicklung des (öffentlichen) Verkehr bestehen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

Hier liegt ein Widerspruch vor. Einerseits ist bekannt, dass Transportunternehmen keinen Gewinn aus den Linien erwirtschaften dürfen. Andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Es ist fraglich, wie dieses System funktionieren soll.

Seite 30, 3.5 Weitere Einflussfaktoren:

Die unter 3.5 aufgeführten Punkte sind "matchentscheidend", wenn sich betreffend Nachfrage im ÖV in Zukunft etwas ändern soll. Auch wird auf die strategische Grundlage des geplanten Mobilitätskonzeptes AR (2023) verwiesen, welche für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität wegweisend sein wird. Es ist nur schwer verständlich, dass das Mobilitätskonzept nicht als Grundlage zum vorliegenden Kon-



Appenzell Ausserrhoden

zept öffentlicher Regionalverkehr erarbeitet wurde. Damit gehen bis zur Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes wertvolle Jahre verloren, in denen zukunftssträchtige Ansätze und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept nicht aufgenommen und Schnittstellen beeinflusst werden können. Als Beispiel dienen Mobilitätsmanagements grösserer Betriebe, mit denen der Modal Split sinnvoll beeinflusst werden könnte.

Das Vorliegen des Mobilitätskonzepts ist zumindest für das nächste Konzept öffentlicher Regionalverkehr zwingend erforderlich.

Seite 33, 3.8 Emissionsarme Mobilität:

Die Förderung der emissionsarmen Mobilität ist auch unter Lärmimmissions-Aspekten zu begrüssen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung:

Anders als im Bericht umschrieben stellt es heute technisch kein Problem mehr dar (vgl. RegioBus), auch sich bereits im Bus befindliche Fahrgastzahlen zu bestimmen.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Umstellung führt zu keiner Verschlechterung.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 43, zu 5.1 Regierungsprogramm 2020 - 2023:

Im letzten Absatz (Diese Ziele ...) kann die Relativierung (- in der Realität dürfte ...) gestrichen werden. Auch kann das "theoretisch" (... wäre ein markanter Umsteigeeffekt ~~theoretisch~~ möglich - ...) gestrichen werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 46, 5.3.4 Mögliche Gebiete:

Hier besteht ein Widerspruch zu 5.3.1, Struktur.

Die Gemeinde Walzenhausen wird unter 5.3.4 als geeignet für eine Umsetzung von alternativen Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Gebiet, bezeichnet; unter 5.3.1 wird Walzenhausen jedoch als mit zu geringem Potenzial ausserhalb der Siedlung für ein Linien- und Bedarfsangebot betrachtet.

Seite 46, 5.4 Fazit:

Der vierte Aufzählungspunkt (keine Relativierung) kann analog zur Bemerkung zu 5.1 gestrichen werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ist durch die einzelnen Gemeinden zu beurteilen.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

-
- Die Aussage, dass auch bei Verbesserung des ÖV ein geringer Umsteigeeffekt auf den ÖV zu erwarten ist, wird kritisch beurteilt und hinterfragt. Es entsteht der Eindruck, dass Vieles einfach als "gegeben" hingenommen wird. Neben allem Realitätssinn wird man den Eindruck nicht ganz los, dass ein Stück "Resignation" mitschwingt.

Seite 71 Schlussbemerkung:

- Es fehlt das interdisziplinäre und innovative, z.B. im Sinne von anzustrebenden flankierenden Massnahmen in anderen Verkehrsthemen. Wo könnte ein Quantensprung erreicht werden?
 - Das vorliegende Konzept entspricht eher der Grundlage für die "Bestellungen" 2024 – 2029.
 - Es wären auch Aussagen gewünscht, dass die Ausgangslage zwar gut, aber trotzdem Wege zur Verbesserung gesucht werden sollten.
 - Das Konzept ist (noch) wenig zukunftsorientiert, wenig innovativ im Hinblick auf die Förderung des Umstieges auf den ÖV.
 - Insgesamt lesen sich die aufgeführten Punkte, die den ÖV im Kanton in den nächsten Jahren prägen werden, eher bescheiden.
-
-

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

-
- Das vorliegende Konzept bietet eine umfassende Auslegeordnung der bestehenden Situation, eine wertvolle Analyse und einen übersichtlichen Fachbericht.
 - Die Nachvollziehbarkeit ist gegeben.
 - Im Sinne eines zukunftsgerichteten Konzeptes wünscht man sich mehr visionäre Überlegungen und Aussichten, wie es weitergehen könnte, wenn die "normalen Pfade" auch einmal verlassen würden.
-
-

Ort, Datum: Teufen / Speicher, 10. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Evangelische Volkspartei
Appenzell Ausserrhoden

Kantonale Verwaltung
Departement Bau- und Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17a

9102 Herisau

Herisau, 14. Februar 2023

Vernehmlassung

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024-2029

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung zur Vernehmlassung. Gerne weisen wir neben dem Fragebogen zu zwei Themen Stellung.

Grundsätzlich stellen wir fest, dass das vorliegende Konzept eine realistische Weiterentwicklung der bestehenden Ausrichtung ist. Drei Punkte scheinen uns jedoch im Hinblick auf dieses Konzept, aber vor allem im Hinblick auf einen nächsten Konzeptschritt Wichtig:

Auswirkungen Pandemie

Aktuell befinden wir uns erst seit kurzer Zeit in einer Nachpandemie-Phase. Die Pandemie hat die Entwicklung des ÖV stark beeinflusst und die Zahlen sind insbesondere im Pendlerverkehr stark zurückgegangen. Eine Erholung ist im Gang, ist aber vielerorts noch deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie. Die Entwicklungen in der Berufswelt, insbesondere in den ortsungebundenen Berufen/Firmen zeigt eine grössere Verschiebung in Richtung mobiles Arbeiten/Home Office. Da diese Entwicklung nicht abgeschlossen ist scheint es uns wichtig hier keine schnellen Entscheidungen (weiterer Ausbau oder Abbau) zu realisieren. Wir müssen wieder zu neuen und aktuellen belastbaren Zahlen kommen bis weiterführende Entscheidungen diskutiert werden können.

Vollknoten St. Gallen

Diese Entscheidung ist im Moment noch ausstehend und leider noch nicht ganz gesichert. Die Auswirkungen auf den ÖV im Kanton werden sowohl bei einer Realisierung wie auch bei einer Ablehnung beträchtlich sein. Daher ist in einem ersten Schritt nun auf eine positive Entscheidung hinarbeiten. Daher ist es für uns absolut verständlich, dass das vorliegende Konzept eine massvolle Weiterentwicklung des aktuell gültigen Konzepts ist. Alles andere wäre verfehlt und würde unrealistische Begehrlichkeiten und Investitionswünsche wecken, welche in dieser Phase fehl am

Platz sind. Weiter ist zu berücksichtigen, dass Infrastrukturbauten, welche für den Vollknoten St. Gallen zwingend sind eine Verzögerung bei der Realisierung erfahren können.

Grenzüberschreitender Verkehr

Aktuell laufen verschiedene Überlegungen im Bereich des Grenzüberschreitenden Verkehrs rund um den Bodensee. Der EVP ist es ein Anliegen, dass der Kanton hier am Ball bleibt und sich aktiv einbringt.

Die EVP AR dankt für die Berücksichtigung der Rückmeldung im vorliegenden Schreiben und im ergänzenden Fragebogen und sehen mit Spannung der Weiterentwicklung der ÖV in unserem Kanton entgegen.

Freundliche Grüsse

Sig. Mathias Steinhauer
Präsident EVP Appenzell Ausserrhoden



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: EVP AR

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen: Der Ausbau von St. Gallen zum Vollknoten ist für die gesamte Entwicklung ÖV AR massgebend. Bis sich diese Frage definitiv geklärt hat macht es keinen Sinn grosse Veränderungen anzustossen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: In Bezug auf die Entwicklung der E-Mobilität im Busbereich halten wir folgendes fest: Eine rollende Umstellung ist immer teurer als eine komplette Umstellung (Unterhalt von stark unterschiedlichen Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur schlecht ausgenutzt etc.). Es ist sind grosse Umstellungsschritte zu planen.

Infrastrukturweiterungen aktuell eher zurückhaltend prüfen bis Vollknoten SG klar. Zudem sind wir erst seit kurzem in der 'Nachpandemiephase' und die aktuellen Daten sind noch wenig aussagekräftig für grössere Projekte.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Spitzenfrequenzen sind ebenso zu berücksichtigen wie die Durchschnittsfrequenzen (z.B. Linie Herisau Trogen > Kanti-Bus im Zusammenhang mit Angebotsstufe 0).

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Hier ist das Konzept unklar. Einerseits soll die Stufe 0 wegfallen, andererseits wird diese im Konzept (z.B. Seiten 52/53) weiterhin aufgelistet.

Die Angebotsstufe 0 soll beibehalten werden und evtl. sogar konsequenter umgesetzt werden (evtl. Linie Herisau-Trogen). Neue Optionen sollen hier geprüft werden wie z.B. Anstelle von Nachtbus Zusammenarbeit mit Privaten Anbietern (z.B. Taxibetriebe).

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Wir verweisen auch hier auf die Thematik Vollknoten St. Gallen.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Grundsätzlich zu überprüfen sind die Parkplatzangebote im Bereich der Bahnen und der Haupteinsteigepunkte der Busbetriebe (P&R). Der kombinierte Verkehr für Berufspendler ist im zersiedelten Kantonsgebiet zu beachten.

Frage 6: Angebotsentwicklung



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Angebotsstufe 0 weiterführen und konsequent bewirtschaften.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Siehe Bemerkung zu Frage 3.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen: Infrastrukturvorhaben vermeiden, die bei einem Vollknoten St. Gallen wieder hinfällig werden.

Zustimmung zum Umbau der Linie Rheineck-Walzenhausen, allenfalls teilautomatisierter Betrieb Heiden-Rorschach HB prüfen.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen: Zentral sind die Entscheidung betr. Vollknoten St. Gallen.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen: Grundsätzliche Zustimmung zum Abschnitt 2.4.2 Überprüfung Zahnradbahnen AB.

Ort, Datum: Herisau, 12. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Vernehmlassungsantwort Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024-2029

FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden
Parteipräsidium, Langmoosstrasse 4, 9410 Heiden

Departement Bau und Volkswirtschaft
Herr Dölf Biasotto
Landammann
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

Herisau, 13. Januar 2023

Sehr geehrter Herr Landammann Biasotto, Lieber Dölf

Im Namen der FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) bedanken wir uns bei Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme, welche wir gerne wie folgt wahrnehmen:

Allgemeine Bemerkungen

Der öffentliche Regionalverkehr ist von zentraler Bedeutung für den Kanton Appenzell Ausserrhoden und die angrenzenden Kantone. Er stellt das Rückgrat zeitgemässer Mobilität dar und ist integral für die Entwicklung des Kantons als attraktiver Wohn- und Arbeitsort. Sehr gut funktionierender öffentlicher Nahverkehr ist der Schlüssel zur Nachhaltigkeit. Das «Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024-2029» trägt diesen Einschätzungen Rechnung. Die FDP AR unterstützt im Wesentlichen das vorgestellte Konzept.

Die Verkehrsströme in AR, AI und SG sind herausfordernd. Die FDP AR möchte zwei Elemente herausgreifen:

- Nichts geht ohne die SBB: Die intrakantonalen Bewegungen sind zwar wichtig, die schnelle Verbindung zum Netz der SBB ist aber von grösserer Bedeutung.
- Nichts geht ohne Auto: Trotz der guten Erschliessung des Kantons durch den öffentlichen Regionalverkehr sind Auto, Bus und Lastwagen die zentralen Transportmittel. AR ist ein Strassenkanton.

Diesen beiden Herausforderungen gilt es zu begegnen. Im vorgestellten Konzept vermisst die FDP AR mittel- und langfristige Visionen: einerseits die Anbindung zur SBB nochmals deutlich zu beschleunigen um mehr privaten Pendlerverkehr auf das öffentliche Netz zu bringen.

Die FDP AR möchte hierzu ein einige Ideen formulieren:

- Fokussierung auf die Hauptverkehrsströme: schnelle Zubringer aus Heiden, Herisau, Teufen, Trogen an die SBB. Die Pendlerströme gehören auf Bus und Bahn. Die zentralen Achsen müssen effizient bespielt werden.
- Keine Verteufelung des Autos auf der kurzen Strecke z.B. mit einem Ausbau von Park and Ride an den o.a. Standorten. E-Mobilität macht diesen Ansatz ökologischer.
- Zukunftsgerichtete und flexible Verkehrskonzepte für die Erschliessung der Fläche abseits der o.a. «Metropolen». Der Kanton AR sollte mutiger neue autonome Systeme testen.
- Ein Tourismuskonzept ohne Verkehrskollaps z.B. auf der Alpsteinstrasse (Herisau). Stattdessen attraktive und durchaus bepreiste Angeboten per Bahn und Bus ab Gossau in den Alpstein; Buzz-word: «Pop-up-Angebote».

Die FDP AR möchte noch weitere Anmerkungen machen:

Den Ausbau von St. Gallen zum Vollknoten ist aktuell in Frage gestellt. Es gilt diesen aber keinesfalls aus den Augen zu verlieren. Der Ausbau zum Vollknoten würde massgeblich zu besseren Verkehrsflüssen beitragen. Der «Sankt-Galler-Takt» ist für die Kantone AI, AR und SG bedeutend und Verbesserungen am Hbf. Sankt Gallen würden allen Kantonen – selbst GR, SH und TG – helfen.

Die Zusammenarbeit unter den drei Kantonen AR, SG und AI ist wichtig. AI wird im Konzept öffentlicher Regionalverkehr unseres Erachtens zu wenig Bedeutung geschenkt.

Zunahme des Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger, dem Home-Office geschuldeter Abnahme des Berufspendlerverkehrs sind Antagonisten, die einer harmonischeren Auslastung der eingesetzten Verkehrsmittel dienen können.

Fragenkatalog

Die Antworten der FDP AR entnehmen Sie bitte dem beigefügten Dokument «Fragebogen__Antwortformular_FDP AR final».

Schlussbemerkungen

Der öffentliche Verkehr ist hoch subventioniert. Jede Mitbürgerin, jeder Mitbürger bezahlt ein Mehrfaches des Ticketpreises über die Steuern. Den öffentlichen Verkehr zu subventionieren ist richtig. Ebenso soll die Attraktivität des ÖV gesteigert werden. Es ist aber darauf zu achten, dass trotz Subventionen die beschränkten Ressourcen effizient genutzt werden, weshalb die Kostenwahrheit nicht vernachlässigt werden darf.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens und verbleiben mit freundlichen Grüßen

FDP.Die Liberalen

Appenzell Ausserrhoden



Monika Gessler
Präsidentin



Dr. Kai Henning Viehweger
Vernehmlassungen



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 05.01.2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: **FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR)**

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

1.1.3. Die KDG orientieren sich nicht an den Vorgaben des Bundes, diese sind deutlich tiefer (Art. 4 Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) vom 24.11.2020. Ebenso wird zum Bsp. der KDG 2019 der Linie 857 vom BAV mit 31.4% und nicht mit 29.62% angegeben.

1.4. Beim Handlungsbedarf «Ersatzangebot» fehlt eine Taxi-Alternative (funktioniert z.B. in Lutzenberg bestens).

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

2.1.2. Ein erweitertes ÖV-Angebot kann die Raumentwicklung positiv entwickeln (Bsp. Tessin). Diese muss nicht zwingend federführender Treiber für die Entwicklung des ÖV-Angebotes sein.

2.2.2. Ob SG zu einem Vollknoten werden kann, ist äusserst fraglich. Würde aufgrund der Ausserbetriebnahme der Wankfunktion von Bombardier wohl nur mit der Streichung von Haltestellen realisiert werden.

2.2.3. Die Einbindung des Eurocity München-Zürich harzt und ist mit Anschlussproblemen zu Schweizer Nahverkehrszügen und durch Verspätungen in DE und AT in seiner Pünktlichkeit beeinträchtigt.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.2. Erhöhung von Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität (Verbindungen) ist eine Gleichung, die leider nie aufgehen wird! Die Förderung des ÖV bedeutet auch den Einsatz von mehr Mitteln.

3.3. Mit welchen konkreten Massnahmen sollen die Einnahmen gesteigert werden?

Bei der Nutzung der Digitalisierungspotenziale empfiehlt sich eine Kooperation mit den SBB – die sind schon weit fortgeschritten.

Gäste aus dem Ausland sind hochgradig digitalisiert und können mit ihrem Smartphone häufig besser als mit einem Fahrkartenautomaten umgehen.

3.4. Die Entwicklung bei den SBB zeigt, dass die Frequenzen bei 90% von Vor-Covid liegen. Dabei konnten deutlich abnehmende Pendlerströme mit Freizeitverkehr kompensiert werden. Dies muss auch in AR ein Ziel sein und nicht mit «könnte» beschrieben werden.

3.7. Das Firmenabonnement bevorzugt Mitarbeitende mit kurzen Arbeitswegen: Bei mind. zwei Zonen Arbeitsweg wird das ganze Zonennetz frei nutzbar. Wer mehr Zonen Arbeitsweg beansprucht, profitiert weniger.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die aktuellen Zahlen zeigen, dass mit diesem System praktisch alle Linien die Vorgaben erfüllen. Es ist zu befürchten, dass die Vorgaben erhöht werden, um die finanzielle Belastung der Kantone reduzieren zu können.

Wenn nur eine der Mindestvorgaben nicht erfüllt wird, dann kann ein Weiterbetrieb nur begründet und dann vorübergehend erfolgen. Da die KDG-Vorgaben deutlich über denjenigen des Bundes liegen, müssen beide Vorgaben nicht erfüllt sein, um einen Weiterbetrieb hinterfragen zu können!

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ein Weiterausbau der Angebote auf ½- oder ¼-Studentakt muss zwingend nachfrageorientiert erfolgen und muss auf die Tagesfrequenzen abgestimmt werden. Zudem müssen z.B. Richtung SG die Anschlüsse an S-Bahnen oder Fernverkehrszüge gewährleistet werden, ohne dass der gewonnene Takt dort wieder aufgrund von Wartezeiten verloren geht (Bsp. aktuelle Anschlüsse Direktzüge ZH-SG in SG). Die Appenzeller Bahn fährt auf direktem Wege und auf landschaftlich schöner Strecke zwischen Gossau und Herisau. Winkeln bleibt von dieser Linie unberührt, hätte aber grosses Potential und Bedarf mit der Bahn bedient zu werden. Als Vision: Streckenführung Gossau – Winkeln – Herisau.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Siehe Frage 5a



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Zu überprüfen sind ebenfalls die Betriebszeiten. Der Betriebsschluss um 21:00 der Linie 857 ist für die Bewohnenden von Wienacht-Tobel und dem Weiler Schwendi sehr unattraktiv. Haben diese doch nach Betriebsschluss keine Möglichkeit mehr einer Heimreise mit dem ÖV.

Wie möchten auf die Möglichkeit von verbundenen Linien hinweisen. St. Gallen – Rehetobel – Heiden fährt oder fuhr beispielsweise abends auf Verlangen auch nach Wald.

Dies Beispiele zeigen das Potential für flexible und in Zukunft vielleicht auch einmal autonome Systeme.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wie schon erwähnt, kann die Attraktivität nicht bei gleichzeitiger Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Diese übertrifft die Vorgaben des BAV bereits heute.

Ein Abschluss einer LV muss auch ein Bonus-/Malus-System enthalten (s. ZVV-SBB).

Verstärkte Zusammenarbeit mit SG: Möglichkeit einer LV prüfen.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

keine

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Säulenfarben in Abb. 17 sollten sich deutlicher voneinander abheben.

Die Kostensteigerung 2023 bis 2028 ist mit 17.3% doch erheblich und dies bei einer prognostizierten Verbesserung der Wirtschaftlichkeit!

Haben die neuen Regeln des Bundes bezüglich Finanzierung ab 2024 bereits Niederschlag in diesen Kennzahlen gefunden?

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Zunahme des Bahn-Personenverkehrs bis 2050 um nur 11% gegenüber 2017 schätzen andere KTU's deutlich höher ein.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Wenn die Attraktivität des ÖV im stark zersiedelten AR gesteigert werden soll, dann braucht es z.B. für Pendelnde auch zusätzliche PP-Angebote in der Nähe des ÖV, damit sie auf den ÖV umsteigen. Weiter braucht es neue und attraktive Angebote (bei SBB mit dem ÖV-Guthaben in Vorbereitung) um die individuellen Bedürfnisse besser abdecken zu können.

Weitere Lenkungsmaßnahmen wie erhöhte Pendlerabzüge können ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung beitragen.

Für eine zweckdienliche Berücksichtigung des ansteigenden Freizeitverkehrs müssen die KTU's (konzessionierte Transportunternehmungen) entsprechende Freiheiten in der Fahrplangestaltung erhalten (Bsp. in den Sommermonaten Juli-September erhöhte Frequenzen zu Ausflugsorten).

Ort, Datum: Herisau, 13.01.2023

Monika Gessler
Präsidentin

Dr. Kai Henning Viehweger
Vernehmlassungen

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Die Mitte AR

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Das Erreichen eines Vollknoten St.Gallen ist zwar wichtig. Wenn aber die Anschlüsse von und nach Ausserrhoden kleinere Verspätungen nicht abwarten dürfen (vor allem Postautos) nützt auch eine kurze Reisezeit nach Zürich nichts.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Verlängerung des IC 5 von/nach Rorschach im 2030 schon wieder aufgehoben werden soll. Kaum hat sich diese Verbindungen auch in den Köpfen der Pendler etabliert, fällt sie schon wieder weg.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☒

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es wird zu sehr auf die Kostenreduktionen zugunsten der Besteller geachtet. Die Unternehmungen haben in den vergangenen Jahren ihre Effizienz gesteigert und die Kosten reduziert. Mehr ginge nur noch auf Kosten beim Personal, gerade jetzt sind attraktive Bedingungen für das Personal, um die unattraktiven Arbeitszeiten (24/7) zu kompensieren, wichtig.

Bedarfsliniensysteme klingt zwar gut, aber das Fahrzeug und das Personal muss vorhanden sein und kann kaum für andere Aufgaben eingesetzt werden. Der öV Benutzer will nicht auf eine Fahrgelegenheit warten, nur weil das Personal gerade «anders» beschäftigt ist. Es bestehen starke Zweifel, dass ein solcher Betrieb zu Kosteneinsparungen führen würde.

Beim Vergleich der Kosten von Elektrobussen und Bussen mit Verbrennungsmotoren darf nicht unberücksichtigt bleiben, welche Kosten Letztere mittelbar für die Umwelt verursachen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Jede Linie einzeln zu betrachten ist nicht optimal. Der Umsteigeeffekt wird zu wenig gewichtet. Wenn im Regionalverkehr keine Anschlüsse vorhanden sind, wird der MIV für den ganzen Reiseweg benutzt. Somit fehlen auch auf den gut benutzten Linien Fahrgäste.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Grundsätzlich stellt sich die «Huhn oder Ei»-Frage. Muss zuerst ein gutes Angebot vorhanden sein oder zuerst die notwendigen Frequenzen? Die Mitte AR ist der Meinung, dass im ländlich geprägten Appenzell Ausserrhoden zuerst ein gutes Angebot zur Verfügung gestellt werden soll, bevor ein Umsteigeeffekt vom MIV auf den öV geschieht.

Frage 5b:



Appenzell Ausserrhoden

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es müssen auch Angebote auf schlecht zugänglichen Strassennetzen oder in abgelegene Orte angeboten werden. Die genügende Auslastung darf nicht das Hauptkriterium sein.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bahnlinien auf Busbetriebe umzustellen, ist aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs auf den Strassen nicht sinnvoll.

Es fehlen innovative Überlegungen, wie z.B. die Bahnlinie Altstätten Stadt – Gais in Altstätten wieder bis zum Bahnhof Altstätten zu verlängern. Dies würde ganz neue Reisendenströme verursachen und somit die Bahnlinie aufwerten, was wiederum Einfluss auf die Auslastung hätte.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Es sind kaum Veränderungen gegenüber dem aktuellen Konzept. Zudem sind im Vorderland praktisch keine Verbesserung geplant. Die angedachten Schönwetterfahrpläne ergeben keine Einsparungen, weil die Fahrzeuge und Personal vorhanden und eingeplant sein müssen. Zudem erscheint es schwierig, bereits drei Tage im Voraus zu entscheiden, ob genug schönes Wetter ist für den Betrieb. Gerade mit unseren speziellen Wetterlagen kommt dies einer Lotterie gleich. Auch stellt sich die Frage, wer dies entscheiden soll, die Gemeinde, der Besteller, der Anbieter oder die ATAG?

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Vereinfachungen im Bestellprozess werden begrüsst. Aber es muss darauf geachtet werden, dass nicht nur der grosse Kanton St. Gallen oder die Stadt St. Gallen das Sagen hat.

Harmonisierte Grundsätze wären begrüssenswert, wenn unser Kanton die gleichen Voraussetzungen wie der Kanton St. Gallen hätte. Unsere öV-Linien fahren praktisch überall von ländlichen Gebieten mit eher kleinen Dörfern in städtische Gebiete oder Agglomerationen (St. Gallen, Gossau, Rorschach und Rheintal). Schon dadurch sind unterschiedliche Interessen und somit Grundsätze vorhanden. Beispiel: Bei einem Agglomerationstreffen mit der Stadt St. Gallen wurde aus verkehrstechnischen Gründen die Idee präsentiert, dass die Postautolinien am Stadtrand (Neudorf) enden sollen und dort auf die VBSG umgestiegen werden soll. Dies ist für die ländliche Bevölkerung absolut unattraktiv.

Busse mit alternativen Antrieben (Elektro, Wasserstoff etc.) sollen nicht erst nach der Abschreibung der Dieselsebusse eingeführt werden. Dies schon aus umwelttechnischen Gründen. Zudem ist es wirtschaftlich nicht sinnvoll, in einer Garage mehrere Systeme und Infrastrukturen für verschiedene Antriebsarten zu haben. Dies würde zu einer langen und hohen Kostenbelastung führen. Darum muss die Einführung von Bussen mit alternativen Antrieben blockweise durchgeführt werden. Auch wenn dadurch eine einmalige grössere Abschreibung bei Dieselsebussen nötig ist.

Die Einführung eines Firmenabos wird begrüsst. Auch wenn zuerst ein Wechseleffekt von persönlichen Abonnements zu diesen Firmenabos geschieht und somit weniger Einnahmen generiert werden.

Frage 8: Infrastruktur



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Bitte die Zahlen unter 8.1.2 bei den SOB erklären, aus unserer Sicht sind dies Zahlen für das ganze Netz der SOB und nicht nur die Strecke auf Ausserrhoder Boden.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Personalkosten müssen miteinbezogen werden. Es sind attraktive Bedingungen für das Personal notwendig, um die unattraktiven Arbeitszeiten (24/7) kompensieren zu können.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Im Kapitel 10.3 sind die Zunahmen im Verkehr aufgezeigt. Aufgrund der langjährigen Planung und Bewilligungsverfahren für bauliche Anpassungen, müssen die notwendigen Schritte (z.B. Taktverdichtungen auch auf den Bahnlinien) jetzt angegangen werden, um diesen Mehrverkehr bewältigen zu können

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist unverständlich, wieso Bahnlinien gegenüber Buslinien einen höheren Kostendeckungsgrad erreichen müssen. Gerade die Zahnradlinien Heiden – Rorschach, Rheineck – Walzenhausen und Altstätten – Gais haben kaum grössere Fahrzeuge als Linienbusse. Der Kostendeckungsgrad ist für die Zahnradstrecken auf das Niveau für Buslinien anzupassen.

Das vorliegende Konzept könnte etwas verkürzt werden, um auch die Lesbarkeit zu verbessern. So enthält das Konzept viele unnötige Wiederholungen wie z.B. die Tabellen mit den einzelnen öV-Linien und mit jeweils fast identischen Inhalten. Der Lesbarkeit würde es auch dienen, wenn z.B. die Kennzahlen dort erläutert würden, wo sie zuerst vorkommen.

Ort, Datum:

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Parteipräsidium:
Stefan Ries
Obermoosbergstrasse 31a, 9100 Herisau
praesidium.hinterland@ar.die-mitte.ch
079 / 375 53 88



Departement Bau und Volkswirtschaft
Landammann Dölf Biasotto
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau
(per E-Mail an info.oev@ar.ch)

8. Januar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024-2029; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Landammann

Die Partei «Die Mitte Hinterland AR» ist eine Regionalsektion der von Ihnen zur Stellungnahme eingeladenen Kantonalpartei «Die Mitte Appenzell Ausserrhoden».

Die Mitte Hinterland AR hat im Januar 2022 im Einwohnerrat der Gemeinde Herisau eine Interpellation zu den Busanschlüssen am Bahnhof Herisau eingereicht. Aus der Antwort des Gemeinderates im Mai 2022 konnten wir keinen Willen erkennen, die unbefriedigende Situation am Bahnhof Herisau wenigstens zu analysieren, geschweige denn zu verbessern. Wir werden daher noch im Januar 2023 eine Petition mit über 200 Unterschriften beim Gemeinderat Herisau einreichen und unserem Anliegen so Nachdruck verleihen.

Unter anderem verlangen wir mit unserer Petition vom Gemeinderat Herisau, dass er für den öffentlichen Lokalverkehr ein durchdachtes Konzept erarbeitet und sich bei den kantonalen öV-Stellen für den öffentlichen Lokalverkehr einsetzt. Inzwischen glauben wir wahrnehmen zu dürfen, dass – unter anderem auch wegen dem neuen öV-Konzept des Regierungsrates – Bewegung in diese Sache kommt. Mit unserer Stellungnahme zum neuen öV-Konzept möchten wir die anlaufenden Bemühungen unterstützen. Wir hoffen darauf, dass sich auch die Gemeinde Herisau vernehmen lässt und eine wohlwollende Stellungnahme abgibt.

Unsere Stellungnahme zum neuen öV-Konzept beschränkt sich grundsätzlich auf die Ausführungen, welche das Appenzeller Hinterland betreffen. Wir erlauben uns daher, unsere Stellungnahme den Gemeinden im Hinterland zur Kenntnis zu bringen, weil die unbefriedigende Situation der Busanschlüsse am Bahnhof Herisau nicht alleine die Gemeinde Herisau, sondern insbesondere auch die Nutzer und Nutzerinnen der Bahnlinie Gossau - Appenzell trifft. Wir hoffen, dass sich die Gemeinden im Hinterland bei ihren Stellungnahmen unseren Anliegen anschliessen können.

Wir bedanken uns bei Ihnen für die grosse Arbeit zur Erstellung des neuen öV-Konzepts und den darin erkennbaren Willen, den öffentlichen Verkehr in Appenzell Ausserrhoden zu fördern. Wir würden uns über die Berücksichtigung unserer im Fragebogen geäusserten Anliegen freuen.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Hinterland AR



Stefan Ries
Parteipräsident



Florian Indermaur
Parteisekretär

Beilage:
Ausgefüllter Fragebogen

Kopie:

Gemeinderat Herisau (gemeinde@herisau.ar.ch)

Gemeinderat Hundwil (gemeinde@hundwil.ar.ch)

Gemeinderat Schönengrund (gemeinde@schoenengrund.ar.ch)

Gemeinderat Schwellbrunn (gemeinde@schwellbrunn.ar.ch)

Gemeinderat Stein (gemeinde@stein.ar.ch)

Gemeinderat Urnäsch (gemeinde@urnaesch.ar.ch)

Gemeinderat Waldstatt (gemeinde@waldstatt.ar.ch)



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: [Die Mitte Hinterland AR](#)
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist erfreulich, dass die Angebotsziele mehrheitlich erreicht wurden. Allerdings stimmt der Kostendeckungsgrad nachdenklich. Es darf die Frage gestellt werden, ob der Kostendeckungsgrad das Mass aller Dinge ist, da der motorisierte Individualverkehr Opportunitätskosten in Form von externen Effekten verursacht.

Den Wegfall der im Rückblick nicht erwähnten lokalen Nachtverbindung Waldstatt – Urnäsch bedauern wir, auch wenn wir den Entscheid aus ökonomischer Sicht verstehen (siehe auch unsere Antwort auf Frage 5a).

1.1. Rückblick auf das Konzept 2018-2022: Im Ingress zu diesem Kapitel wird explizit erwähnt, dass mit dem letzten Konzept öV-Regionalgruppen hätten lanciert werden sollen. Es wird versprochen, dass in den Ausführungen im Kapitel 1 die damals verfolgten Ziele mit dem heutigen Stand verglichen werde. Später finden sich allerdings keine Aussagen, weswegen auf die versprochene Lancierung der öV-Regionalgruppen verzichtet wurde (siehe auch unsere Antwort auf die Frage 7).



Appenzell Ausserrhoden

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

2.4.3 Buskonzept AR-Hinterland, 2. Punkt: Grundsätzlich unterstützen wir die Bemühungen, die übergeordneten Buslinien um Herisau – wie die Linien 180 oder 182 – in die «Stadtbus-Korridore» von Herisau einzubinden.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.3 Verbundstrategie des Tarifverbundes Ostwind: Wir teilen die gemachten Ausführungen inhaltlich und begrüßen es, dass sich die Ostschweizer Kantone für eine zukunftsfähige Entwicklung der Sortiments- und Tarifgestaltung einsetzen wollen.

Wir möchten allerdings den zuständigen Vertretern von Appenzell Ausserrhoden mit auf den Weg geben, dass es um die Haltestellen von Urnäsch und Zürchersmühle herum viele Bahnbenutzer und Bahnbenutzerinnen gibt, die sich über die bahnhoflose Zone Nr. 270 ärgern, deren Daseinsberechtigung offenbar darin besteht, den Fahrpreis zwischen Zürchersmühle und Waldstatt zu erhöhen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Redaktionelle Bemerkung: 4.2.4 Auswirkung Standard Linienbelastung, Ausführungen oberhalb erster Tabelle, letzter Satz: «Auswirkungen bei einem Verzicht auf AS1 werden unter „Bemerkungen“ aufgezeigt.» Ist nicht ein Verzicht auf AS0 gemeint? Ist das ein Schreibversehen?

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir sind mit den Ausführungen in Kapitel 5.2 mehrheitlich einverstanden. Allerdings werden mit dem alleinigen Fokus auf die Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) die lobenswerten Zielsetzungen im Regierungsprogramm stark verwässert. Ergänzend zu den Ausführungen im Kapitel 5.2 sollte zumindest erwähnt werden, dass ein attraktives Nachtangebot helfen kann, insbesondere junge Leute im System des öffentlichen Verkehrs zu halten. Ein attraktiver öffentlicher Nachtverkehr wäre deshalb eine zusätzliche Massnahme zur Erreichung der Ziele im Regierungsprogramm. Die jungen Menschen wohnen gerne in Appenzell Ausserrhoden, wenn sie gleichzeitig die abendlichen/nächtlichen Vorzüge der nahen Stadt St. Gallen in Anspruch nehmen dürfen. Wir verstehen die ökonomischen Restriktionen, sind allerdings



Appenzell Ausserrhoden

der Meinung, dass im neuen öV-Konzept eine Auseinandersetzung mit einem angemessenen Nachtangebot stattfinden sollte.

Redaktionell: Wir regen zudem an, im Titel von Kapitel 5.2 in Klammern die Abkürzung «HVZ» zu ergänzen. Das würde helfen, in den darauffolgenden Ausführungen die Abkürzung zu verstehen.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Bemerkung zu Kapitel 6.1: Wir begrüßen nachdrücklich die Stossrichtung «bessere Abstimmung von Regional- und Ortsverkehr in der Gemeinde Herisau und der Region» und ermuntern die Gemeinde Herisau und die kantonalen Gremien hier gemeinsam vorwärtzumachen. Wir würden es begrüßen, wenn die Ausführungen in den Medien dazu auch im neuen öV-Konzept Eingang finden würden (vgl. Appenzeller Zeitung vom 13. Dezember 2022, Seite 17, «Pendler und Touristen sollen profitieren»). Dort wurde zum Ortsverkehr in Herisau von einem Vertreter des Kantons ausdrücklich festgehalten, dass gemeinsame Absprachen und eine gemeinsame Planung mit der Gemeinde Herisau sinnvoll wären.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkung zu Kapitel 6.4.3: Wir nehmen hochofreut zur Kenntnis, dass im neuen öV-Konzept die Dringlichkeit einer Neukonzeption im Raum Herisau erkannt wurde (siehe auch unsere Antwort auf Frage 6b).

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir möchten ausdrücklich betonen, dass die geplante Angebotsverbesserung der Linie 80.158 Herisau – Engelburg optimal in den entsprechenden Herisauer «Stadtbus-Korridor» eingebunden werden sollte. Alternativ können im Raum Herisau auch (teilweise) Durchmesserlinien in Kombination mit dem Lokalverkehr geprüft werden, beispielsweise Gossau – Rohren, Abtwil – Schwellbrunn oder Saum - Ramsen. Aus unserer Sicht müssen nicht zwingend alle Buslinien immer am Bahnhof Herisau enden.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Beim Vorgehen fehlt uns die Beteiligung der Gemeinden hinsichtlich der Umsetzung der vielen unterstützungswürdigen Ziele im neuen öV-Konzept. Einem Nebensatz im Kapitel 1 kann entnommen werden, dass auf die im letzten Konzept erwähnten öV-Regionalgruppen verzichtet wurde. Als einziges Gremium der Zusammenarbeit verbleibt unserer Ansicht nach die Verkehrskommission nach Art. 20 GöV. Allerdings besteht die Verkehrskommission gemäss Staatskalender aktuell nur aus 6 Mitgliedern statt aus den vorgeschriebenen 7 Mitgliedern. Ausserdem erachten wir die politischen Gemeinden des Hinterlandes in der Verkehrskommission als klar untervertreten: Es findet sich unter den Mitgliedern der Verkehrskommission gemäss Staatskalender offenbar nur ein ehemaliger Gemeindepräsident von Waldstatt, welcher vor über 10 Jahren zurückgetreten ist und heute schon lange im wohlverdienten Ruhestand sein dürfte.



Appenzell Ausserrhoden

Offensichtlich scheint die Verkehrskommission auch aus Sicht des Regierungsrates nicht mehr besonders aktiv zu sein. Anders lässt es sich nicht erklären, dass das neue öV-Konzept mit einer separaten Steuerungsgruppe anstelle der gesetzlich vorgesehenen Verkehrskommission erarbeitet wurde. Wie dem auch sei – wir fordern ein politisches Begleitgefäss zur Umsetzung des neuen Konzepts, wo eine starke und durchsetzungsfähige Gemeindevertretung aus dem Hinterland Einsitz nehmen kann. So haben wir mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen, dass die Gemeindepräsidenten von Herisau und Hundwil in der Steuerungsgruppe zum neuen öV-Konzept vertreten sind.

Wir begrüßen ausdrücklich die Förderung der emissionsarmen Mobilität und sind überzeugt, dass diese Zielsetzung auch im Sinne des Ausserrhoder Souveräns ist, wie die Abstimmung zum Energiegesetz zeigte.

7.6.2 Massnahmen: Hier wird erwähnt, dass im Kanton Appenzell Ausserrhoden auf 2025 ein Firmenabo geprüft werden soll. Wir verstehen diese Massnahme inhaltlich nicht ganz. Es existiert bereits ein Ostwind-Firmenabo (siehe Ausführungen im neuen öV-Konzept, Seite 31), wir vermuten daher, dass mit dem Ausdruck Firmenabo das Ostwind-Firmenabo gemeint ist und nicht ein eigenes für den Kanton Appenzell Ausserrhoden entworfenen Abo. Ausserdem ist nicht klar, welche Arbeitgeber ein solches Firmenabo prüfen sollten. Der Kanton als Arbeitgeber? Alle Arbeitgeber im Kanton Appenzell Ausserrhoden? Schliesslich erachten wir eine Prüfung erst im Jahre 2025 als ohnehin viel zu spät.

Auf jeden Fall sind wir der Auffassung, dass der Kanton (respektive generell die öffentliche Hand) als Arbeitgeber eine Vorbildfunktion hätte und das Ostwind-Firmenabo wie alle anderen Ostschweizer Kantonsverwaltungen schon lange hätte einführen sollen. Neben einer günstigen Lohnnebenleistung werden damit auch die Umwelt und das Klima gefördert. Zudem sollte das Ostwind-Firmenabo auch bei allen anderen Arbeitgebern im Kanton in geeigneter Art und Weise «gepusht» werden.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Möglicherweise sind insbesondere im Bereich Herisau - Gossau zusätzliche Busspuren vorzusehen, damit der Busverkehr flüssig bleibt und die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Für die Gemeinden sind die vom Kanton in Rechnung gestellten Kosten nach Art. 16 GöV ein grosser Kostenblock in der Erfolgsrechnung, der praktisch nicht beeinflussbar ist. Das schränkt die finanzielle Freiheit der Gemeinden ein. Aufgrund der Tatsache, dass die Gemeinden von einem verlässlichen und stabilen öV-Angebot profitieren dürfen, muss dieser Umstand wahrscheinlich so hingenommen werden. Vielleicht lohnt es sich, einmal über alternative und flexiblere Finanzierungsmodelle nachzudenken.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Wir verweisen auf unseren Begleitbrief. Unsere Antworten im vorliegenden Fragebogen beziehen sich primär auf die Ausführungen im neuen öV-Konzept, welche das Appenzeller Hinterland betreffen. Für die kantonale Ebene verweisen wir auf die Stellungnahme unserer Kantonalpartei „Die Mitte AR“, der wir uns selbstverständlich anschliessen.

Wir begrüssen ausdrücklich die Integration des Leitbildes ins Konzept. Das ermöglicht klarere und übersichtlichere Aussagen.

Wir unterstützen die übergeordneten Zielsetzungen des Regierungsrates auf Seite 5 im neuen öV-Konzept.

Ort, Datum: Herisau/Waldstatt/Urnäsch, 8. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Speicher, 13. Februar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Junge Grüne Appenzellerland

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir sind grundsätzlich mit den Fazits und dem Handlungsbedarf zufrieden. Jedoch wird das Thema des Rotbachtobels nicht nochmals aufgegriffen. Wir würden uns hier ebenfalls noch ein Fazit oder einen abgeleiteten Handlungsbedarf wünschen.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

Wir von den Jungen Grünen Appenzellerland befürworten, dass verschiedene Konzepte in die Analyse miteingeflossen sind. Wir finden diese Methode ist der richtige Weg. Jedoch finden wir, dass zusätzlich eine Art Marktanalyse hätte durchgeführt werden müssen. So hätte man den Bedarf der Bevölkerung oder die Wünsche der Einwohner:innen unseres Kantons nachfragen können.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Jungen Grünen Appenzellerland befürworten vor allem die geplante Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und die geplante Wirkungskontrolle. Trotzdem würden wir uns wünschen, dass die Punkte alternative Fortbewegungsmittel, um beispielsweise von der Haltestelle zur Tür zu kommen (ergänzende Mobilitätsangebote), oder den Punkt von unterschiedlichen und passenden öV-Abonnements mehr Gewicht in den Entwicklungen des Kantons finden.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Anmerkung:

Uns stellt sich hier die allgemeine Frage, wieso ein Bus weniger wirtschaftlich sein muss als ein Zug. Wir verstehen diese Beurteilung nicht und wünschen uns somit eine detaillierte Erklärung.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Unserer Meinung nach bedarf es besonderes Augenmerk auf die schon bestehenden, früheren AS0 Linien. Diese müssen auch in Zukunft die Anforderungen von AS1 erreichen, damit sie nicht weggestrichen werden, falls sie diese Anforderungen nicht mehr erfüllen. Ebenfalls ist es für neue Linien schwieriger, da diese direkt den Anforderungen der AS1 gerecht werden müssen. Somit wünschen wir uns, dass auf diese, weniger frequentierten, oder neuen Linien besonders Acht gegeben wird, damit sie eine Chance haben zu bestehen.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir befürworten die Methode, dass vor allem die Hauptverkehrszeit ausgebaut und erweitert wird. Jedoch soll dies nicht nur auf den bestehenden, hochfrequentierten Linien, sondern auch auf Linien mit tieferen Frequenzen geschehen. Das Angebot des öV wird nur genutzt, wenn auch ein für den/die Benutzer:in ein ansprechendes Angebot besteht. Wenn es beispielsweise nur wenige Verbindungen am Morgen gibt, dann werden diese auch seltener genutzt. Jedoch wenn während den Hauptverkehrszeiten mehrere Verbindungen möglich sind, dann werden diese von den Pendler:innen auch genutzt.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir befürworten im Allgemeinen diese Vorgehensweise, jedoch fordern wir bei einer Aufhebung von Linien oder einzelnen Kursen ein entsprechendes Ersatzangebot. Dies, damit auch Personen ohne eigenes Auto mobil sein können. Beispielsweise gibt es abends das Angebot, dass man für ein Taxi von Heiden nach Lutzenberg nur 5.- Fr. bezahlt und der Rest vom Transportunternehmen übernommen wird. Solche Lösungen finden wir sehr ansprechend und wünschen wir vermehrt bei Aufhebungen von Linien oder Kursen.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir unterstützen den Ausbau der bereits bestehenden Linien. Jedoch würden wir auch eine Untersuchung begrüßen, welche neue Linien prüft, beispielsweise indem man die Pendelströme des MIV mit jenem des öV vergleicht. Dadurch könnte das Potential für neue Linien analysiert werden. Dies ist gerade auch wichtig, wenn man sich das Ziel vor Augen hält, die Menschen vom MIV auf den öV zu verlagern.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir bedauern, dass die Ziele sehr unambitioniert sind und nur wenig Veränderung angestrebt wird. Es ist nicht nur wichtig das Angebot auf gut laufenden Linien auszubauen, sondern auch jenes auf weniger stark frequentierten Linien. Menschen steigen nur auf den öV um, wenn genügend Verbindungen zur Verfügung stehen. Dabei reichen nicht einige wenige pro Tag.

Dazu kritisieren wir die Pläne des Schönwetterfahrplans, dies weil es keine grossen Ersparnisse geben wird, da der Bus und der/die Fahrer:in trotzdem bereit sein müssen. Dazu kommt, dass dies gerade für touristische Strecken geplant ist, dadurch wird es gerade für Menschen, die das Schweizer öV System nicht kennen, kompliziert eine Planung zu machen. Es ist unklar, ob ein Bus fährt oder nicht. Deshalb würden wir eine Prüfung eines Saisonfahrplans unterstützen, dadurch kann auf eine erhöhte Nachfrage reagiert werden. Dabei herrscht für Tourist:innen und Postauto aber Planungssicherheit.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir sind der Meinung, dass nicht eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit an oberster Stelle stehen sollte.

Wir unterstützen, dass das öV Angebot Umweltfreundlicher werden soll, jedoch ist das Kapitel sehr kurzgehalten und wir würden eine genauere Ausarbeitung befürworten.

Dazu fehlt uns noch ein Ziel der Kundenzufriedenheit. Dazu würden wir Umfragen befürworten, um eine Bedarfsanalyse zu machen, ob bspw. Dinge wie ein Spieltisch oder ein Plauderabteil erwünscht wäre. Den öV stärkt man nicht nur mit dem Transport, sondern man muss diesen als ganzheitliches Konzept anschauen.

Frage 8: Infrastruktur



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir unterstützen die geplanten Ausbauprojekte der Infrastruktur (Bushof Heiden, Bahnhof Herisau, Ortsdurchfahrt Teufen, automatische Zahnradbahn Rheineck- Walzenhausen, Verwaltungsgebäude und Servicezentrum)

Wir kritisieren aber die unambitionierte Herangehensweise an den Ausbau der Haltestellen, es kann nicht sein, dass für über die Hälfte aller Haltestellen noch kein Ausbau mit einem behindertengerechten Einstieg geplant ist. Dazu fordern wir einen Ausbau der Bahnschranken, um so Unfälle zwischen Bahn und MIV zu vermeiden.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir kritisieren die unambitionierten Investitionspläne. Die Steigung entspricht nur etwa dem Teuerungsausgleich. Möchte man aber glaubhaft Klimaschutz betreiben und den Verkehr vom MIV auf den öV umlagern sind Investitionen notwendig. Dabei ist wichtig, dass dieses Geld nicht sinnlos verschwendet wird. In diesem Konzept wird jedoch nicht beachtet, dass Investitionen, welche heute getätigt werden, um die Klimakrise zu bekämpfen, uns viel höhere Kosten, welche die Klimakrise in Zukunft verursacht, ersparen werden.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir unterstützen die Ziele für die langfristige Entwicklung grundsätzlich, es ist wichtig zu erwähnen, dass die Anschlüsse auf die nationalen wie auch internationalen Schnellzugverbindungen gewährleistet werden müssen.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Liest sich gut, ist aber unambitioniert. Dem Regierungsrat fehlt der Mut zu einem fortschrittlichen öV Konzept.

Wir würden unterstützen, wenn im Text nicht nur die maskuline Version verwendet werden würde. Dazu sind uns noch einige Formatierungsfehler und Schreibfehler aufgefallen, diese müssen noch ausgebessert werden.

Im Großen und Ganzen kann über das Konzept gesagt werden, dass es zwar gut geschrieben wurde, jedoch ziemlich mutlos ist. Dieses öV-Konzept ist gerade für einen Kanton welche sich Wohnkanton nennt, zu lasch. Denn nur wenn alle Menschen auch jene ohne einen eigenen PKW gute Verbindungen zum Arbeitsplatz haben, werden sie auch in unseren Kanton ziehen.

Dabei wäre es auch wichtig, den Kanton selbst besser zu vernetzen und mehr Querverbindungen zu prüfen, da man mit dem öV oft große Umwege für eine eigentlich kleine Strecke fahren muss.

Ort, Datum: Speicher, 13. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Departement Bau und
Volkswirtschaft
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

Arlette Schläpfer
a. Kantonsrätin
Rietli 1
9411 Schachen b. Reute
Tel. 071 891 57 62
arlette.schlaepfer@bluewin.ch

Schachen b. Reute, 13. Februar 2023

Stellungnahme der Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden zur Vernehmlassung Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (ÖV-Konzept) 2024-2029

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. November 2022 laden Sie alle interessierten Kreise zur Vernehmlassung ein. Gerne nehmen die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) zu dieser Vernehmlassung fristgerecht Stellung.

Allgemeines

Der grösste Teil des vorliegenden Konzeptes ist der Angebotsentwicklung 2024-2029 gewidmet. Die Herleitung ist gut und recht, aber uns fehlen die Visionen. Es gibt keine Perspektiven, wie wir weitere Personen auf den ÖV bringen. Die Attraktivitätssteigerung fehlt ebenso.

Oft wird mit dem Hinweis auf die nächste Periode 2030-2035 verwiesen. Dies ist für uns zu weit weg.

Wir sehen auch die Bewahrung und sind natürlich dankbar, dass die Bemühungen darauf zielen, keine bestehenden Linien zu streichen. Aber hier könnten mutige, visionäre Schritte aufgezeigt werden, z.B. „ÖV FÜR ALLE“. Schweizweit bezahlbare ÖV-Kosten analog unseren Radio- und Fernsehkonzessionen.

Es sollte noch mehr gemacht werden für das Vorderland und dessen Tourismus.

Optimierung von Streckenführungen und Erschliessung von neuen Siedlungsgebieten beachten!
Damit auch Gewohntes in Frage stellen.

Das grosse umfangreiche Papier enthält viele schöne Worte, doch befürchten wir, dass es an der Realität scheitern wird.



Die Wochenendarbeiten haben zugenommen. So ist es nicht verständlich, dass an Samstagen & Sonntagen nur wenige Postautokurse angeboten werden.

Auf Seite 45 wird vom App „On Demand“ gesprochen. Ist nicht sichtbar, wie häufig diese jetzt schon in Gebrauch sind? Die Technologie wird uns hoffentlich schon bald noch weitere Fortschritte aufzeigen.

Anregen möchte die PU AR erneut ein Gesamtverkehrskonzept, dies mit dem Ziel einer ganzheitlichen Sicht auf die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit einem Gesamtverkehrskonzept könnten ÖV-Konzept und Strassenbau- und Investitionsprogramm sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, was Übersicht schaffen und eine Gesamtschau ermöglichen würde. Eine solche ist für unseren ländlichen Kanton unerlässlich, da für das Fortkommen oft Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und ÖV gewählt werden. Darin könnten auch die Energie- und Umweltgesetzgebungen inkl. Strategien definiert werden. Da alle Themen im selben Departement angesiedelt sind, wäre dies möglich und sinnvoll.

Weitere Anmerkungen entnehmen Sie bitte aus dem beiliegenden Fragebogen.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen und die Berücksichtigung unserer Eingaben in der Vorlage zuhanden des Kantonsrats.

Freundliche Grüsse

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen

Beilage: Fragebogen von 6 Seiten zur Vernehmlassung

Arbeitsgruppe der PU AR: **a. KR Edith Beeler**, a.KR Hans-Peter Ramsauer, a.KR Erwin Ganz, a.KR Jürg Wickart und Hansueli Mösl, Postauto-Chauffeur.



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: **Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (PU AR)**

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

-	«Schwache» Linien werden in Frage gestellt ohne Rücksicht auf die Anwohnenden.
-	Es wäre wünschbar, dass der Freizeitverkehr auch abgebildet würde.
-	Mit dem Handlungsbedarf gemäss 1.4, Seite 21 sind wir einverstanden.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Warum auf die lange Bank schieben? Gewisse Entscheide für die Periode 2024 bis 2029 sind schwer zu erreichen, wenn die Ziele auf 2030-2035 gesetzt werden. Die Zeitspanne ist viel zu weit gesetzt.
- Alles dreht sich nach den IC-Zügen, und die Vernetzung innerhalb unseres Kantons bleibt dabei auf der Strecke.

2.2,

Optimierung von Streckenführungen und Erschliessung von neuen Siedlungsgebieten beachten!

Damit auch Gewohntes in Frage stellen.

Z.B Linien 80.222 und 80.242 kreuzen und somit Siedlungsgebiet Hof Lutzenberg erschliessen.

Seite 23:

- Angebotsschritt 2025: Einzelne Anpassungen bei den Anschlusslinien sind noch im vorliegenden Konzept zu prüfen (statt «denkbar»).

- Das Angebot 2030-35 / Punktuelle Anpassungen können gemacht werden.
- Seite 24 ebenso. Im ÖV-Konzept 2030-2035 ist es zu spät.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.5, Seite 30/31 – Es gibt noch anderes, was die ÖV-Nachfrage begünstigen könnte, z.B. die CO₂-Abgabe, **Road Pricing, Erhöhung der Mineralölsteuer oder der Strassenverkehrssteuern für den Individualverkehr.**

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒

Ja



Appenzell Ausserrhoden

☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

-	Wir befürchten, dass bei einer Zustimmung zur Streichung AS 0 Linien gestrichen werden
-	Es sollen mehr Mobilitätsdaten digital erhoben werden.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Bei den Streckenführungen können Verlängerungen, z.B. Kurse 2, verschiedene Kurse oder Durchmesserstrecken angedacht werden. Damit können auch entlegene ländliche Gebiete erschlossen werden.
- Die Datenlage für den Ruf-Bus soll verbessert werden damit eine Vertiefungsplanung rasch möglichst angegangen werden kann.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Seite 47: Die Ziele unter 6.1 und 6.2 und der Ausbau können prioritär behandelt werden.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

- Bei den Linien 80.224 und 80.225: Sind die Anschlüsse in St. Margrethen gewährleistet?



Appenzell Ausserrhoden

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

- Wie könnte man schweizweit den finanziellen Bedarf vereinheitlichen, um ÖV für alle zu realisieren? Zum Beispiel mittels Gebührenerhebung analog Radio- und Fernsehkonzession

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

- Wir stellen fest, dass Bestrebungen angedacht sind, dass keine Linien gestrichen werden.
- Ein gutes ÖV-Konzept braucht auch gute Arbeitsplätze, sprich der Kanton steht in der Verantwortung, dass attraktive Anstellungsbedingungen auch für das Personal, das im ÖV tätig ist, vorliegen.

Ort, Datum: Schachen b. Reute, 13. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öV-Konzept) 2024–2029; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Herren Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei Appenzell Ausserrhoden kommt der Einladung zur Vernehmlassung gerne nach und nimmt zum vorliegenden Konzept wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Bemerkungen

Wir begrüßen die Fortsetzung der Konzeptarbeit im Bereich öffentlicher Regionalverkehr und unterstützen alle Bemühungen, das Angebot weiter zu verbessern.

Angesichts der Ressourcenknappheit und des Klimanotstands wird der öffentliche Verkehr künftig eine grössere Rolle im Bereich Mobilität einnehmen müssen. Das heisst, es müssten zusätzliche Teile der Bevölkerung ihr Fortbewegungsmittel wechseln. Um dies anzuregen und gezielt fördern zu können, bedürfte es einer besseren Datenbasis. Einerseits müsste erhoben werden, wie die Bevölkerung das bisherige Angebot einschätzt und wie die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden aktuell ist. Andererseits müssten die Gründe ermittelt werden, weshalb der öffentliche Verkehr von gewissen Personen nicht vermehrt genutzt wird. Die SP AR fordert diesen Faktoren künftig Rechnung zu tragen.

Wie wir bereits in unserer letzten Stellungnahme in gleicher Sache erwähnten, erwarten wir vom Kanton als Besteller gegenüber den Transportunternehmen eine bessere Vertretung der Fahrgast- und Bevölkerungsinteressen: Angebotene Linien sind so gut wie ihre Anschlüsse zum Weiterkommen. Die Transportunternehmen sollen vor allem auch im Interesse der Fahrgäste stärker zusammenarbeiten und nicht nur dann, wenn es gilt die eigenen Kosten zu senken, Tarifierhöhungen durchzusetzen oder Kundendaten für das eigene Marketing zu gewinnen.

Weiter gilt es gesellschaftspolitisch zu vermeiden, dass sich ganze Kantonsteile isoliert oder abgehängt fühlen. Die grösseren Orte profitieren auch von guten Zubringern aus der Umgebung.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass wir von Konzepten des Kantons Appenzell Ausserrhoden eine sprachliche Gleichbehandlung erwarten und geschlechtergerechte Sprache im vorliegenden Konzept schmerzlich vermissen.

Bemerkungen zu den einzelnen Bereichen

Wir verweisen auf die Antworten im beiliegenden Fragebogen und danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Anregungen.

Freundliche Grüsse



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 17. Februar 2023

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

 Gemeinde/Partei/Institution: **SP AR**
Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Rückblick zeigt eine gute Erreichung der Angebotsziele auf – einige der Ziele befand die SP AR hingegen bereits 2016 als zu tief gesteckt. Einschränkungen sind immer noch bei den Randzeiten durch frühere Betriebsschlüsse (zum Beispiel Rorschach-Heiden) vorhanden, was bedauerlich ist. Da die Kennzahlen ein schlechteres Bild abzeichnen als die Darstellung der Erreichung der Angebotsziele, stellt sich die Frage nach der Relevanz dieser Kennzahlen.

Die SP AR würde es begrüßen, beim Rückblick zusätzlich zu den quantitativen auch mehr auf qualitative Methoden zu setzen. Beispielsweise fehlen Aussagen zur Kundenzufriedenheit betreffend des Angebots (insbesondere Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Anschlüssen). Des Weiteren würde eine Befragung der gesamten Bevölkerung zum Thema Öffentlicher Verkehr den Rückblick sinnvoll ergänzen. Somit könnten beispielsweise Gründe ermittelt werden, weshalb der ÖV von gewissen Personen nicht vermehrt genutzt wird.



Appenzell Ausserrhoden

Die Evaluation greift im Allgemeinen zu kurz. Eine Evaluierung von Anschlussmöglichkeiten/-zeiten fehlt beispielsweise fast komplett.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Rolle des Richtplans und der mobilitätsrelevanten Konzepte ist betreffend Führungsrolle nicht klar ausformuliert. Das Fazit sollte ausserdem garantieren, dass die neuen Erkenntnisse des Konzepts in den Richtplan einfließen.

Das Fazit aus der regionalen Planung des Buskonzepts Vorderland und Hinterland ist nicht nachvollziehbar, da die Planungen erst bedingt umgesetzt wurden. Die vorgeschlagene zeitnahe Überprüfung ist deshalb wichtig.

Aus Sicht der SP AR ist auf Basis des Regierungsprogramms ein deutlich ambitionierteres Richtplanziel punkto ÖV ohne weiteres begründbar.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die ungleichen Kostenverhältnisse in den für Appenzell Ausserrhoden relevanten OSTWIND-Zonen sind bedauerlich. So ist die ÖV-Nutzung durch die Zone 270 zwischen Waldstatt und Urnäsch vergleichsweise teuer. Auch die Unterschiede bei den Verbindungen ab St. Gallen zwischen Speicher und Teufen sind nicht nachvollziehbar. Dies ist zu verbessern.

Für die Attraktivität des ÖV für die Bevölkerung sind günstige Tarife wichtig, insbesondere auch für die Randlagen.



Appenzell Ausserrhoden

Das Firmenabo OSTWIND soll auch von der Kantonalen Verwaltung und den Gemeinden dem Personal angeboten werden (Vorbildfunktion).

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es soll auch die Zufriedenheit der Kund:innen auf den einzelnen Linien als Indikator verwendet werden.

Die Kennzahl zur Linienbelastung verbessert die Zielerreichung wesentlich. Der Vergleich der effektiven Zahlen zu den Minimal- und Zielwerten ist aber schwer interpretierbar.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:



Appenzell Ausserrhoden

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Für eine vermehrte Nutzung des ÖVs sind auch die Versorgung von Randbereichen respektive die Erreichbarkeit der ländlichen Gemeinden nicht unwesentlich.

Beim Ausbau des Angebotes darf das innerstädtische Busangebot nicht durch den Ausbau von überregionalen Linien gefährdet oder verschlechtert werden. So sollte ein Viertelstundentakt Herisau – Winkeln das Busangebot in Herisau nicht negativ beeinflussen.

Das Ziel des Angebots Herisau – Waldstatt unter 5.2.1 ist sprachlich nicht nachvollziehbar. Soll der Anschluss in Herisau oder in St. Gallen an die S2/S4 erfolgen?

Bedarfslinien- und Rufbus-Systeme und auch neue Lösungen dank verbesserter IT-Möglichkeiten sollten immer wieder ergebnisoffen geprüft werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Ziele sind schlüssig gewählt. Besonders begrüßen wir das Angebot für Pendler:innen abseits der Hauptachsen.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Regional- und Ortsverkehr in der Gemeinde Herisau muss verbessert werden. Dazu sind auch die Bahnangebote und nicht nur die Busangebote auf eine Optimierung der Anschlusszeiten zu prüfen. Dabei ist auch auf allfällige Erschwernisse durch den Bau des Bushofes kurzfristig Rücksicht zu nehmen. Dies gilt sinngemäss auch für Heiden während des Neubaus des Bahn- und Bushofes.

Der Kurs 80.158 von Herisau nach Abtwil darf nicht zu einem Abbau oder Verschlechterung des Busangebotes innerorts führen.

Die Prüfung von Doppelkursen nach Schwellbrunn Sommertal und Risi zur Verbesserung der Erschliessung der beiden Stationen wird begrüsst.

Der Ausweitung der Betriebszeiten für die Buslinie auf die Schwägalp ist für die Attraktivitätssteigerung des ÖVs für die Wanderungen im Alpstein wichtig.

Alle bestehenden Nachtangebote sind beizubehalten.

Die SP AR würde es begrüssen, dass Anschlussmöglichkeiten zur/von der Kantonsschule Trogen verbreitert würden. Diese Querverbindung zwischen Speicher und Teufen mehr zu gewichten (beispielsweise auch über Mittag) könnte zum einen mehr Schüler:innen aus Herisau oder dem Hinterland anziehen und das ÖV-Angebot auch für andere Nutzer:innen ergänzen.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Für den Kanton ist eine regionale Gleichbehandlung so weit wie möglich wichtig, damit sich niemand benachteiligt fühlt.

Die Kooperation unter den Unternehmen ist zu begrüßen. Sie setzt aber auch eine starke Rolle des Kantons und der Gemeinden voraus, damit die Interessen der Bevölkerung und der ÖV-Nutzenden ausreichend berücksichtigt werden. Dies gilt auch bei einer Besteller-Strategie mit St. Gallen. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Transportunternehmen bei den Ausschreibungen häufig Konkurrenten sind.

Die Einführung eines Firmenabonnements für die Kantonale Verwaltung sollte früher als 2025 erfolgen. Ausserdem sollten weitere Gemeinwesen motiviert werden, dieses Angebot auch zu prüfen.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Zum besseren Verständnis sollte in der Kostenzusammenstellung zu den Leistungsvereinbarung mit der AB und der SOB ausgeführt werden, ob sich die Kosten auf Angebot im Kanton oder für das gesamte entsprechende Streckennetz der Betriebe beziehen.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Übersicht wegen schlagen wir vor, dass das Unterkapitel 10.4 ein eigenes Kapitel «Fazit» bilden soll.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Folgende Themen sind in der Vorlage zusätzlich zu integrieren:

- Mitnahme von Velo/Kinderwagen in ÖV vereinfachen (v.a. Thema bei Bus/Postauto)
- Fehlende Toiletten an den Bahnhöfen und in den Zügen

Wir nehmen erstaunt zur Kenntnis, dass im Konzept die Verbindungen nach Vorarlberg und Süddeutschland (München) nur nebenbei erwähnt werden. Diese haben neben ihrer sonstigen Bedeutung auch für die Förderung des Tourismus und damit verbunden für die Standortattraktivität von Appenzell Ausserrhoden grosses Potential und sollten Eingang in das Konzept finden.



Appenzell Ausserrhoden

Ort, Datum: Trogen, 17.2.2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



SVP AR, Anick Volger, Teufenbergstrasse 399, 9105 Schönengrund

Per Mail

Appenzell Ausserrhoden
Departement Bau und Volkswirtschaft
Departementssekretariat
Kasernenstrasse 17a
9102 HERISAU

Schönengrund, 9. Februar 2023

Vernehmlassung zur Vorlage des Konzepts öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024-2029; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Herren Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 25. November 2022 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Vorlage des Konzepts öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024-2029 ein. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Wir haben unsere Stellungnahme im Antwortformular eingefügt. Ergänzend dazu haben wir unten aufgeführt folgenden Punkte zusammengefasst.

Die SVP Appenzell Ausserrhoden ist der Ansicht, dass die gesamte Mobilität eine Einheit bilden sollte; kein gegenseitiges Ausspielen der verschiedenen Verkehrsformen.

Es ist Zeit Massnahmen zu treffen; bei den schlecht frequentierten Linien zu reagieren und sinnvolle Alternativen anzubieten. Die Kleinen Linien (Appenzellerland mit Streusiedlung), müssen im Verhältnis zur Attraktivität für die Wohnorte und die Kosten stehen. Wenn es hohe Frequenzen hat, sollte berücksichtigt werden, dass eventuell Nebenlinien attraktiver gemacht werden könnten, in dem die Anschlüsse verbessert werden und frequentierter gefahren wird. Zudem könnte beispielsweise die Erschliessung der Schwägalp zum Beispiel Wetterabhängig gemacht werden.

Die SVP Appenzell Ausserrhoden ist im Grossen und Ganzen mit dem ÖV-Konzept einverstanden, auch wenn gewisse Fragen in der Vernehmlassung, wegen fehlender Hochrechnungen (Ausgangslage/Rückblick), fehlendem Bezug zur Vernehmlassungsantwort zum AgloÖV (Übergeordnete Konzepte) respektive generell fehlender Zahlen (Linienbelastung), nicht befriedigend beantwortet werden können. Somit kann auch die Kostenentwicklung und Finanzierung unsererseits nicht gutgeheissen werden, weil die Zahlen unvollständig und veraltet sind. Die langfristigen Auswirkungen von Corona (z.B. betr. Homeoffice) sind zu wenig klar.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Volkspartei AR

Anick Volger
Präsident



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung**

Gemeinde/Partei/Institution: SVP Appenzell Ausserrhoden

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Beurteilung schwierig, weil keine relevanten Zahlen vorliegen. Hochrechnungen fürs 2022 wären wünschenswert. Nachlieferung der Zahlen im März 2023 ist für die Vernehmlassung nicht mehr relevant. Es ist etwas unschön, dass die Vernehmlassung so nicht komplett ist.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Vollknoten St.Gallen ist wichtig, jedoch müssen Herisau und Gossau ebenfalls als Vollknoten gehandhabt und von der Regierung entsprechend berücksichtigt werden. Im Weiteren muss der Korridor aus Richtung Zürich forciert werden. Im Konzept fehlt der Bezug zur Vernehmlassungsantwort Ag-
loÖV (insbesondere die Daten). Ebenfalls fehlen die Daten zu Umsteigezeiten respektive Verspätungen sowie allfälligem Optimierungspotential.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ergänzendes Mobilitätsangebot wird begrüsst, jedoch sind diese schneller umzusetzen. Zeitnahe Lösungsansätze um unrentable oder schlecht bediente Strecken zu optimieren werden gebraucht. Insbesondere die Angebote für P+R mit E-Tankstellen müssen erhöht werden, so kann gefördert werden, dass Randregionen vielleicht ebenfalls auf ÖV umsteigen.
E-Bus ist nur zu empfehlen, wenn die Wirtschaftlichkeit gerade auch in Bergregionen gegeben ist. Ist dies nicht der Fall, sind Alternativen zu suchen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Angleichung ja, aber wie wird es gewichtet? Wie kommen die Zahlen (Parameter) zustande?

Es fehlt die Herleitung der Zielzahlen und Parameter. Diese müssten ausgewiesen werden. Wie wirtschaftlich ist es?



Appenzell Ausserrhoden

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass die gesetzten Ziele erreicht worden sind. Im Gegenzug wird erwartet, dass die Wirtschaftlichkeit jeder einzelnen Linie offengelegt wird.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Grundbedingung: Abbau nur mit alternativer Lösung

Bedarfsgerechter Ausbau wird unterstützt. Linien sollen bedarfsgerechter berücksichtigt werden.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Vermeint über alternative Optionen nachdenken, vor allem bei schlecht frequentierten Strecken muss gehandelt werden.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Angebotsausbauten müssen im Detail von der Gemeinde beurteilt werden. Von aussen schwierig zu beurteilen.

Bus: Herisau – Hundwil – Stein – St. Gallen sollte nicht in die Stadt fahren, sondern so getimt werden, dass die AR-Bahn benutzt werden kann.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Unklar sind die Konsequenzen (Nachteile), bei einem Wechsel von Ausschreibungen der Zielvereinbarungen, deshalb kann es nur teilweise abgeschätzt werden.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Zahlen unvollständig und veraltet. Die langfristigen Auswirkungen von Corona (z.B. Homeoffice) sind zu wenig klar. Vernehmlassung hätte verschoben werden müssen, oder es hätte eine Hochrechnung im Bericht stehen müssen, damit eine Beurteilung sinnvoll und möglich ist.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Die gesamte Mobilität sollte eine Einheit bilden. Kein gegenseitiges Ausspielen der verschiedenen Verkehrsformen.

Zeit Massnahmen zu treffen, bei den schlecht frequentierten Linien reagieren und sinnvolle Alternativen anbieten.

Kleine Linien, Appenzellerland mit Streusiedlung, muss im Verhältnis stehen, zur Attraktivität für die Wohnorte und die Kosten.

Erschliessung Schwägalp zum Beispiel Wetterabhängig machen.

Wenn es hohe Frequenzen hat, sollte berücksichtigt werden, dass evtl. Nebenlinien attraktiver gemacht werden könnten, in dem die Anschlüsse verbessert werden und frequentierter gefahren wird.

Ort, Datum: Schönengrund, 23. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch


Appenzell Ausserrhoden
**Departement Bau
und Volkswirtschaft**

 Kasernenstrasse 17a
 9102 Herisau
 Tel. +41 71 353 65 51
 www.ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr
 Oliver Engler
 Leiter
 Tel. +41 71 353 67 66
 oliver.engler@ar.ch

Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: [Appenzeller Bahnen AG](#).....

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

1.1.3: Was sind die Erklärungen, dass der Kostendeckungsgrad teilweise steigt obwohl die Einsteiger/km abnehmen?

1.1.4: Im Fazit ist festgehalten, dass zusätzliche Angebotsausbauten erst auf das Ende der Konzeptperiode realistisch sind. Die AB beantragen eine Ergänzung, dass punktuelle Erweiterungen möglich sind (z.B. Eigentrassierung der Schnellzüge).

1.3.1. Der VAE gehört trotz der deutlichen Kostenreduktion noch immer zu den teuersten «Nicht-Zahnradbahnen», woran liegt das?

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

2.1.2: Textauszug: «Allerdings ist aus Sicht ÖV nicht optimal, dass sich 2 Gebiete (Gais, Bühler) auf Strecken liegen, auf welchen auch langfristig aufgrund der Infrastruktur lediglich ein Halbstundentakt geplant ist.»

→ Diese Aussage stimmt so nicht, ein Ausbau ist bereits mit der heutigen Infrastruktur und den heutigen Fahrzeugen möglich. Ein Fahrzeug steht dann von 07.35 – 12.10 Uhr und 13.35 – 16.40 Uhr im Depot anstatt wie heute von 07.05 – 17.40 Uhr.

→ Die Idee der Verlängerung des Viertelstundentakts in der HVZ bis Gais-Appenzell ist langfristig weiterzuverfolgen.

2.1.3: Den AB ist es ein grosses Anliegen, dass der Tunnel in der Vögelinsegg in den Richtplan aufgenommen wird, da dieses Vorhaben für die Behebung von diversen infrastrukturellen Problemen sowie für die Angebotsverbesserung der Linie Trogen-St.Gallen-Appenzell essenziell ist. Damit kann die halbstündige Standzeit in Teufen aufgehoben und somit ein Fahrzeugumlauf eingespart werden.

2.3 / 2.4: Es wird verschiedentlich auf notwendige Konzeptüberprüfungen verwiesen (Buskonzepte Vorderland und Hinterland, Agglo-Konzept Umsetzung). Das ist zu einem gewissen Grad verständlich, darf aber Entwicklungen nicht behindern und träg werden. Es sind auch nicht immer Konzeptüberprüfungen erforderlich; oft dienen punktuelle Anpassungen. Hierzu empfiehlt es sich, dass sich das zuständige Departement die erforderliche Flexibilität zum punktuellen Ausbau vom Kantonsrat gibt.

2.4.3 Was ist mit der Anschlusssituation der AB in der Lustmühle gemeint? Wie müsste diese aussehen? Im Viertelstundenakt kreuzen die Züge in der Lustmühle.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.2: Die AB begrüßen die engere Zusammenarbeit der Ostschweizer Kantone sehr, insb. da die AB nur kantonsüberschreitende Linien betreiben.

3.7: Die AB sind der Ansicht, dass zukünftig der Nachfrage entsprechende Fahrpläne mehr Bedeutung zukommen soll (z.B. Mo-Fr anderer Fahrplan als Wochenende, unterschiedlicher Sommer- und Winterfahrplan).

3.7: On Demand Angebote müssen nicht nur speziell beworben werden, da muss auch politisch eine Integration in bestehende bewährte Apps gefordert werden.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

4.1: Die AB begrüßen die Harmonisierung der Kennzahlen mit dem Kanton SG.

4.2.2: Die Mindest- und Zielvorgaben basieren nur auf den Kurspaaren, die Gefässgrösse wird nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund sollten die Zahnradbahnen als «Bus» klassifiziert werden. Das neue Fahrzeug der RhW hat 27 Sitzplätze, ein Postauto 40 Sitzplätze.

4.5: Zum Vermerk bei der S81: Warum werden der Kostendeckungsgrad von SOB- und Turbo-Angeboten miteinander verrechnet?

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

5.2.2: Ausbauten/Systematisierungen auf den Hauptachsen TB und SGA werden als sinnvoll beurteilt. Im Kapitel 6.3 ist aber von «Angebot beibehalten / Konsolidieren» die Rede.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

5.3: Die AB begrüßen aus Sicht der Gesamtmobilität, dass Angebotsverbesserungen im Sinne von alternativen Angebotsformen für Siedlungen mit geringer Bevölkerungsdichte geprüft werden. Voraussetzung ist, dass diese Angebote eine Anbindung an bestehende öV-Linien sicherstellen.

5.3.3: Der PubliCar Thusis ist ein gutes Beispiel dafür, welche Probleme ein Linienbedarfsverkehr mit sich bringt. Aktuell gibt es keine Möglichkeiten, aktualisierte Fahrzeiten dem Kunden zu kommunizieren. Je nach weiteren getätigten Reservationen stimmen die veröffentlichten Zeiten nicht und es kommt zu massiven Verspätungen.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

6.2.2: Die Bahnverbindung Heiden-St-Gallen (via Rorschach) ist zu berücksichtigen.

6.3 Stossrichtungen: Beim AB-Stammnetz sind auch in der Periode 2024-2029 punktuell Entwicklungen zuzulassen.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

6.5: Als zusätzliche Angebote sind die überlagerten Schnellzüge St.Gallen-Appenzell aufzunehmen sowie die Prüfung eines Angebotsausbaus in der HVZ bis Gais oder Appenzell.

6.5: Die Zeiten der Säntisbahn sollten auf jene des Postautos abgestimmt sein.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

7: Aus Sicht der AB soll etwas mehr Flexibilität aufgenommen werden, um auf die Nachfrage reagieren zu können. Eine Fixierung bis 2029 ist zu starr. Neukonzeptionen sollten zugelassen und ev. explizit erwähnt werden, z.B. weitere Bahnerschliessungen in der Agglomeration

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

8.1.2: Wie werden die 2.6-mal grösseren Betriebsabteilungen der SOB gegenüber der AB in der LV2021-2024 begründet?

8.2: Ein Hinweis zum Tunnel Vögelinsegg fehlt im öV-Konzept. Da dieser Tunnel ein zentrales Element in der Weiterentwicklung des Angebotes der AB darstellt (Erfüllung Anforderungen Infrastruktur und Fahrplanstabilität) und im täglichen Betrieb dank der Kurzwende in Teufen und der damit verbundenen Einsparung eines Fahrzeugumlaufs zu Kosteneinsparungen führt, ist das Projekt im öV-Konzept zu erwähnen, auch wenn die Finanzierung und Machbarkeit zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist.

8.2.2: Bei Verwaltungsgebäude ist die Bauherrengemeinschaft die AB und die Regiobus.

8.2.2: «Das führt zu Synergien in der Betriebsführung ...» → «in der Betriebsführung» streichen. Über die Synergieeffekte einer Zusammenlegung von Betriebszentralen wurde von der AB und der SOB eine Studie erstellt. Diese kam zum Schluss, dass es da kaum Synergien in der Betriebsführung gibt. Die Synergien ergeben sich durch die gemeinsame Nutzung des Gebäudes, und weniger in der Betriebsführung.

8.2.3: Die Kostenschätzungen zum Projekt automatisierte Zahnradbahn RhW sind vor der Veröffentlichung des Konzeptes zu aktualisieren.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abteilungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒

Ja

☐

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐

Ja

☒

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

☐

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

☐

Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

10.2. Der Satz «Die unter dem Lead des BAV erstellte Korridorstudie der AB wäre Makulatur» ergänzen mit «und müsste neu erarbeitet werden».

10.2: Mit dem Bau der beiden Infrastrukturen (Tunnel Vögelinsegg/ Doppelspur Notkersegg) kann vor allem auch die Kurzwende in Teufen und damit ein effizienterer und günstigerer Betrieb bei gleicher Leistung gefahren werden.

10.4. Ziffer 1 Angebotsentwicklung ergänzen mit: «Punktuelle Angebotsausbauten zur Verbesserung des Modalsplits»

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Der AB ist es ein grosses Anliegen, dass der Tunnel Vögelinsegg weiterverfolgt wird. Damit können diverse infrastrukturelle Probleme im Bereich Vögelinsegg gelöst und die Produktionskosten gesenkt werden, da durch die Kurzwende in Teufen ein Fahrzeugumlauf eingespart werden kann. Die Investitionskosten der Infrastruktur (vom Bund finanziert) wirken sich positiv auf die Produktionskosten und damit Abgeltungen der Kantone aus. Nebenbei wird die Fahrplanstabilität erhöht.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, in der Steuerungsgruppe zum öV-Konzept mitwirken zu können, für die aktive Unterstützung des Kantons zur Weiterentwicklung der AB und damit zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz.

Ort, Datum: Herisau, 30.01.2023.....

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution:

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Um einen besseren Modal Split zu erreichen (Konzept waage, wie dieser erreicht werden soll) müssten auch Angebote (allenfalls Versuchsbetriebe) ausserhalb des Kennzahlensystems möglich sein. Allenfalls wäre zu prüfen, was auf politischer Ebene getan werden könnte, um den Modal Split zu verbessern (Steuererleichterungen etc).

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
--------------------------	----



Appenzell Ausserrhoden

☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Planungen entsprechen nicht immer den nachgelagerten Entscheiden der Politik => berücksichtigen.
Neukonzeption der Stadtverkehre in Nebenzentren (betrifft in AR ausschliesslich Herisau) mit starken Hauptkorridoren; auf diesen ist ein 15-Minuten-Takt ggf. auch durch Überlagerung verschiedener Stadt-/Regionallinien anzustreben.

Seite 24, 2.3.1 Inhalte:

=> Eine Überlagerung der Netze stellt eine Lösung aus Sicht Berichtersteller in den Vordergrund. Ergebnisoffenheit ist hier wichtig. Es könnte durchaus sein, dass eine klare Trennung von Regional- und Stadtbuslinien ebenfalls zu guten Ergebnissen führt.

Antrag auf Änderung:

Neukonzeption der Stadtverkehre in Nebenzentren (betrifft in AR ausschliesslich Herisau) mit starken Hauptkorridoren; auf diesen ist bspw. ein 15-Minuten-Takt ~~ggf. auch durch Überlagerung verschiedener Stadt-/Regionallinien~~ [streichen] anzustreben.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 27, 3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform):

Ausserdem sollen die Transportunternehmen bei der Überschussverwendung grössere Flexibilität erhalten, wenn Buslinien ausgeschrieben werden. Da tragen sie ein wirtschaftliches Risiko. Im Gegenzug sollen sie Überschüsse frei verwenden dürfen.

=> Es ist fraglich wie ein solches System funktionieren soll. Einerseits wird den Betrieben verboten, Gewinne zu erwirtschaften, andererseits sollen bei Ausschreibungen wirtschaftliche Risiken an die Betriebe weitergegeben werden. Dies fördert den Umstand, dass Betriebe, welche sich an die geltenden Regeln halten, zunehmend Verluste der Linien hinnehmen müssen und die Grossbetriebe die kleineren, an sich günstig produzierenden Betriebe, aus dem Markt verdrängen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☒	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Seite 35, 4.1 Anlass der Überprüfung:

- Bei der Messung/Berechnung der Zahl der Einsteiger kann es zu Fehl-Einschätzungen kommen, z.B. wenn ein Fahrzeug über mehrere Linien durchfährt und somit „Einsteiger“ am Linienanfang nicht erfasst werden, da sie schon im Fahrzeug sind (Beispiel: Durchbindung der Linien in Heiden).
- Eine Beurteilung unterschiedlicher Linienabschnitte ist nicht bzw. nur mit Umrechnungen möglich, da Einsteiger lediglich beim Einstieg gezählt werden.

=> Die Berichtsteller scheinen den Stand der Personenzählanlagen nicht zu kennen. Obige Punkte sind zumindest bei uns problemlos eruierbar. [nicht so relevant, zeigt aber, dass die Planer teils doch von der Praxis entfernt sind]

Die Anzahl Nutzende ist bei einem Zonensystem in allen Bereichen relevant. Darum ist das bisherige System sicher anwendbar. Längere Linien mit dem Kennzahlensystem künstlich zu fördern ist nur partiell sinnvoll. Damit wird die Wichtigkeit in urbanen Gebieten, wo der MIV verstärkt vermindert werden soll, unnötig geschwächt.

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:



Appenzell Ausserrhoden

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Auf der Linie 158 ist ein durchgehender Takt von 15 Minuten erforderlich. Ansonsten käme es auf der Kaserenstrasse zu einem Angebotsabbau. Die nicht lukrativen Zwischenangebot wären dann durch einen Ortsbus zu tätigen, was letztlich ein Ungleichgewicht in der Kostentragung des öV-Systems für den Hauptort bedeutete.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Rufbussysteme sind fast überall aufgrund der schlechten Nachfrage und der hohen Kosten gescheitert. Bei den Grundangeboten sollten keine Einsparungen deswegen erfolgen müssen. Der Zersiedelung wird mit Rufbussystemen eher entsprochen statt widersprochen (betagte Leute leben noch länger abgelegen).

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Viertelstundentakt zwischen Gossau-Herisau sollte nicht auf Kosten der Feinerschliessung getätigt werden. Es ist zu prüfen, ob in einer ersten Phase nicht auch ein Ausbau der Busverbindung sinnvoll, weil massiv günstiger, wäre.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Wirtschaftlichkeit steht oft im Widerspruch mit der Verbesserung des Modalsplits. Seit Jahren wird den Transportunternehmen vorgeworfen, sie produzieren nicht wirtschaftlich genug. Es sollten nicht alle Betriebe in den gleichen Topf geworfen werden, vor allem nicht jene, die sich an die gesetzlichen Vorschriften hielten und halten.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Bahnteil soll gefördert werden, wo es Sinn macht. Der strassengebundene öV ist flexibel und mit weit weniger Infrastrukturaufwand verbunden.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: ..Gossau, 17. Februar 2023.....

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029
Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: PostAuto, Gebiet Ost, St.Leonhardstrasse 20, 9000 St.Gallen

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Touristisches Potenzial sollte für den Kanton noch weiter erörtert werden. Das Appenzellerland hat durchaus eine gewisse touristische Ausstrahlung (siehe auch Ziff 3.4/3.5). Tourismus und Mobilität sollten aufeinander abgestimmt sein.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.7 On-Demand Angebote sehen nicht vor, dass die Wartezeit des Fahrpersonals unbezahlt ist. Das Ziel muss sein, die Auslastung zu steigern und den Einsatz der Ressourcen effizient zu gestalten. Gebiete müssen entsprechend dimensioniert sein. On-Demand ist nicht gleich „Billig-öV“, weil in der Branche Vorgaben wie GAV usw. gelten. Autonomes Fahren könnte einen Quantensprung bringen.

3.8 Förderung von E-Mobilität ist zu begrüßen.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

4.2 Wirtschaftlichkeit 80.228: Allenfalls könnte das Gebiet erweitert (z.B. Berneck) und virtuelle Haltestellen eröffnet werden.

4.3 Handlungsbedarf PubliCar Oberegg: neues Konzept zum gleichen Zeitpunkt mit der Automatisierung RhW. Weitere Bemerkungen zu On-Demand siehe Frage 3.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Spezialangebote wie Kantikurs oder neue touristische, saisonale Angebote wären allenfalls schwieriger einzuordnen.

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die sogenannte «Huhn oder Ei-Frage» stellt sich. Zuerst das Angebot ausbauen und dann kommt die Nachfrage oder warten bis die Nachfrage da ist und anschliessend reagieren? Für die Positionierung eines attraktiven Wohn- und Arbeitskantons muss auch ein attraktives öV-Angebot angeboten werden. Siehe auch Ziff 5.1 Ziel 2030: «Angebote im öV so verbessert, dass die Nutzung stark steigt und eine Umsteigeeffekt MIV-öV stattfindet». Um das zu erreichen, braucht es Ausbauten und Investitionen in den öV.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Alternative Erschliessungsformen sollten unbedingt geprüft werden. Ev. eröffnet autonomes Fahren neue Möglichkeiten.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

6.4 Angebotsausbauten werden begrüsst, wo die Frequenzen das zulassen und das Potenzial vorhanden ist. Die aufgeführten Linien sind stimmig.

Überprüfungen bei Linie 80.229 i.O. - Schulbedürfnisse beachten

80.228 eher On-Demand, als zurück zum Linienbetrieb

Es fehlen sicher die Linien im Vorderland zum Angebot 2025 (Halbstundentakt im Rheintal, das neue Möglichkeiten eröffnet und effizientere Umläufe sowie sinnvollere Anschlüsse ermöglicht (v.a. 80.226 in Heerbrugg und Heiden).

6.4.2 Neukonzeption RhW = neues Buskonzept

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

6.5 Zielangebote je Linie:

80.180: Ziel 2029 unklar, ob zwischen Herisau und Stein AR verdichtet wird oder zwischen Herisau/Waldstatt und Lustmühle. Umsteigen Bus-Bahn: jedes Umsteigen macht den öV unattraktiver, schlanke Anschlüsse und eine „anständige“ Umsteigesituation (Infrastruktur) sind wichtig.

80.227 Eine Fahrt an den Bahnhof Altstätten SBB würde direktere Anschlüsse für die Reisenden bieten.

80.230 Die Kombination mit der Linie 80.121 ist unbefriedigend. In Wald ist kein Wendeplatz vorhanden und die Umwegfahrt ist für die weiterfahrenden Fahrgäste unattraktiv.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

7.2.2 Ausschreibungen sind für alle Beteiligten sehr aufwändig und der erhoffte Nutzen trifft nicht immer ein. Eher in Richtung Zielvereinbarung arbeiten.

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

9.3 Umsetzung E-Bus erst auf 2028? Es sollten schon früher Mittel bereitgestellt werden.

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Ort, Datum:

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Schweizerische Südostbahn AG

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

s. Bemerkungen zu Frage 5b

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Der Ausbau des öV mit alternativen Betriebsformen wird von der SOB begrüsst. Um einen Schritt Richtung eines vernetzten und integrierten Mobilitätssystems zu machen, muss stärker in Reiseketten von Tür zu Tür gedacht werden. Alternative Angebotsformen helfen dabei, diese Reiseketten vollständig abzudecken. Aus Sicht der SOB besteht bei Bedarfsangeboten zusätzliches Potential. Mit der besseren Integration solcher Systeme in Fahrplan- und Ticketapps kann die Nutzung erhöht, der Bündelungsgrad der einzelnen Fahrten und damit die Gesamtwirtschaftlichkeit von Bedarfsangeboten erhöht werden. Im Übrigen erlauben wir uns anzumerken, dass aus unserer Sicht das Potenzial für ein Rufbus-System (im Unterschied zum Bedarfslinien-System) in der erwähnten Studie zu negativ bewertet wird. Das private Rufbus-System von mybuxi konnte schon mehrfach beweisen, dass dieser Ansatz gerade im ländli-



Appenzell Ausserrhoden

chen Raum gut funktioniert. Es bedarf dabei aber weiterer Aspekte, um dies erfolgreich einzusetzen. Neben eher kleineren (weniger als 9 Plätze) und rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, einem guten Pooling-Algorithmus, ist insbesondere der Einsatz von Miliz-Fahrern aus den jeweiligen Regionen eine Option, die Kosten deutlich zu senken und die regionale Verankerung zu erhöhen.

Das Rufbus-System unter dem Regime des RPV ist definitiv deutlich zu teuer. Deswegen sollten andere Modelle angegangen werden. Im letzten Satz von Kapitel 3.7 ist bereits die Notwendigkeit einer anderen Finanzierung erwähnt. Hier plädieren wir für einen politischen Diskurs, um Ansätze zu ermitteln, wie eine solche Finanzierung zukünftig aussehen kann.

Weiterhin sollte so ein Rufbus-System als eine Komponente von verschiedenen Mobilitätsangeboten betrachtet werden. Nur ein eigentliches Mobilitätsökosystem, bei welchem der klassische öV ein integraler Bestandteil ist, kann eines Tages in der Lage sein, eine ernsthafte Alternative zum MIV zu werden. Hierzu gehören aus unserer Sicht auch Modelle, die bspw. das Teilen von Autos in Quartieren ermöglichen, um den Einwohnern weiterhin den direkten Zugriff auf Autos zu ermöglichen. Dies schafft die Möglichkeit rein privat betriebene Autos zu reduzieren, ohne auf ein Auto verzichten zu müssen. Die Gesamtkosten sinken, die Fahrzeuge werden besser genutzt und bei geschickten Tarifmodellen wird auch der öV attraktiver.

Dies ist nur ein Beispiel, dass alternative Mobilitätsangebote ein deutlich breiteres Spektrum umfassen müssen. Diesen Weg zu beschreiten ist ein langfristiges Unterfangen, da auch das Verhalten sich nur langsam ändert. Das Effizienz-Potenzial ist jedoch sehr gross und gerade in ländlichen Räumen wird der klassische öV selbst bei grosszügigem Ausbau kaum einen höheren Modal-Split erreichen. (wie ja auch in Kap. 1.2.5 festgestellt wird)

Gleichzeitig zeigen die grossen Infrastrukturvorhaben im Strassenbereich, dass der MIV weiterhin als grosse Belastung empfunden wird bzw. die Überlastung bestimmter Strassen in der Forderung nach Neu- und Ausbauten hervorruft. Dieser Weg des kontinuierlichen Ausbaus würde das Erreichen der übergeordneten Nachhaltigkeitsziele verunmöglichen. Schon relativ geringe Anteile der grossen Finanzmittel solcher Projekte könnten umfassende Mobilitätsangebote ermöglichen, die den Weg in Richtung eines gesamthaft deutlichen effizienteren Verkehrs ermöglichen.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Stossrichtung ist grundsätzlich richtig. Aufgrund der stark zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs sollen zusätzliche, flexible Massnahmen für den stark schwankenden und saisonalen Ausflugsverkehr geprüft werden. Flexible Angebote tragen zudem dazu bei, die Auslastung des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?



Appenzell Ausserrhoden

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es sollte ein Punkt ergänzt werden: Überprüfung neuer Finanzierungsmodelle zugunsten flexibler, vernetzter Mobilitätsangebote, die bislang vom RPV nicht abgedeckt sind. Dies mit dem Ziel ebenfalls zu prüfen, ob die vorhandenen Mittel nicht effizienter eingesetzt werden können. Kann mit einer Etablierung neuer Mobilitätsangebote (mit dem öV als integralem Bestandteil), einer Flexibilisierung des öV und dem Verzicht (oder Redimensionierung) auf grosse Infrastrukturvorhaben (Strasse und Schiene) nicht eine deutlich bessere Verlagerung zu umweltschonenden Verkehrsformen erreicht werden?



Appenzell Ausserrhoden

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: Herisau, 14. Februar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, XX. Februar 2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: [Appenzellerland Tourismus AG \(ATAG\)](#)

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ziffer 1.2.4 wäre zu ergänzen mit den Kennzahl DTV und Wochenendverkehr MIV, z.B. auf der Alpsteinstrasse in Herisau, Schwägalpstrasse usw. Dies liesse Rückschlüsse auf den Modalsplitt und anschliessend auf die Angebotsgestaltung des öV schliessen.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ist unbedingt zu ergänzen mit der Tourismusstrategie / Tourismuskonzepts des Kantons AR und übergreifend «Vom Bodensee bis zum Säntis» auch mit AI und St. Gallen.

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Kantonsgrenzen überschreitende Überlegung, insbesondere im Segment Freizeitverkehr
Tourismusstrategie Innerrhoden hat Auswirkungen auf den Verkehr im Kt. AR

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir fragen uns, ob kleine Bahnen, zB Rheineck-Walzenhausen, gleich behandelt werden können wir grössere Bahnen oder ob dort nicht eher ein Vergleich zum Bus zu ziehen ist.



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Dem Freizeitverkehr ist eine deutlich höhere Bedeutung beizumessen. So sind punktuelle Verdichtungen auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, z.B. Sa-So zu prüfen.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Herausforderung von Bedarfsangeboten ist die Kommunikation. Wie weiss ein Gast/Wanderer/Tourist, dass es solche Angebote gibt? Idee und Stossrichtung sind gut, aber es muss auch dem Freizeitverkehr dienen.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

6.4.1 Urnäsch-Schwägalp: wir begrüssen die Verdichtung. Spitzentage sind aber auch bei schlechtem Wetter Spitzentage, weil viele Vereine, Gruppen, aber auch Privatpersonen den Ausflug wetterunabhängig planen. Wir empfehlen den Halbstundentakt Juni-Oktober an Sa-So generell anzubieten.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Vor allem am Abend ist auf einigen Linien der Betriebsschluss sehr früh, z.B. Rorschach-Heiden. Aus Sicht Tourismus wäre eine generelle Betriebszeit bis 23.00h angemessen.

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029



Appenzell Ausserrhoden

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Aus Sicht Tourismus ist wichtig, dass an den Haltepunkten des öV ein einheitlicher Auftritt und gute Publikumsanlagen zur Verfügung stehen (Schliessfächer, Veloständer, Ladegeräte, usw.). Wir empfehlen, solche Themen über den Bahninfrastrukturfonds finanzieren zu lassen.

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die ATAG unterstützt die Bemühungen des Regierungsrates, das Angebotskonzept 2035 zu aktualisieren. Der Fokus ist dabei auf die gute Erreichbarkeit des Kt. AR zu legen. In der Folge liegt der Fokus auf Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Kooperation.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Die ATAG bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir sind an einem gut funktionierenden öV sehr interessiert.

Ort, Datum: Herisau, 14. Februar 2023

Pascale Sigg-Bischof, VR-Präsidentin ATAG

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Appenzell Ausserrhoden

Präsident
Meienbergstrasse 40
9000 St. Gallen
www.tcsar.ch

5000.904. 1. Lesung - Beilage 1.2

Heinz Jucker
Tel G. +41 71 354 88 84
Mobile +41 79 217 71 68
heinz.jucker@tcsar.ch

TCS Sektion Appenzell Ausserrhoden, Meienbergstrasse 40, 9000 St. Gallen

Departement Bau und Volkswirtschaft
Herr Dölf Biasotto
Landammann
Kasernenstrasse 17a
9102 Herisau

Herisau, 18. Januar 2023- / ju

Vernehmlassungsantwort Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden (öffentlicher Verkehr-Konzept) 2024-2029

Sehr geehrter Herr Landammann Biasotto

Der TCS AR bedankt sich bei Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum öffentlichen Verkehr-Konzept 2024 - 2029: Der TCS AR vertritt über 7'000 Mitglieder mit Wohnsitz im Kanton AR und setzt sich für eine ausgewogene und zukunftsgerichtete Entwicklung des Individual- und öffentlichen Verkehrs ein.

Wir möchten dem Departement und allen Mitarbeitern für den ausführlichen, gut leserlichen Bericht danken. Er enthält viele Informationen und legt transparent dar, wie der öffentliche Verkehr in AR funktioniert und ob bzw. wie wirtschaftlich einzelne Linien betrieben werden. Wir stimmen dem Konzept in vielen Belangen zu. Nachfolgende Bemerkungen sollen Anregung für weiterführende Gedanken oder andere Betrachtungsweisen sein.

Allgemeine Bemerkungen

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden steht mit seiner Streusiedlungsstruktur, vielen kleineren bis mittelgrossen Gemeinden mit völlig unterschiedlichen Einfallsachsen zu den Verkehrsknoten St. Gallen, Gossau, Rorschach/Rheineck eine Herausforderung für den öffentlichen Regionalverkehr dar. Der Individualverkehr ist in AR deshalb ebenfalls von grösster Bedeutung und darf in keinem Falle gegen den öffentlichen Verkehr ausgespielt gestellt werden, die beiden Verkehrsformen sind in ein optimales Gleichgewicht zu bringen.

Der TCS AR stellt fest, dass dem öffentlichen Verkehr im Kanton AR über die letzten Jahre viele finanzielle Sondermittel zugeführt und diverse grosse Ausbauprojekte realisiert worden sind (AB Bahnen 250 Mio CHF). Auch im vorliegenden Konzept werden wieder mehr Mittel in den klassischen öffentlichen Verkehr investiert. Im Grundsatz begrüsst der TCS die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs - insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen.

Es fehlt unseres Erachtens aber ein konkreter Wille, Geld für Ideen oder Visionen zur erhöhten Variabilisierung der Erschliessung kleinräumiger Strukturen mit neuen, zukunftsgerichteten Konzepten bereitzustellen. Wohl werden im Kapitel 5.3 Absichtserklärungen gemacht, eine finanzielle Verbindlichkeit hierfür wird aber gescheut. Um dem Credo «attraktiver Wohnkanton» gerecht zu werden, dürfte der Kanton durchaus etwas mutiger neue Transportmodelle fördern oder testen. Es wäre schön,

wenn der Kanton AR in solchen Versuchen ebenfalls präsent wäre und für solche Tests gewisse Mittel konkret bereitstellen würde. Solche Projekte könnten auch dem Ziel «bevorzugter Wohnkanton» eine gewisse Publicity und Glaubwürdigkeit zuführen und im Verhältnis zu den in die Appenzeller Bahnen investierten Summen würden solche Projekte mit finanziell sehr bescheidenen Mitteln andere, wichtige Erkenntnisse für die Zukunft produzieren.

Leider wird das Killerargument «damit wird Mehr-Individualverkehr aufgebaut» auf Seite 32 zur Hand genommen, bevor überhaupt solche Tests durchgeführt worden sind. Dass autonomes Fahren auch einen Teil des ÖFFENTLICHER VERKEHRs abdecken könnte, wird damit im vorneherein «abgelehnt». Aber gerade die Personalkosten machen einen substantziellen Kostenfaktor auf frequenzarmen ÖFFENTLICHER VERKEHR-Verbindungen aus. Entsprechend könnte mit autonomen Konzepten in Zukunft u.U. die eine oder andere Linie mit höheren Kostendeckungsgraden bedient werden.

Was ist das Wechsel-Potenzial?

Weiterhin wird fast uneingeschränkt davon ausgegangen, dass mehr ÖFFENTLICHER VERKEHR-Angebot mehr Nutzung bedeutet. Im Konzept fehlt aber eine Analyse des «Wechsel-Potenzials». Welche Ströme könnten mit noch mehr Investitionen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden? Was sind die Grenzkosten oder Grenzinvestitionen für einen solchen Wechsel? Sind weitere neue Strecken oder ausgebauten Busfrequenzen dem klassischen öffentlichen Verkehr wirklich noch zuträglich (mehr Passagiere pro Fahrkilometer) oder wäre vielleicht ein ausgebauten, preisattraktives Park & Ride Angebot an gewissen Knotenpunkten die viel sinnvollere und effektivere Investition, um Bewohner zu einem Wechsel auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen?

Erhöhte Wirtschaftlichkeit der Transportunternehmen

Dem Fazit, dass Strecken mit schlechtem Kosten- und Auslastungsgrad konsequent zu hinterfragen sind, schliessen wir uns uneingeschränkt an. Solche Strecken müssen mit mehr «On Demand» Konzepten angegangen werden.

Was die Wirtschaftlichkeit der Transportunternehmen angeht: Es wird zwar wohl ein generisches Ziel formuliert («erhöhen»), wir vermissen aber die konkreten Messgrößen in einem Langfristvergleich. Die isolierten Kostendeckungsgrade im Kapitel 1.3. sind hierfür wohl ein Anhaltspunkt, müssten aber inskünftig auch über eine längere Frist ausgewiesen werden.

Starre Konzepte in dynamischen Zeiten

Verkehrsflüsse und -verhalten haben sich in den letzten beiden Jahren wegen äusserer Einflüsse (Corona, Klimadiskussion, E-Mobilität) dramatisch verändert. Es ist nicht auszuschliessen, dass eine gewisse Verhaltensänderung, Innovationen aber auch demographische Verschiebungen, in den nächsten Jahren nochmals grössere Veränderungen im Verhalten auslösen werden (Bsp. Ist der Freitag noch ein Pendlertag?). Wir bitten deshalb den Regierungsrat, das Konzept und die geäusserten Ideen trotz gegebener Jahreszahlen und aller Zustimmung als «nicht in Stein gemeisselt» zu betrachten und jede avisierte Veränderung vor Realisierung nochmals neu zu hinterfragen und aus unterschiedlichen Standpunkten zu bewerten.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen, dass wir Ihnen damit einige Gedanken für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehr in AR mitgeben haben.

Freundliche Grüsse
Touring Club Appenzell Ausserrhoden



Heinz Jucker
Präsident TCS AR



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 17.01.2023

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: **TCS Appenzell Ausserrhoden**

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Schwierige Zielerreichungsbeurteilung infolge Corona. Vom Ausbau der AB Teufen – SG hätte man mehr erwartet → zwischen 2017 und 2019 kein signifikanter, erkennbarer Effekt

80.190: Der frühe Betriebsschluss dürfte kaum Grund für die tiefe Auslastung sein, im Gegenteil, ein längerer Betrieb würde die Auslastung zusätzlich senken

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es scheint fraglich, ob die Wirtschaftlichkeit mit steigenden Frequenzen / Angeboten noch steigen wird. Die Grenzkosten pro zusätzlichem Angebot werden tendenziell steigen, wenn nicht fundamental neue Angebote realisiert werden können.

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir wünschen uns auch eine rückwirkende Anpassung der Kennzahlen für einen Langzeitentwicklungsvergleich



Appenzell Ausserrhoden

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Mutiger und konkreter Mittel für Tests / Projekte bereitstellen (Bsp. autonome Kleinbusstrecke testen – vgl. Tests im Wallis mit autonomen Postauto)

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Pop Up Kurse für Schwägalp werden ausdrücklich begrüsst.

Andere Pop Up Potenziale für Freizeit/Tourismusverkehr?

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)



Appenzell Ausserrhoden

☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Was sind die Grenzkosten und Grenzerträge von zusätzlichen Linien / Frequenzen / Ausbauten?

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ist unsere Berechnung korrekt, dass inkl. Investitionszyklus 21 – 24 die Investitionen in das Netz der AB über die letzten 10 Jahre auf einen Betrag von rund 370 Mio CHF ansteigen?

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die operativen Kosten steigen innerhalb von 6 Jahren um 16 %. Wie verhält es sich in der gleichen Periode mit der geplanten / anvisierten Ertragsentwicklung (→ Wirtschaftlichkeit)?

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?



Appenzell Ausserrhoden

☐	Ja
☒	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Abbildung 21 ist verwirrend. Es werden Veränderungen am Modalsplit in Prozentpunkten aufgezeigt. Gleichzeitig wird diese Darstellung mit anderen absoluten Wachstumszahlen gemischt. Insbesondere die Zahl +58 % bei Lieferwagen ist «reisserisch», da die Grundbasis nicht bekannt ist.

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: Herisau, 14.01.2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029

Fragebogen zur Vernehmlassung

 Gemeinde/Partei/Institution: *Regio Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee*

Frage 1: Ausgangslage / Rückblick

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben

Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:



Appenzell Ausserrhoden

Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wir unterstützen die verstärkte Fokussierung des Mitteleinsatzes auf Linien, wo der öV seine Stärke als Massenverkehrsmittel ausspielen kann. Hingegen können in dünnbesiedelten Gebieten die alternativen Erschliessungsformen eine Chance für ein effizientes und flächendeckendes öV-Angebot darstellen.

Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Durchführung einer kantonalen Vertiefungsplanung zu diesem Thema wird begrüsst.

Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Wir unterstützen den schrittweisen Ausbau der Linie 158 zum Viertelstundentakt, denn das Potential einer Verdichtung ist ausgewiesen (vgl. öV-Konzept Stadtachsen). Auch die Verdichtung der Linie 180 in der HVZ mit Anschluss an die AB wird begrüsst. Bedauerlich ist, dass aufgrund der Anschlusssituation in der Lustmühle die Einkürzung der Linie 180 nicht vor 2035 realisiert werden kann.

Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

☐	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☒	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

☒	Ja
☐	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
☐	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
☐	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Ort, Datum: St.Gallen, 11. Januar 2023

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch

Andreas Pecnik
 St. Galler-Ring 69
 4055 Basel
 T 061 515 68 73
 @ andreas.pecnik@bluewin.ch

Kantonskanzlei
 Obstmarkt 3
 9102 Herisau AR

Basel, 1. Februar 2023

Anregung für Verbesserungen im ÖV-Konzept AR (Vernehmlassungs-Eingabe)

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit einigen Jahren setze ich mich für eine verbesserte ÖV-Anbindung von Wald an St. Gallen ein. Nach meiner Überzeugung hat Wald mit dem Wegfall der früheren Umsteigeverbindungen SG-Kaien-Wald viel verloren. Insgesamt sind 30-40% aller schlanken Umsteigeverbindungen weggefallen, und Wald ist seit dem Fokus auf die AB-Linie Trogen-Appenzell wesentlich schlechter an St. Gallen angebunden. Die Situation hat sich trotz drei Zusatzkurspaaren zu Spitzenzeiten, die im Kaien gut angeschlossen sind, nicht grundsätzlich verbessert. Für die Gegenrichtung Wald-Kaien-SG trifft dies nicht zu; dort blieben die Anschlüsse im Kaien in den vergangenen Jahren dank einer Minute Umsteigezeit schlank und attraktiv.

Zurück zur unattraktiven Verbindung: Eine Fahrt von Basel nach *Rehetobel* dauert mit schlankem Anschluss in SG 2h36', nach *Wald* unter Tags mindestens 3h02'. Obwohl die Distanz mehr oder minder dieselbe ist, beträgt die Differenz also erstaunliche 26 Minuten. Einem Kanton, dem an der guten Erreichbarkeit seiner Gemeinden liegt, kann dies nicht egal sein. Werbung für den ÖV ist schwierig, solange zum Zentrum keine Direktverbindung besteht oder aber Anschlüsse unattraktiv sind.

Wie erwähnt, war Wald früher von St. Gallen her im Kaien stündlich schlank erschlossen. Diese guten Umsteigeverbindungen wurden mit der Eröffnung der neuen AB-Linie Trogen-Appenzell abgeschafft. Was aus logistischen Gründen nachvollziehbar sein mag, ist es aus regionalpolitischen keineswegs. Die Umsteigeverbindungen in Trogen sind kein gleichwertiger Ersatz. Sie sind schwerfälliger und über 30% teurer. Im Winter ist es sogar ab und zu so, dass die AB einem vor der Nase davonfährt.

Es gibt meines Erachtens keine wesentlichen Argumente aus Wäldler Sicht, die für die Verbindung nach St. Gallen via Trogen sprechen. Die Schlaufenverbindung SG-Kaien-Wald-Heiden ist hingegen direkt, günstiger und bei Wäldlern bereits heute sehr beliebt, wo sie schon installiert ist. Die Verbindung über Trogen sollte für den Schülerverkehr ausgerichtet sein und alle zwei Stunden fahren.

In diesem Sinne setze ich mich ein für eines der beiden Szenarios, wie Wald in Zukunft an St. Gallen angeschlossen sein sollte:

Strategie A (Priorität): Wäldler-Kurse stündlich an Rehetobler-Linie anknüpfen; Trogen im Zweistundentakt
--

Ich plädiere dafür, dass für die Umsetzung des neuen ÖV-Konzepts die grundsätzliche Frage gestellt wird, ob es richtig ist, dass Wald vor allem an die teure und schwerfällige Linie Heiden-Trogen an St. Gallen angebunden ist. Das Umsteigen in Trogen ist unbequem und - da für die Fahrt nach St. Gallen eine Zone mehr als via Kaien-Rehetobel anfällt - wie erwähnt sehr teuer (z. B. im Vergleich mit einer ähnlichen Strecke im Nordwestschweizer Verbund TNW).

Besser wäre es meines Erachtens, dass **stündlich ein Kurs Heiden-Rehetobel-St. Gallen via Wald fährt und umgekehrt stündlich ein Kurs in der Gegenrichtung in Wald kehrt**. Dieselbe Linie von St. Gallen würde entsprechend wie die heute bestehenden Nachtbusse via Wald nach Heiden zurückgeführt. **Die Linie Heiden-Trogen**

könnte im Zweistudentakt geführt werden, damit die Schülerbedürfnisse und die Aussenquartiere von Trogen abgedeckt sind. St. Gallen ist damit vernünftig mit Wald verbunden, da schnell und günstig, letzteres sowohl für die Gemeinde Wald als auch für die Fahrgäste. Ausserdem profitieren Bequemlichkeit und Komfort wegen des Umsteige-Wegfalls massgeblich.

Eine neue Wendeschleife für Postautos, die den oben beschriebenen Fahrplanumbau unterstützt, könnte man meines Erachtens am Standort Unterdorf (jetziger Haltestellenbereich) prüfen. Die Buchten müssten dabei wohl etwas vergrössert werden, damit die Postautos in einem Anlauf wenden können. Alternativ liesse sich die Prüfung einer Schleife im Aufschüttungsbereich der Kurve am Standort Grunholz vornehmen. Sollte die Grunholzschleife realisierbar sein, könnte man auch die Südquartiere Walds an den stündlichen Direktkurs nach SG anschliessen.

Ich ersuche die Gemeinde Wald und Postauto, diesen Strategiewechsel im neuen ÖV-Konzept zu prüfen. Mit den beschriebenen Änderungen würde man das ÖV-Angebot in Wald mit überschaubarem Aufwand massiv attraktiver machen.

Strategie B (Alternative):	Trogener Linie beibehalten, aber Kurse Rehetobel-St. Gallen im Kaien wieder auf Trogener Kurs abstimmen (nahtloses Umsteigen); Taktverdichtung am Wochenende
-----------------------------------	---

1.

Fehlende Anschlüsse nach Wald (im Kaien, wenn das Postauto von St. Gallen her kommt): **BEHEBEN**

Die schlechte Situation mit den nicht mehr gegebenen Anschlüssen nach Wald, wenn man von St. Gallen kommt (Ankunft aus St. Gallen im Kaien xx.44; Abfahrt Kaien nach Trogen aber 8 Minuten vorher), muss behoben werden. Früher war es wie erwähnt so, dass dieser Anschluss mit einer Minute Umsteigen existierte – bis die Appenzeller Bahn den Fahrplan umstellte.

Wenn es nicht möglich ist, mehr Kurse aus St. Gallen nach Heiden direkt in Wald zu wenden (= Strategie A), muss in Strategie B meines Erachtens dafür gesorgt sein, dass dieser Anschluss von St. Gallen im Kaien wieder hergestellt wird.

2.

Angebot am Wochenende auf 1 Stunde **VERDICHTEN** und Angebot am Samstag und Sonntag Abend mit Direktkursen nach St. Gallen **AUSBAUEN**

Das Konzept sieht eine Taktverdichtung an Wochenenden vor. Der Studentakt am Wochenende ist zu begrüssen. Folgende Vorschläge dienen entsprechend der Ergänzung der generell guten Stossrichtung.

Das letzte Kurspaar über Trogen verkehrt **am Sonntag** bereits um 20.08 Uhr ab Wald nach Heiden. Dieses dünne Angebot kann mit wenig Aufwand stark verbessert werden:

- Vorschlag: Drei zusätzliche Kurse Wald ab 20.47, 21.47, 22.47 am **Sonntag** anbieten (wie jetzt am Samstag).
- Zusätzlich: Der zweitletzte Kurs Heiden-Rehetobel-St.Gallen soll **samstags** auch über Wald verkehren (Heiden ab 23.49; Wald ab 23.58 nach St. Gallen).

Ich freue mich, wenn meine Eingabe in geeigneter Form in die Fahrplangestaltung ab 2024 einfliesst.

Freundliche Grüsse



Andreas Pecnik