

# ÖV-Konzept 2024–2029

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029**



**Auftraggeber:**

Appenzell Ausserrhoden  
Departement Bau und Volkswirtschaft  
Departementssekretariat  
Kasernenstrasse 17a  
9102 Herisau

**Bearbeitung:**

Fachstelle öV Appenzell Ausserrhoden, Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau  
*Oliver Engler, Leiter Fachstelle, Tel. 071 353 67 66, [oliver.engler@ar.ch](mailto:oliver.engler@ar.ch)*

asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, Spinnereistrasse 29, 8640 Rapperswil-Jona  
*Jonas Schaufelberger, Projektleiter, Tel. 055 220 10 77, [jonas.schaufelberger@asaag.ch](mailto:jonas.schaufelberger@asaag.ch)*  
*Urs Heuberger, Stv. Projektleiter, Tel. 055 220 10 74, [urs.heuberger@asaag.ch](mailto:urs.heuberger@asaag.ch)*  
*Florian Egli, Projektingenieur, Tel. 055 220 10 72, [florian.egli@asaag.ch](mailto:florian.egli@asaag.ch)*

**Steuerungsgruppe:**

Dölf Biasotto, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Landammann, Vorsteher Departement Bau und Volkswirtschaft  
Lukas Gunzenreiner, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departementssekretär Bau und Volkswirtschaft  
Reto Altherr, Gemeindepräsident Teufen  
Max Eugster, Gemeindepräsident Herisau  
Margrit Müller, Gemeindepräsidentin Hundwil  
Gallus Pfister, Gemeindepräsident Heiden  
Ernst Pletscher, Gemeindepräsident Reute  
Bruno Huber, Geschäftsführer Regiobus  
Marianne Kunz-Tobler, Key Account Manager, PostAuto Gebiet Ost  
Marielle Müller, Leiterin Unternehmensentwicklung, Appenzeller Bahnen  
Patrick Ruggli, Kanton St. Gallen, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr  
Ralph Sutter, Kanton Appenzell Innerrhoden, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr



## Inhaltsverzeichnis

<b>0. Ziele und Inhalt des Konzeptes</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
1.1 Rückblick auf das Konzept 2018–2022 .....	6
1.2 ÖV-Struktur und -Potentiale .....	12
1.3 Wirtschaftlichkeit und Effizienz .....	18
1.4 Handlungsbedarf aufgrund Grundlagenanalyse.....	21
<b>2. Übergeordnete Konzepte</b> .....	<b>22</b>
2.1 Kantonaler Richtplan .....	22
2.2 Weiterentwicklung Bahnangebote (Bundesebene) .....	23
2.3 Agglo-ÖV-Konzept St. Gallen–Bodensee.....	24
2.4 Regionale Planungen .....	25
<b>3. Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene</b> .....	<b>27</b>
3.1 Bund .....	27
3.2 Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone.....	28
3.3 Verbundstrategie des Tarifverbundes Ostwind .....	28
3.4 Auswirkungen Covid-19-Pandemie .....	29
3.5 Weitere Einflussfaktoren mit Wirkung auf die öV-Nachfrage.....	30
3.6 Digitalisierung .....	31
3.7 Bedarfsangebote .....	32
3.8 Emissionsarme Mobilität im öffentlichen Verkehr.....	33
<b>4. Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben</b> .....	<b>35</b>
4.1 Anlass der Überprüfung.....	35
4.2 Mindest- und Zielvorgaben 2024–2029 .....	36
4.3 Handlungsbedarf 2024–2029 aufgrund Kennzahlen .....	39
4.4 Vorgehen bei der Überprüfung des Angebotes .....	39
4.5 Überprüfung Planzahlen 2022 mit neuen Kennzahlen .....	40
<b>5. Zusatzanalysen aufgrund Regierungsprogramm</b> .....	<b>43</b>
5.1 Regierungsprogramm 2020–2023.....	43
5.2 Verdichtungen in Hauptverkehrszeit.....	43
5.3 Alternative Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Raum .....	44
5.4 Fazit.....	46
<b>6. Angebotsentwicklung 2024–2029</b> .....	<b>47</b>



6.1	Ziele .....	47
6.2	Zielbild langfristige Angebotsentwicklung .....	47
6.3	Stossrichtungen .....	49
6.4	Massnahmen .....	50
6.5	Zielangebote je Linie .....	51
<b>7.</b>	<b>Ziele und Massnahmen Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 .....</b>	<b>54</b>
7.1	Vorgehen .....	54
7.2	Zielangebot 2029 .....	54
7.3	Erhöhung der Wirtschaftlichkeit .....	54
7.4	Vereinfachungen im Fahrplan- und Bestellverfahren .....	56
7.5	Harmonisierung der Angebotsgrundsätze .....	56
7.6	Förderung der emissionsarmen Mobilität .....	57
<b>8.</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>58</b>
8.1	Finanzierung .....	58
8.2	Infrastrukturausbauten der Appenzeller Bahnen .....	59
8.3	Bushof und Bahnhofplatz Herisau .....	60
8.4	Bushof Heiden .....	61
8.5	Behindertengerechte Haltestellen .....	62
<b>9.</b>	<b>Kostenentwicklung und Finanzierung .....</b>	<b>63</b>
9.1	Bemerkungen zum Vorgehen .....	63
9.2	Entwicklung der Kosten für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur .....	63
9.3	Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus .....	64
9.4	Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden .....	66
<b>10.</b>	<b>Langfristige Entwicklung ab 2030 .....</b>	<b>69</b>
10.1	Ausblick auf nächstes öV-Konzept .....	69
10.2	Ausbauschnitt STEP 2035 .....	69
10.3	Perspektive Bahnausbauschnitt 2050 .....	70
10.4	Schlussbemerkung .....	71
	<b>Beilagen .....</b>	<b>73</b>



## 0. Ziele und Inhalt des Konzeptes

Der Regierungsrat hat am 7. März 2017 das Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2018–2022 (öV-Konzept) erlassen. Es wurde am 8. Mai 2017 durch den Kantonsrat genehmigt.

Das öV-Konzept 2018–2022 wird auf strategischer Ebene ergänzt durch das Leitbild öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2011–2022. Das Leitbild läuft ebenfalls im 2022 aus. Der Regierungsrat hat am 21. September 2021 entschieden, das Leitbild neu in das öV-Konzept 2024–2029 zu integrieren. 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. So wurden nicht mehr wie im Leitbild 2011–2022 drei allgemeingültige nicht überprüfbare Grundsätze formuliert, die über 10 Jahre gelten, sondern es wurden:

- a) überprüfbare Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 formuliert (Kapitel 7), die der Kanton weitgehend selber erreichen kann sowie
- b) ein Zielbild als Leitlinie für die langfristige Angebotsentwicklung ab 2035 erarbeitet (Kapitel 6.2), auf das die einzelnen Angebotsschritte in diesem Konzept abgestimmt sind.

Abgestützt darauf verfolgt der Regierungsrat mit dem öV-Konzept 2024–2029 insbesondere folgende übergeordneten Ziele:

- Den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen, um dadurch
  - a) die Lebensqualität und Attraktivität von Appenzell Ausserrhoden als Arbeits- und Wohnort zu steigern
  - b) ländliche Gebiete mit alternativen Betriebsformen besser zu erschliessen
  - c) mit der Förderung der emissionsarmen Mobilität einen substanziellen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Klimastrategie zu leisten
- Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen zu stärken, um dadurch
  - a) auf fachlicher Ebene gemeinsame Ressourcen zu nutzen und die Interessen des Kantons und der ganzen Ostschweiz gegenüber Dritten wirkungsvoll zu vertreten
  - b) auf politischer Ebene die vom Bundesparlament im Jahr 2019 verabschiedeten langfristigen Ziele für den Bahnausbau AS 2035 durchzusetzen
- Die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Regionalverkehrs zu erhöhen, um die Kosten trotz Teuerung und steigender Energiepreise im Griff zu haben und die zusätzlichen Mittel vollumfänglich in den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren zu können (siehe Punkt 1).

Das öV-Konzept 2024–2029 läuft über sechs Jahre und baut als drittes Umsetzungskonzept auf der Vorgängerversion auf. Das Jahr 2023 wurde ausgelassen, weil es im zweijährigen Fahrplan- und Bestellverfahren ein Zwischenjahr darstellt. Die inhaltlichen Schwerpunkte der einzelnen Kapitel sind wie folgt:

- Rückblick und Auswertung des öV-Konzeptes 2018–2022 (Kapitel 1)
- Aufzeigen der Entwicklung des Angebotes unter Berücksichtigung der übergeordneten Konzepte, der Planungsgrundsätze und aktueller Entwicklungen (Kapitel 2)
- Aufzeigen der Entwicklung auf Bundes- und Kantonsebene (Kapitel 3)
- Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben (Kapitel 4)
- Prüfung von Taktverdichtungen gemäss Auftrag aus dem Regierungsprogramm (Kapitel 5)
- Aufzeigen der Angebotsentwicklung 2024–2029 und eines langfristigen Zielbildes für die Jahre nach 2035 (Kapitel 6)
- Definieren von Zielen und Massnahmen für die Jahre 2024–2029, die der Kanton massgebend selber beeinflussen kann (Kapitel 7)
- Aufzeigen der wichtigsten Infrastrukturprojekte und deren Finanzierung (Kapitel 8)
- Aufzeigen der Kostenentwicklung und Finanzierung (Kapitel 9)
- Ausblick auf die langfristige Entwicklung ab 2030 (Kapitel 10)

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Rückblick auf das Konzept 2018–2022

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018–2022 enthält verschiedene Ziele. Im Vordergrund steht die Angebotsentwicklung. Teil des Konzeptes waren aber auch andere Ziele wie die Lancierung der öV-Regionalgruppen oder die Überprüfung der Zahnradbahnen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die damals verfolgten Ziele dem heutigen Stand gegenübergestellt.

### 1.1.1 Entwicklung DML

Die Appenzeller Bahnen (AB) befinden sich mitten in einer umfassenden Modernisierungsphase. Ein Meilenstein wurde im Jahr 2018 mit der Beschaffung der Niederflurfahrzeuge Tango und Walzer von insgesamt rund 150 Mio. Franken sowie mit der Realisierung der Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Appenzell (DML) mit Kosten von rund 100 Mio. Franken erreicht. Das Angebot auf der DML mit dem neuen Ruckhaldetunnel wurde per Dezember 2018 eingeführt, im März 2019 folgte der Ausbau des Viertelstundentaktes nach Teufen zur Hauptverkehrszeit.

Der Angebotsausbau hat sich in den Frequenzen noch nicht niedergeschlagen. Grund ist die Corona-Pandemie, die in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Einbruch bei der Nachfrage geführt hat. Die Nachfrageentwicklung (beförderte Personen) je Linie für die Jahre 2018–2022 sieht wie folgt aus:

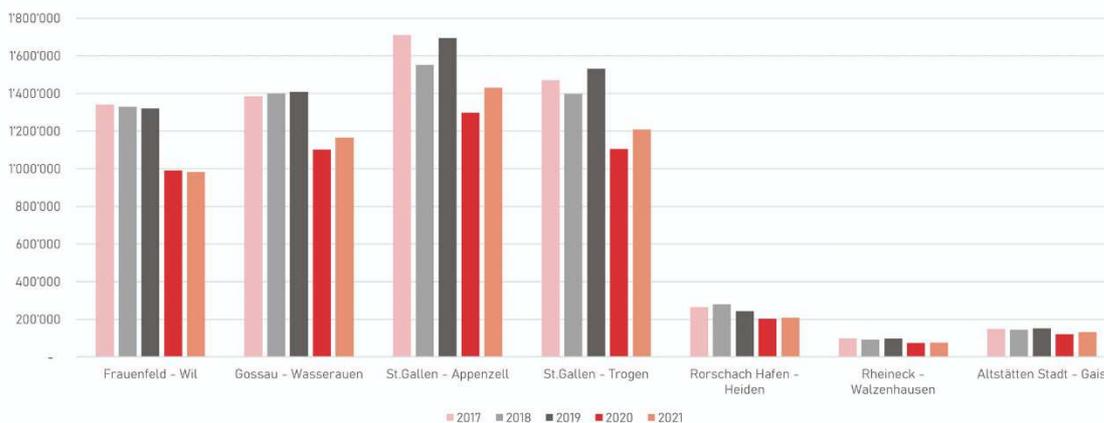


Abbildung 1: Entwicklung der Nachfrage auf den verschiedenen Linien der Appenzeller Bahnen. (Grafik: AB).

Erfreulich ist die Entwicklung der Frequenzen im Jahr 2022. Über alle Linien ergab sich gegenüber dem Jahr 2021 eine durchschnittliche Steigerung von rund xx Prozent. Auf der DML Trogen-St.Gallen-Appenzell sind es rund xx Prozent. Gegenüber 2019 (dem Jahr vor Corona) liegt die Nachfrage im Jahr 2022 nur noch xx Prozent tiefer.

**Hinweis:** Die Zahlen für 2022 liegen noch nicht für das ganze Jahr vor, zeigen aber eine Erholung. Die obige Aussage ist nach Vorliegen der Auswertung 2022 deshalb zu ergänzen und ev. anzupassen – die aktuelle Tabelle für 2018–2022 wird im März 2023 eingefügt.

### 1.1.2 Entwicklung Zielangebote

Für das Konzept 2018–2022 wurde die Methodik zur Überprüfung des Angebots und der Nachfrage leicht modifiziert. Die Systematik wurde an die des Kantons St. Gallen angeglichen, wodurch neu ein überkantonaler Vergleich möglich ist.



Im Konzept 2018 wurden sämtliche Bahn- und Busangebote in Angebotsstufen (AS) von 0 bis 3 eingeteilt, über welche der Takt sowie die Kennzahlvorgaben definiert werden. Für die AS 1–3 sind feste Taktfrequenzen vorgegeben. Die AS 0 umfasst Linien mit Spezialfunktionen (touristischer Verkehr, Schülerbeförderung, reine Abendangebote). Die Definition der Zielangebote erfolgt hier über eine Definition der Anzahl Kurspaare und/oder die damit zu erfüllenden Funktionen.

Die folgende Tabelle zeigt die Erreichung dieser Angebotsziele auf:

Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
854	Gossau SG – Herisau – Appenzell – Wasserau	3	1/2h-Takt abends 1h-Takt	1/2h-Takt abends 1h-Takt	Ja	Taktwechsel abends ab 21:00 Uhr
855	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen	3	1/2h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ja	
	Teufen – Gais – Appenzell		1/2h-Takt	1/2h-Takt	Ja	
	Eilzug SG – Appenzell		2Kp	2Kp	Ja	Eilzug durchgebunden mit 1/4h-Takt
856	Gais – Altstätten Stadt	2	1h-Takt 06–20Uhr	1h-Takt 06–20 Uhr	Ja	letzte zwei Kurse mit Bus
857	Rorschach – Heiden	2	1h-Takt bis Betriebsschluss	1h-Takt bis Betriebsschluss	Ja	Betriebsschluss:21.00Uhr
858	Rheineck – Walzenhausen	2	1h-Takt bis 20 Uhr ½-Takt HVZ und nachmittags	1h-Takt bis 20 Uhr ½-Takt HVZ und nachmittags	Ja	
870	St. Gallen – Herisau – Wattwil (S2, S4 [VAE])	3	1/2h-Takt ganztags	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h- Takt mit VAE	Ja	Hinkender 1/4h-Takt mit S81/RE, Fahrlage S2 kurz vor/nach VAE, nach 21Uhr S2 nur noch bis St. Gallen d.h. 1h-Takt auf S4 mit hinkendem 1/2h-Takt mit VAE
	St. Gallen – Herisau (S81, RE)		1/2h-Takt 06– 20Uhr	1/2h-Takt 06– 20Uhr	Ja	Hinkender 1/4h-Takt mit S2/S4, Nach 20Uhr Studenttakt auf dieser Linienführung
	St. Gallen – Herisau – Rapperswil – Luzern (VAE)		1h-Takt	1h-Takt	Ja	
80.120	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So + abends 1h- Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2h-Takt Mo–Sa bis 20Uhr So & abends 1h- Takt HVZ 1/4h-Takt	Ja	Sa-morgen 1/2h-Takt erst ab 06Uhr
80.121	Heiden – Rehetobel – St. Gallen – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spätabends 1h- Takt	1/2h-Takt Mo–Fr bis 20Uhr Sa + So und spätabends 1h- Takt	Ja	
80.158	Herisau – (Heinrichsbad) – St. Gallen Arena – Abtwil SG – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo– Sa, So und spätabends 1h- Takt	1/2h-Takt Mo–Sa, So und spätabends 1h- Takt	Ja	Samstags ab 18Uhr Studenttakt, Donnerstag 1/2h-Takt abends ausgedehnt aufgrund Abendverkauf
80.171	Herisau – Schwellbrunn (Dorf)	2	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	1h-Takt Mo–So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	Ja	1/2h-Takt hinkend
	Schwellbrunn – Sommetal	1	min. 8 Kurse täglich	9 Kurse täglich	Ja	



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
	Schwellbrunn – Risi	1	min. 8 Kurse täglich	9 Kurse täglich	Ja	
80.180	Herisau – Hundwil – Stein AR – St. Gallen	2	1h-Takt Mo–So inkl. Abend	Studenttakt Mo–So inkl. Abend HVZ-Kurse zwischen Herisau – Stein AR	Ja	Nächte Fr–Sa Nachtbusangebot
80.181	Herisau – Teufen – Trogen	0	1-2 Kp. an Schultagen	2 Kp. an Schultagen	Ja	
80.182	Brunnadern-Neckertal – Schönggrund – Waldstatt – Herisau	2	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr	Ja	Sonntag letzter Kurs knapp vor 20 Uhr
80.183	Herisau – Schwellbrunn – Schönggrund (Abendbus)	0	4 Kp., Fr–Sa 5Kp	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	Nein	Letzter Kurs in Gegenlastrichtung fehlt jeweils.
80.190	Teufen – Speicher – Speicherschwendi	1	1h-Takt 06–20Uhr, angepasst an Schule	1h-Takt 06–19Uhr, Sa–So Angebot ausgedünnt	Nein	Aktuell noch sehr früher Betriebschluss. Ausbau Linie geplant (inkl. Verlängerung bis St. Gallen), wird ab 2023 umgesetzt
80.222	Heiden – Rheineck	1	1h-Takt 06-20Uhr, Sa–So Lücken	1h-Takt 06–20Uhr, So nur 2h-Takt	Ja	Samstags bereits durchgehender Studenttakt
80.223	Heiden – Walzenhausen – Rheineck (Abendbus)	0	4 Kp (Fr-Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	Ja	
80.224 80.225	Heiden – Zelg/Lachen – Walzenhausen – St. Margrethen	1	1h-Takt 06–20Uhr (je 8Kp 224/225)	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	Ja	1h-Takt durch Überlagerung 224/225 nur auf gemeinsamen Abschnitten. Einzelne Linien ungefähr 2-Stunden-Takt.
80.226	Heiden – Heerbrugg	2	1h-Takt 06–20Uhr 1-2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends	1h-Takt 06–20Uhr 1-2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	Ja	Taktlücken Sa/So aufgrund Überlagerung mit 227.
80.227	Heiden – Altstätten	0	6Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	Ja	Versuchsbetrieb, Kurse Sa/So direkt bis/ab Heiden.
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg – Reute	0	Rufbus 20-24Uhr	Rufbus 20:30–23:30	Nein	Bediendauer verkürzt wegen Anschluss-Situation in Heiden (Bus auf Knoten 30 statt 00)
80.229	Heiden – Oberegg – St. Anton – Trogen	0	4Kp, dazu einige Schülerkurse auf Teilstrecken	4.5Kp, keine Teilstrecken	Ja	
80.230	Heiden – Wald – Trogen	2	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa–So 2h-Takt 07-20Uhr	Ja	letzter Kurs Mo–Fr zwischen 21 und 22 Uhr, danach Kurs auf Teilstrecke durch 80.121
80.791	Urnäsch – Schwägalp	1	1h-Takt 07-19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	1h-Takt 07-19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	Nein	Auch in der Hauptsaison 2 Taktlücken
80.792	Nesslau – Schwägalp	1	1h-Takt 07-19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	1h-Takt 07-19Uhr mit Lücken in der Zwischensaison	Nein	Auch in der Hauptsaison 2 Taktlücken



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kurspaare Mo–Fr		Erreicht	Bemerkungen
			Ziel	Ist 2022		
855 (N)	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen	3	2 Kurse in Lastrichtung. Auf Bergfahrt via St. Georgen)	3 Kurse in Lastrichtung	Ja	Erster Kurs noch während Bedienzeitraum Tagesangebot und nicht via St. Georgen
	Teufen – Gais – Appenzell	3	2 Kurse in Lastrichtung.	3 Kurse in Lastrichtung	Ja	Erster Kurs noch während bedienzeitraum Tagesangebot
80.120 (N)	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg	3	2 Kurspaare	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurspaare nach Engelburg.	Ja	
80.121 (N)	Heiden – Rehetobel – St. Gallen – Engelburg	3	1 Kurs in Lastrichtung	2 Kurse Richtung Rehetobel – Wald – Heiden	Ja	

### 1.1.3 Entwicklung Kennzahlen

Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad orientieren sich an den Vorgaben des Bundes. Gegenüber dem Konzept 2011–2016 wurden die Grundsätze angepasst. Neu wurden eine Mindest- sowie Zielvorgabe je Linie ausgewiesen. Kann die Mindestvorgabe nicht eingehalten werden, sind Massnahmen zu ergreifen. Das Erreichen der Zielvorgabe wiederum ist massgebend für einen allfälligen Ausbau des Angebots. Die Werte der Kennzahlen basieren dabei auf langjähriger Erfahrung auf Bundes- und Kantonebene und werden jeweils im aktuellen öV-Konzept festgelegt. Aufgrund der vielen kantonsübergreifenden Linien ist eine Harmonisierung der Kennzahlen mit den Nachbarkantonen wichtig (vgl Kapitel 4).

Aufgrund der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 und des damit verbundenen Rückgangs der Auslastung von öffentlichen Verkehrsmitteln wurden zusätzlich die Werte von 2019 herangezogen.

Nr	Linienführung	AS	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
85 4	Gossau SG – Herisau – Appenzell – Wasserauen	3	35% / 45%	42.71 %	36.29 %	min	min	2.0 / 3.0	1.93	1.59	knapp	nein
85 9	St. Gallen – Speicher – Trogen (S21)	3	35% / 45%	33.73 %	41.55 %	nein	min	2.0 / 3.0	4.34	3.42	Ziel	Ziel
85 5	St. Gallen – Gais – Appenzell (S22)	3	35% / 45%	51.56 %	41.67 %	ziel	min	2.0 / 3.0	2.85	2.34	Min	Min
85 6	Gais – Altstätten Stadt	2	30% / 40%	24.96 %	18.74 %	nein	nein	1.2 / 2.0	2.00	1.79	Ziel	Min
85 7	Rorschach – Heiden	2	30% / 40%	29.62 %	24.74 %	knapp	nein	1.2 / 2.0	3.01	2.76	Ziel	Ziel
85 8	Rheineck – Walzenhausen	2	30% / 40%	29.98 %	18.83 %	knapp	Nein	1.2 / 2.0	2.93	2.30	Ziel	Ziel
87 0	St. Gallen – Herisau – Wattwil (S2, S4)	3	35% / 45%	45.42 %	45.97 %	ziel	ziel	2.0 / 3.0	2.19	1.69	Min	nein
	St. Gallen – Herisau (S81, RE)	3	35% / 45%	58.63 %	50.00 %	ziel	ziel	2.0 / 3.0	1.99	1.45	knapp	nein
	St. Gallen – Herisau –	3	35% / 45%	66.03 %	68.99 %	ziel	ziel	2.0 / 3.0	3.01	2.01	Ziel	Min



Nr	Linienführung	A S	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
	Rapperswil – Luzern (VAE)											
80. 12 0	Heiden – Eggersriet – St. Gallen	3	30% / 40%	61.73 %	50.48 %	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	1.79	1.38	Min	Min
80. 12 1	Heiden – Rehetobel – St. Gallen	3	30% / 40%	48.13 %	50.35 %	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	2.07	1.18	Ziel	Min
80. 15 8	Herisau – (Heinrichsbad) – St. Gallen Arena – Abtwil SG – Engelburg	3	30% / 40%	55.73 %	49.08 %	Ziel	Ziel	1.2 / 2.0	2.50	1.94	Ziel	Min
80. 17 1	Herisau – Schwellbrunn – Sommertal/Risi	2	25% / 35%	32.46 %	29.03 %	Min	Min	0.8 / 1.2	1.53	1.32	Ziel	Ziel
80. 18 0	Herisau – Hundwil – Stein AR – St. Gallen	2	25% / 35%	40.19 %	38.61 %	Ziel	Ziel	0.8 / 1.2	1.11	0.72	Min	Nein
80. 18 1	Herisau – Teufen – Trogen	0	15% / 25%	125.38	101.27 %	Ziel	Ziel	0.3 / 0.6	2.17	1.87	Ziel	Ziel
80. 18 2	Brunnadern- Neckertal – Schönengrund – Waldstatt – Herisau	2	25% / 35%	35.38 %	29.19 %	Ziel	Min	0.8 / 1.2	1.01	0.74	Min	knapp
80. 18 3	Herisau – Schwellbrunn – Schönengrund (Abendbus)	0	15% / 25%	37.49 %	34.91 %	Ziel	Ziel	0.2 / 0.4	0.66	0.47	Ziel	Ziel
80. 19 0	Teufen – Speicher – Speicherschen di	1	20% / 30%	54.28 %	25.76 %	Ziel	Min	0.4 / 0.8	0.77	0.61	Min	Min
80. 22 2	Heiden – Rheineck	1	20% / 30%	35.73 %	38.52 %	Ziel	Ziel	0.4 / 0.8	1.10	1.02	Ziel	Ziel
80. 22 3	Heiden – Walzenhausen – Rheineck (Abendbus)	0	15% / 25%	22.87 %	22.55 %	Min	Min	0.2 / 0.4	0.41	0.27	Ziel	Min
80. 22 4 80. 22 5	Heiden – Zelg/Lachen – Walzenhausen – St. Margrethen	1	20% / 30%	22.04 %	21.50 %	Min	Min	0.4 / 0.8	0.71	0.68	Min	Min
80. 22 6	Heiden – Heerbrugg	2	25% / 35%	31.53 %	34.38 %	Min	Min	0.8 / 1.2	1.02	0.97	Min	Min
80. 22 7	Heiden – Altstätten	0	15% / 25%	24.54 %	25.76 %	Min	Ziel	0.2 / 0.4	0.69	0.51	Ziel	Ziel
80. 22 8	PubliCar- Nachbus Oberegg – Reute	0	15% / 25%	18.40 %	19.25 %	Min	Min	0.2 / 0.4	0.12	0.09	Nein	Nein



Nr	Linienführung	A S	KDG			Erreicht		Einsteiger/km			Erreicht	
			Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST	Min/ Ziel	2019 IST	2021 IST	2019 IST	2021 IST
80. 22 9	Heiden – OberegNg – St. Anton – Trogen	0	15% / 25%	16.95 %	16.79 %	Min	Min	0.3 / 0.6	0.46	0.49	Min	Min
80. 23 0	Heiden – Wald – Trogen	2	25% / 35%	32.24 %	34.22 %	Min	Min	0.8 / 1.2	1.16	0.87	Min	Min
80. 79 1	Urnäsch – Schwägalp	1	20% / 30%	73.87 %	73.36 %	Ziel	Ziel	0.4 / 0.8	1.45	1.31	Ziel	Ziel
80. 79 2	Nesslau – Schwägalp	1	20% / 30%	23.49 %	21.35 %	Min	Min	0.4 / 0.8	0.42	0.30	Min	Nein
85 4 (N)	Gossau– Appenzell– Wasserauen (Nachtbus)	0	15% / 25%	36.18 %	19.89 %	Ziel	Min	0.3 / 0.6	0.66	0.69	Ziel	Ziel
85 5 (N)	St. Gallen – Gais – Appenzell (Nachtbus)	0	15% / 25%	118.5 %	19.51 %	Ziel	Min	0.3 / 0.6	1.43	1.39	Ziel	Ziel
85 6 (N)	Altstätten–Gais (Nachtbus)	0	15% / 25%	34.83 %	23.35 %	Ziel	Min	0.3 / 0.6	0.36	0.36	Min	Min
85 9 (N)	St. Gallen – Speicher – Trogen (Nachtbus)	0	15% / 25%	85.24 %	20.18 %	Ziel	Min	0.3 / 0.6	2.12	2.05	Ziel	Ziel
80. 12 0 (N)	Heiden – Eggersriet – St. Gallen	0	15% / 25%	64.70 %	38.75 %	Ziel	Ziel	0.3 / 0.6	1.65	2.53	Ziel	Ziel
Legende:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt			Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt			Grün: Alle Vorgaben erreicht.		

#### 1.1.4 Fazit

Die Zielangebote wurden mehrheitlich erreicht. Die Abweichungen geben vor allem Hinweise auf wenig tragbare Angebote in Randstunden, bei denen Kompromisse aus Angebotswünschen und Finanzierung gefunden werden mussten.

Insgesamt ist der Grad der Zielerreichung hingegen mittelmässig und wurde durch die Auswirkungen von Covid-19 teilweise noch verschlechtert. Hervorzuheben sind diesbezüglich insbesondere:

- Die Ausbauten der Angebote sowie die grossen Erneuerungen beim Rollmaterial auf den AB-Stammlinien (DML und GAW) haben gegenüber dem letzten Konzept zu einer verschlechterten Wirtschaftlichkeit geführt, auch bedingt durch die gestiegenen Abschreibungen aufgrund der total erneuerten Fahrzeugflotte. Auch die Nachfrage auf den neuen Angeboten hat wegen Covid-19 noch nicht die gewünschte Höhe erreicht (vgl. Kapitel 3.4). Auf diesen Bahnlinien ist im Konzept 2024–2029 eine Konsolidierung anzustreben; zusätzliche Angebotsausbauten sind erst auf das Ende der Konzeptperiode realistisch. Dies auch deshalb, weil das neue Servicezentrum (vgl. Kapitel 8.2.1) ab 2025 zusätzliche wiederkehrende Kosten auslöst, die sich negativ auf den Kostendeckungsgrad der betroffenen Linien auswirkt.



- Die Situation auf den Zahnradbahn-Linien der AB bleibt punkto Nachfrage und Wirtschaftlichkeit kritisch. Die im Nachgang zum Konzept 2018–2022 aufgestellte Stossrichtung (Bahnstudie Appenzeller Zahnradbahnen vgl. Kapitel 2.4.2) ist weiterzuverfolgen.
- Auf den Buslinien sind ohne Covid-Effekte keine nennenswerten Abweichungen von den Mindest- und Zielwerten zu verzeichnen. Allerdings sind auf den meisten Linien zumindest in einer der beiden Kategorien nur die Mindestwerte erreicht und somit ein Ausbau nicht angezeigt. Folgende Buslinien sind speziell zu nennen:
  - PubliCar Oberegg–Reute: Die Nachfrage ist pro Kilometer weiter sinkend. Eine Neukonzeption lässt sich hier längerfristig nicht vermeiden, wobei der Effekt der neusten Fahrplananpassungen aufgrund kurzer Messperiode noch nicht ausgewertet werden kann.
  - Auf einzelnen weiteren Linien hat die Covid-19-Pandemie aufgezeigt, dass die Mindestwerte aufgrund der Erlöseinbrüche nicht mehr erreicht werden. Betroffen sind die Linienkette 180/182 St. Gallen–Herisau–Neckertal sowie die Linie 792 Schwägalp–Nesslau.
  - Im Vorderland liegen die meisten Linien wegen der pandemiebedingten Erlöseinbrüche ebenfalls unter den Zielvorgaben.
  - Die Linie Urnäsch–Schwägalp weist sehr hohe Kennzahlen auf; zusammen mit der steigenden Bedeutung des Freizeitverkehrs sind im vorliegenden Konzept Verbesserungen im Angebot zu prüfen.

## 1.2 ÖV-Struktur und -Potentiale

Als Handlungsanweisung aus dem ÖV-Konzept 2018–2022 wurden für das Konzept 2024–2029 erstmals ausführlichere Struktur- und Potentialanalysen durchgeführt. Diese Resultate werden in den folgenden Unterkapiteln aufgezeigt. Mangels Datengrundlage ist der Freizeitverkehr nicht abgebildet.

### 1.2.1 Siedlungs- und ÖV-Struktur

→ Karte im Format A3 vgl. Beilage 1

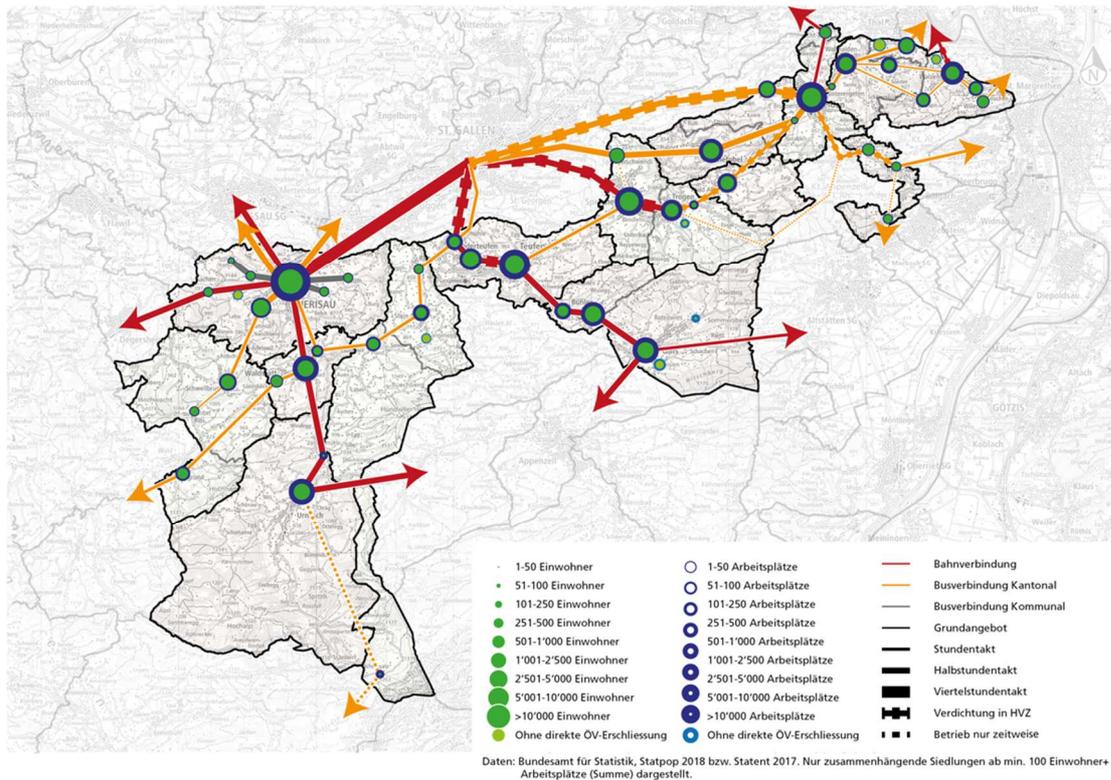


Abbildung 2: Siedlungs- und ÖV-Struktur des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Daten: BAV/BfS, Grafik: asa.

Die Karte zeigt auf, welche Siedlungen mit welchem Takt erschlossen sind; dabei wird nicht auf Gemeindebasis, sondern auf Basis zusammenhängender Siedlungen gerechnet.

Eine zusätzliche Zahlenanalyse (vgl. Tabellen in Beilage 2) zeigt auf, dass ab einer Siedlungsgrösse von 2'000 Einwohnern ein Halbstundentakt Standard ist; dies gilt eigentlich bereits ab 1'000 Einwohnern mit 2 Ausnahmen (Wolfhalden und Walzenhausen). In der Hauptverkehrszeit weisen verschiedene Siedlungen sogar einen Viertelstundentakt auf, darunter nebst Herisau alle drei mit über 4'000 Einwohnern (Teufen, Speicher, Heiden) – aber auch einige kleinere Siedlungen, die an entsprechenden Linien liegen (etwa Grub); umgekehrt weisen nur zwei Siedlungen mit über 2'000 Einwohnern keinen 15-Minuten-Takt auf (Urnäsch, Gais).

Die Netzstruktur und die zusätzlichen Auswertungen zeigen auf:

- Es gibt nur einzelne, kleine Siedlungen ohne öV-Angebot
- Walzenhausen und Wolfhalden sind im Vergleich zu anderen ähnlich grossen Siedlungen „unterbedient“, aber auch Lachen und Zelg (auf kleinerem Gesamtniveau).
- Die zahlreichen Streusiedlungen im Kanton können mit dieser Art von Analyse und Angebot kaum sinnvoll dargestellt und angebunden werden (vgl. dazu auch Kapitel 5.3).

### 1.2.2 Pendlerströme

→ Karten in Originalgrösse vgl. Beilage 3a und 3b

Die folgende Karte (Beilage 3a) stellt die Pendlerströme (über alle Verkehrsmittel) innerhalb des Kantons Appenzell Ausserrhoden dar; Quelle ist die Pendlermatrix des Bundesamtes für Statistik, aktuellster Stand 2018. Für die weiteren Verkehrszwecke (Einkaufs-, Schüler- und Freizeitverkehr) besteht keine verwertbare Datengrundlage.

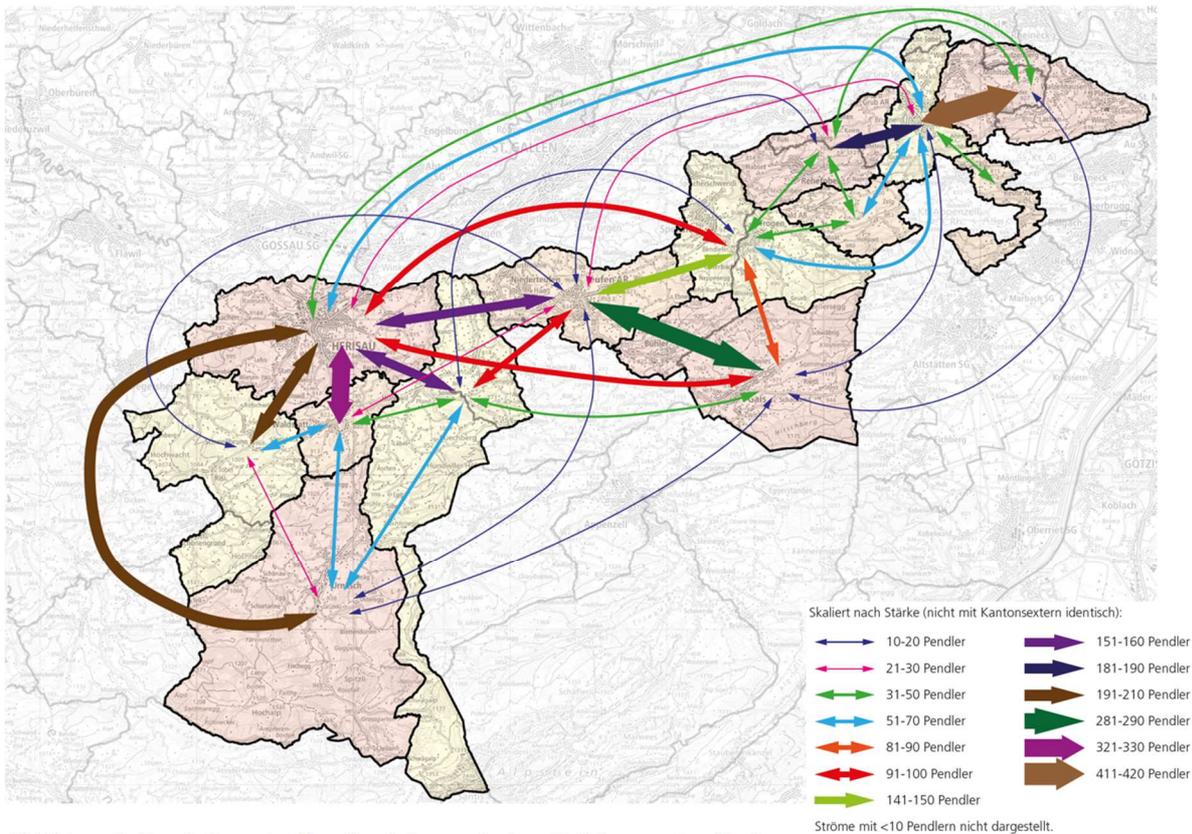


Abbildung 3: Darstellung der Pendlerströme zwischen Teilräumen des Kantons AR. (Hinweis: Farben dienen lediglich zur Verdeutlichung der Strichstärken). Daten: BfS, Grafik: asa.

Dabei zeigt sich klar:

- Wichtigste innerkantonale Ziele sind Herisau für das Hinterland, Teufen für das Mittelland und Heiden für das Vorderland.
- Die Pendlerströme zwischen Vorder-, Mittel- und Hinterland sind vergleichbar gering, allerdings nicht ganz vernachlässigbar – bedeutend sind vor allem die Ströme zwischen Teufen und dem Raum Speicher/Trogen sowie zwischen Teufen, Stein, Hundwil und Herisau und um Heiden.

Die zweite Karte (Beilage 3b) zeigt die Pendlerströme auf, die über den Kanton hinausführen, wiederum basierend auf der Pendlermatrix BfS 2018:

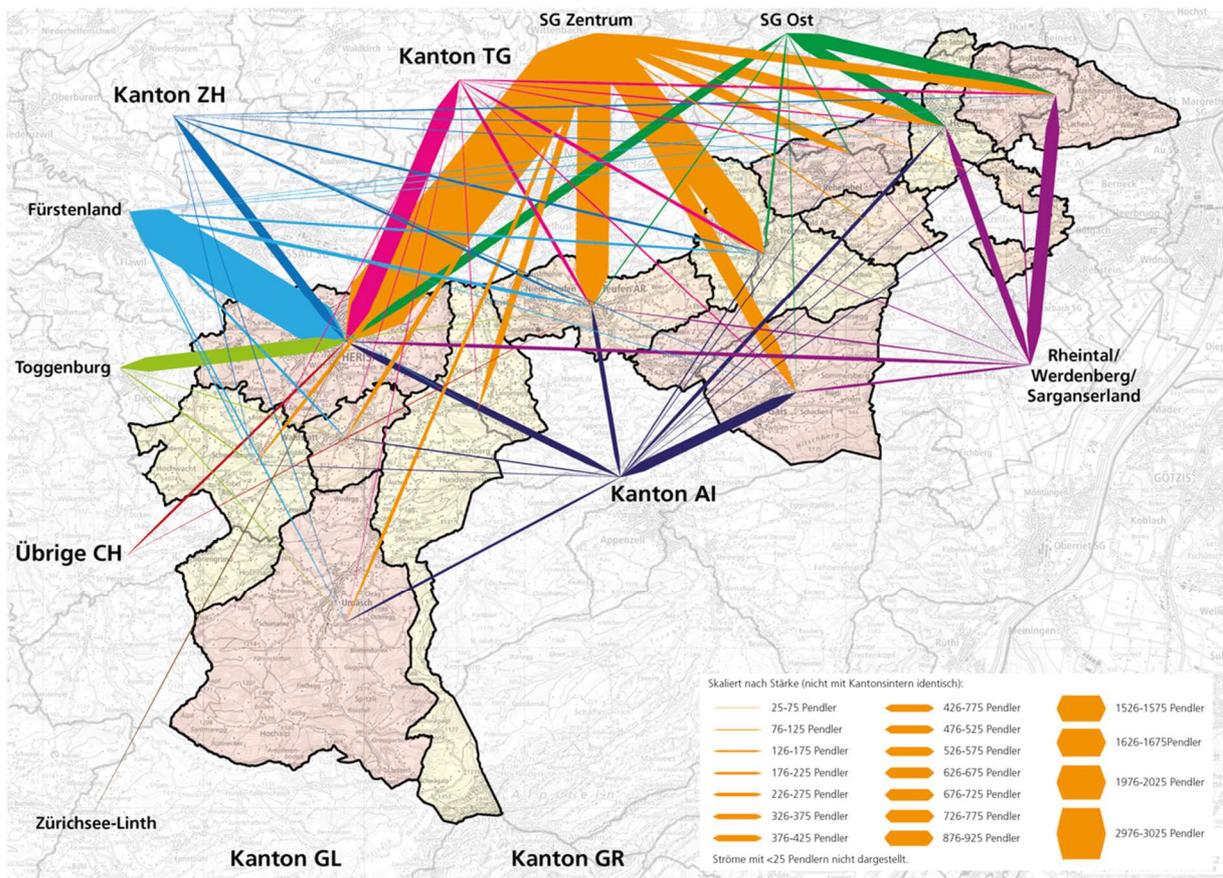


Abbildung 4: Karte «Pendlerströme über die Kantonsgrenze». Karte in Originalgrösse vgl. Beilage 3b. (Farben nur zur Unterscheidung der Zielregionen verwendet). Daten: BfS, Grafik: asa.

Die Analyse der interkantonalen Pendelströme zeigt folgende Resultate auf:

- St. Gallen ist klar das wichtigste Ziel ausserhalb des Kantons und deutlich wichtiger als innerkantonale Ziele.
- Verbindungen in Richtung Fürstenland (inkl. Gossau) und Thurgau (ganzer Kanton) sind vor allem für den Raum Herisau stark ausgeprägt; für das Vorderland sind das Rheintal und der Raum Goldach/Rorschach (in obiger Grafik „St. Gallen Ost“) ähnlich wichtig wie die Stadt St. Gallen.
- Appenzell Innerrhoden ist im Wesentlichen nur für die per Bahn direkt angebotenen Korridore von Relevanz.
- Auffallend ist die verhältnismässig geringe Bedeutung von Zürich und Umgebung als Pendlerziel; dass diese Verbindungen trotzdem gut genutzt<sup>1</sup> und entsprechend aktiv gefordert werden, ist mit dem Freizeitverkehr und dem ggf. höheren ÖV-Modalsplit auf diesen Verbindungen zu erklären.

### 1.2.3 Nachfrage

→ Karte in Originalgrösse vgl. Beilage 4

Die folgende Karte zeigt die Nachfrageströme auf dem öV im Kanton auf (Bahn in rot, Bus in blau):

<sup>1</sup> Gemäss einer Erhebung der Appenzeller Bahnen von 2019 ist der wichtigste Zielraum St. Gallen (vor allen Umsteigebeziehungen). Bei den Umsteigebeziehungen ist der Fernverkehr von/nach Zürich am stärksten nachgefragt.

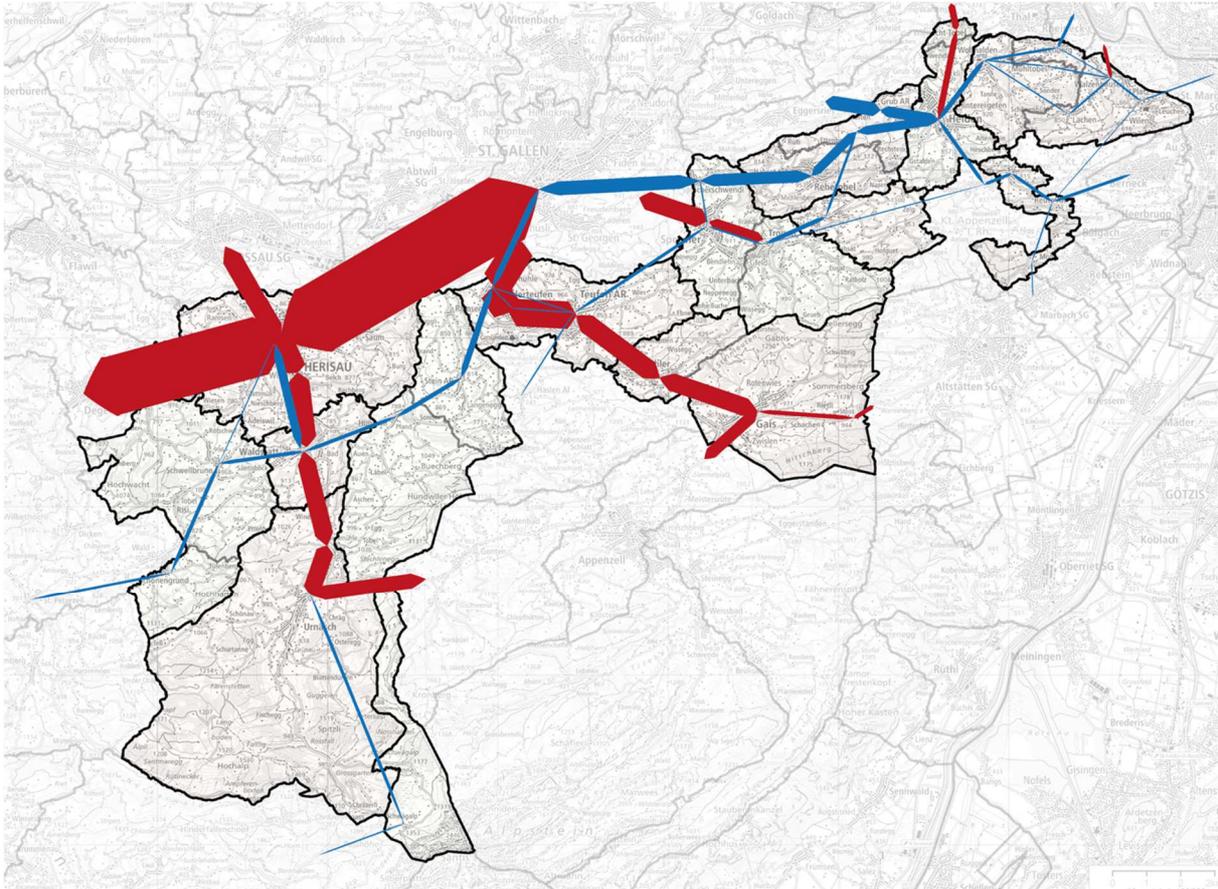


Abbildung 5: ÖV-Nachfrage im Kanton Appenzel Ausserrhoden, Mo–Fr. Rot = Bahn, Blau = Bus. Daten: Ist 2019, Grafik: asa. Karte in Originalgrösse inkl. Legende vgl. Beilage 4.

Verglichen mit den Pendlerströmen zeigt sich vor allem, dass die Verbindungen von und nach St. Gallen sehr stark hervortreten; beim Bus betrifft dies vor allem den Korridor St. Gallen–Heiden.

Die Ströme von/nach dem Rheintal und zwischen den einzelnen Kantonsteilen sind im ÖV kaum existent oder führen über St. Gallen mit teilweise erheblichem Zeitverlust.

#### 1.2.4 Freizeitverkehr

Über die Strukturanalyse kann der Freizeitverkehr aufgrund der schwachen Datengrundlage nur sehr beschränkt abgebildet werden. Nebst den Bahnachsen in Richtung Innerrhoden dürfte insbesondere die Verbindung Urnäsch–Schwägalp von grosser Bedeutung sein – die Frequenzen im Korridor sind ähnlich hoch oder sogar höher als auf verschiedenen Linien mit Erschliessungsfunktion im Vorder- und Hinterland. Die zweite hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienende Linie Heiden–St. Anton–Trogen weist hingegen sehr tiefe Frequenzen auf. Gemessen an der Gesamtnachfrage ist der Freizeitverkehr auch im Gebiet Heiden/Walzenhausen sowie zwischen Altstätten und Gais von erheblicher Bedeutung, wobei die absoluten Zahlen relativ gering sind.

Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung sollten für das nächste öV-Konzept 2030–2035 verlässlichere Daten vorhanden sein.

### 1.2.5 Modal Split

Der Modal Split zeigt die prozentuale Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel auf. Der letzte Richtplan nennt einen öV-Anteil von 18.6%, was für Schweizer Verhältnisse unterdurchschnittlich ist. Zu beachten ist dabei aber, dass die vielen Streusiedlungen in Appenzell Ausserrhoden schwer mit dem ÖV zu erschliessen sind, was sich negativ auf den Modal Split auswirkt.

Eine Studie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der ÖV-Verbände aus dem Jahr 2015 listet Appenzell Ausserrhoden mit 13 % (basierend auf Anzahl Fahrten) bzw. 24 % (Anzahl Strecken) auf Platz 26 der 106 Schweizer MS-Regionen<sup>2</sup>, wobei die Anzahl Strecken nur auf 48. Stelle liegt – diese Diskrepanz lässt darauf schliessen, dass zwar der ÖV vergleichsweise oft genutzt wird, jedoch überdurchschnittlich oft für kürzere Strecken, während längere Wege verstärkt mit dem MIV zurückgelegt werden.

Der Modalsplit für das Jahr 2019 liegt gemäss Bundesamt für Statistik für Appenzell Ausserrhoden bei 21.2 %. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung 2010–2020 auf (wobei das Jahr 2020 aufgrund Covid-19 nicht repräsentativ ist):

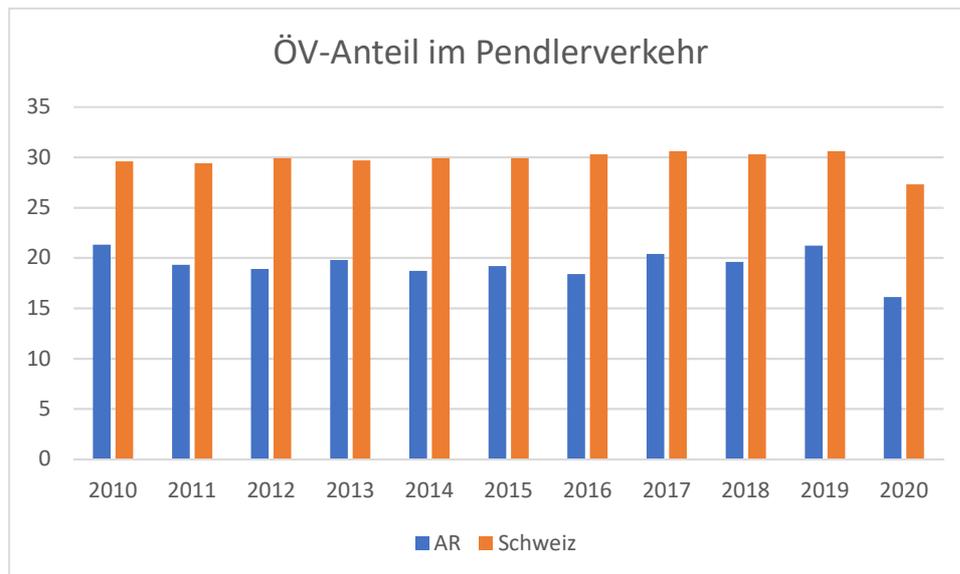


Abbildung 6: Entwicklung der ÖV-Anteile im Pendlerverkehr, CH und AR. Daten: BFS / Grafik: asa.

Die Statistik zeigt eine relativ starke Schwankung in Appenzell Ausserrhoden wohl auch durch die relativ kleine Datenbasis (für Appenzell Innerrhoden werden aus diesem Grund gar keine Daten ausgewiesen). Allerdings zeigt sich auch eine Stagnation sowohl auf Schweizerischer Ebene als auch in Appenzell Ausserrhoden trotz Angebotsausbau über diesen Zeitraum.

<sup>2</sup> Die Schweiz definiert 106 so genannte „MS-Regionen“ (von „Mobilier spatiale“, frz. für räumliche Movilität). Diese sind eine vergleichbare statistische Grösse zwischen Gemeinde und Kanton für räumliche Statistik und Forschung, haben jedoch keine politische Bedeutung (wobei kleine Kantone oftmals gleichbedeutend mit einer MS-Region sind): <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/nomenklaturen/msreg.html> .

## 1.3 Wirtschaftlichkeit und Effizienz

### 1.3.1 Kosten pro produktivem Kilometer

Die Vollkosten pro produktivem Kilometer<sup>3</sup> bieten einen guten Vergleich zwischen den Bahn- und Buslinien im Kanton, was die finanzielle Effizienz angeht. Die folgende Auswertung basiert auf den Zahlen 2019:

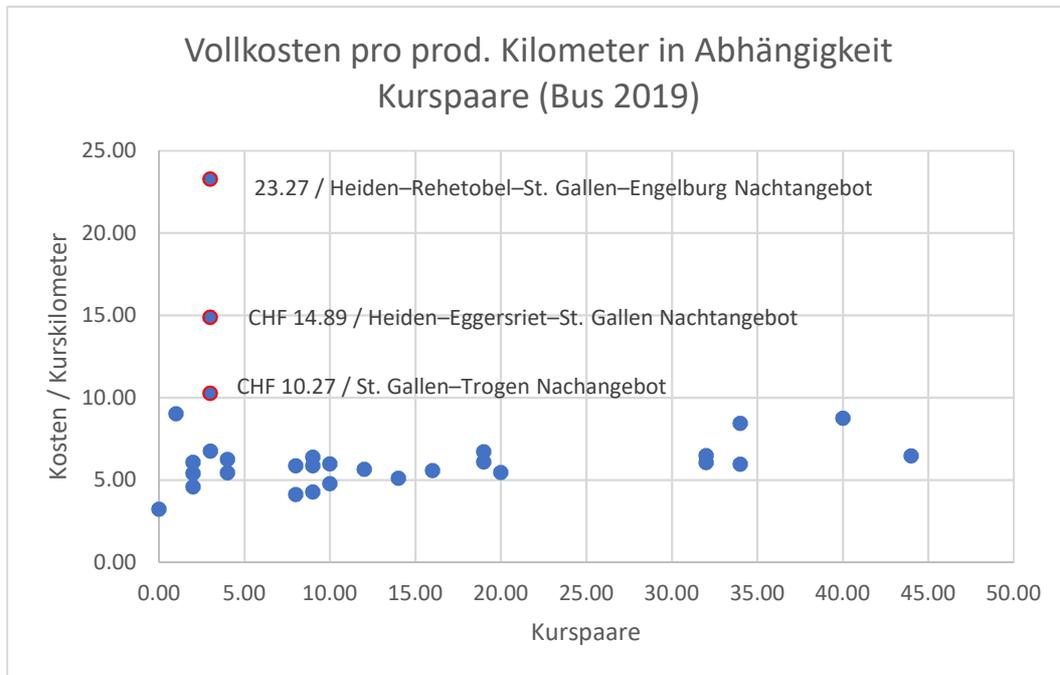


Abbildung 7: Auswertung der Vollkosten pro produktivem Kilometer für alle Buslinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Dabei zeigen sich folgende Erkenntnisse:

- Einzelne Ausreisser bei Angeboten mit wenigen Kurspaaren betreffen insbesondere die meisten Nachtangebote (St. Gallen-Trogen, St. Gallen-Gossau-Herisau, Engelburg-St. Gallen-Heiden). Allerdings sollte der volkswirtschaftliche Nutzen solcher Linien nicht unterschätzt werden.
- Ansonsten lässt sich keine Korrelation erkennen – die Kilometerkosten sind bei schwach oder stark frequentierten Linien ähnlich hoch.

<sup>3</sup> Gemäss Definition BAV: Vollkosten sind alle der Linie zugeteilten Kosten, welche für die Erbringung der Fahrleistung notwendig sind (Personal, Treibstoff, Fahrzeugfixkosten, Verwaltungskosten soweit erlaubt). Produktive Kilometer sind alle für Fahrgäste nutzbaren Kilometer, umfassen also nebst den Fahrplankilometern auch die Kilometer der Beiwagen (jedoch nicht Leerfahrten z.B. vom Depot zum Linienanfang/-ende).

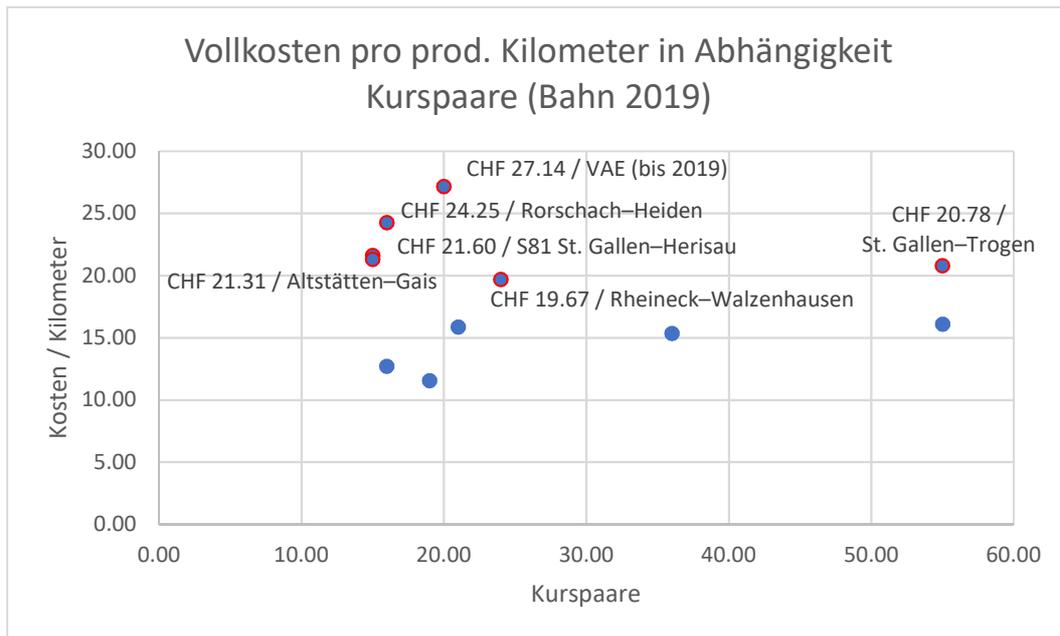


Abbildung 8: Auswertung der Vollkosten pro produktivem Kilometer für alle Bahnlinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Die Kosten pro produktivem Kilometer sind bei der Bahn kaum vergleichbar. Tendenziell eher hoch liegen:

- Die Zahnradbahnen (aufgrund ihrer Betriebsstruktur fast zwingend, da spezifische Fahrzeuge notwendig sind und aufgrund der direkten Linienführungen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt werden)
- Der Voralpen-Express – seit 2019 hat sich der bisher hohe Wert von Fr. 27.14 auf Fr. 19.90 (IST 2021) aber deutlich reduziert, dies dank Einsatz von neuem, effizientem Rollmaterial
- Die Verbindung St. Gallen–Trogen (relativ wenige Kilometer verglichen mit der Fahrzeit, aufgrund zahlreicher Halte und Streckengeometrie)
- Die S81 St. Gallen–Herisau, da diese im aktuellen Fahrplankonzept ineffizient produziert wird (1 Umlauf mit langen Standzeiten) – ab Fahrplan 2025 wird diese Leistung mit dem zweiten Fernverkehrszug St. Gallen–Chur verknüpft, was dieses Problem lösen wird

Bei allen Linien mit eher hohen Kosten sind Gründe dafür zu erkennen; aufgrund dieser Analyse besteht somit kein zwingender Handlungsbedarf.

### 1.3.2 Fahrplaneffizienz

Die Fahrplaneffizienz bezeichnet den Anteil der tatsächlichen Fahrplanstunden (Stunden, in denen ein Fahrzeug fahrplanmässig Personen befördert) an den produktiven Stunden (Stunden, in denen ein Fahrzeug im öffentlichen Einsatz steht, also inklusive Wendezeiten, aber ohne Leerfahrten) und ist somit ebenfalls ein Indikator für die betriebliche Effizienz einer Linie:

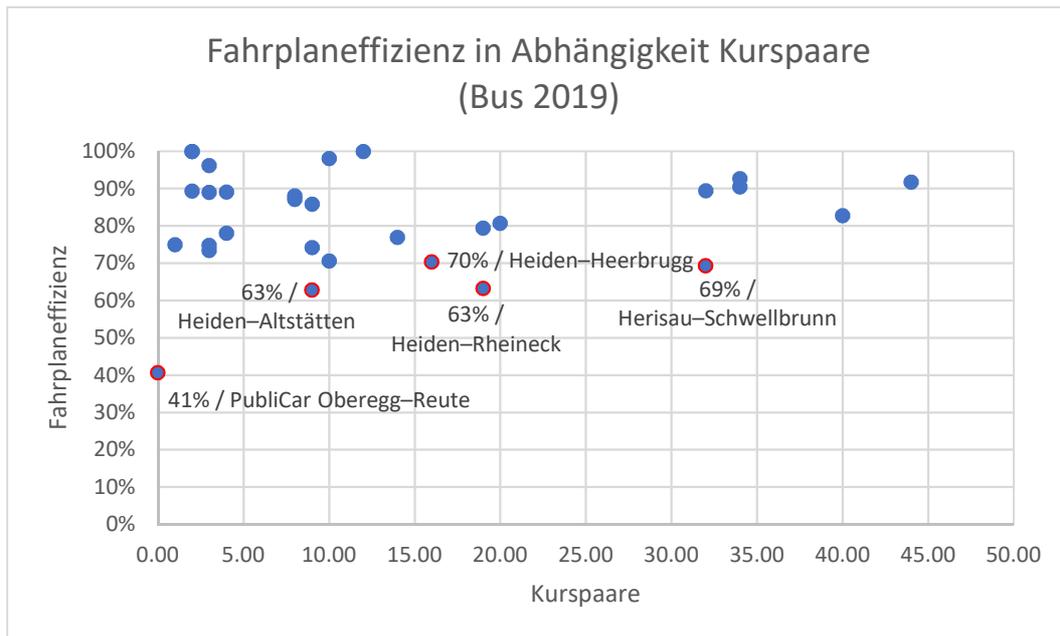


Abbildung 9: Auswertung der Fahrplaneffizienz für alle Buslinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.

Die Auswertung erfolgt wiederum aufgrund der Anzahl Kurspaare. Dabei zeigt sich, dass die Effizienz mit zunehmender Anzahl Kurspaare nur unwesentlich zunimmt.

Negative Ausreisser sind:

- Der PubliCar-Nachtbus 228 (aufgrund des Rufbus-Systems, welches automatisch viele Leer-Kilometer generiert)
- Die Linie Heiden-Altstätten (aufgrund verschiedener Leerfahrten und Standzeiten im Schülerverkehr)
- Die Verbindung Herisau-Schwellbrunn (wegen der Einrechnung des Ortsverkehrs)
- Buslinien Heiden-Rheineck und Heiden-Heerbrugg (aufgrund der relativ langen unproduktiven Standzeiten an den Endhaltestellen aufgrund der Bahn-Fahrpläne)

Ausser dem PubliCar (41 %) weisen jedoch alle Linien begründbare Werte auf, die keine zwingende Anpassung erfordern.

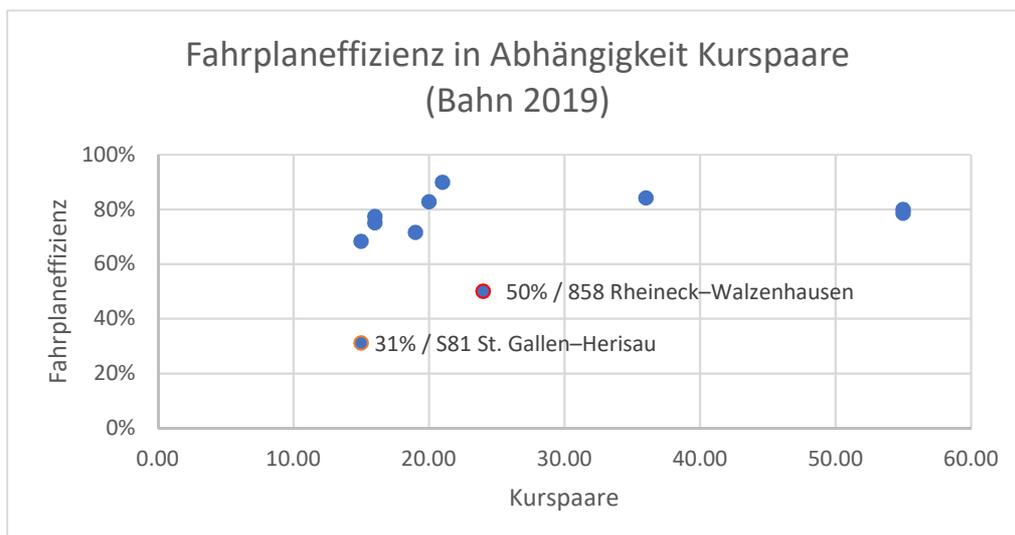


Abbildung 10: Auswertung der Fahrplaneffizienz für alle Bahnlinien mit Beteiligung des Kantons AR. Daten: Ist 2019.



Bei der Bahn ist wiederum die Linie S81 St. Gallen–Herisau negativer Ausreisser, da das Fahrzeug für zweimal 10 Minuten Fahrt eine Stunde im Einsatz steht; ebenso die Bahnlinie Rheineck–Walzenhausen mit anschlussbedingt langen Standzeiten in Rheineck. Beide Situationen lassen sich im aktuellen Fahrplangefüge nicht ohne weiteres eliminieren.

### **1.3.3 Fazit**

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Effizienz der Angebote im Kanton Appenzell Ausserrhoden gegeben ist. Negative Ausreisser sind grundsätzlich begründbar bzw. aufgrund der übergeordneten Angebotsstrukturen nicht ohne negative Folgen zu beheben. In der zukünftigen Angebotsplanung ist darauf zu achten, diese Ausreisser nach Möglichkeit zu beseitigen, soweit dies nicht ein attraktives ÖV-Angebot verunmöglicht.<sup>4</sup>

## **1.4 Handlungsbedarf aufgrund Grundlagenanalyse**

Aus den vorhergehenden Analysen ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Konzept 2024-2029:

- Prüfung zusätzlicher Angebote im AR-Vorderland zur Angleichung der Bedienungsqualität vergleichbarer Siedlungen, wo es aufgrund der Kennzahlen möglich ist
- Prüfung eines Ersatzangebotes für den bestehenden PubliCar-Nachtbus im Vorderland
- Prüfung zusätzlicher Pendlerverbindungen Rotbachtal–Speicher, Mittelland–Hinterland generell, Vorderland–Rheintal (vorerst als Ergänzung zum Basisnetz)
- Prüfung einer verbesserten Anbindung der Schwägalp

---

<sup>4</sup> Positives Beispiel ist hier beispielsweise die auf Dezember 2022 einzuführende Verknüpfung der Linien 190 und 191 in Teufen zu nennen, welche dank Eliminierung von ineffizienten Standzeiten ein deutliches Mehrangebot ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf ermöglicht.



## 2. Übergeordnete Konzepte

Dieses Kapitel dokumentiert die Handlungsanweisungen und Inputs aus anderen politischen sowie verkehrs- und raumplanerischen Konzepten. Die Zielsetzungen aus dem Regierungsprogramm 2020–2023 für den öffentlichen Verkehr werden in Kapitel 5 vertieft.

### 2.1 Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan wurde in Bezug auf die weitere ÖV-Entwicklung vertieft analysiert und mit den zuständigen Ämtern diskutiert. Dabei zeigt sich, dass im Richtplan im Wesentlichen der Status quo festgeschrieben ist. Von einer gewissen Relevanz für die weitere ÖV-Entwicklung sind die folgenden Themen:

#### 2.1.1 Raumstruktur

Im Kapitel B1 «Leitsätze der räumlichen Entwicklung» wird die Gemeindegliederung des Kantons festgesetzt, welche auch für ein zukünftiges ÖV-Leitbild relevant sein sollte:

- Herisau als klares Zentrum des Kantons.
- So genannte „grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion“ (Teufen, Speicher, Heiden). Für diese wird nebst den aktuell vorhandenen Güteklasse 5C (teilweise B) auch eine direkte Anbindung an das Agglomerationszentrum St. Gallen im Richtplan festgeschrieben.
- So genannte „mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion“ (Waldstatt, Urnäsch, Bühler, Gais, Trogen, Walzenhausen). Hier ist die aktuell geltende Güteklasse D (mehrheitlich C) festgeschrieben.
- Für alle übrigen („ländlich“ genannten) Gemeinden ist lediglich eine ÖV-Grundversorgung vorgeschrieben.

#### 2.1.2 Einzonungen / Entwicklungsschwerpunkte

Ferner legt der Richtplan fest, dass für Einzonungen eine Güteklasse D vorgeschrieben ist (Stundentakt Bus mit 300 Metern Abstand). Da in allen Gemeinden Flächen mit diesem Kriterium bestehen, in welchen noch kein Bauland eingezont ist, bedeutet dies faktisch, dass der ÖV bereits in der bestehenden Form kein Hinderungsgrund für eine weitere Siedlungsentwicklung ist und somit diesbezüglich keine weiteren Anforderungen zu beachten sind.

Als Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung sind ausschliesslich Gebiete festgelegt, welche bereits heute über eine gewisse ÖV-Grunderschliessung verfügen:

- Heiden, Gebiet „Nord“ (Bereich Haltestelle Lindenplatz, heute Güteklasse C/D)
- Herisau Bahnhof (Güteklasse A)
- Herisau untere Fabrik / Hölzli (Bereich Bushaltestelle Müli, öV-Güteklasse A/B)
- Gais Bahnhofsareal (öV-Güteklasse A)
- Bühler Nohblacke / Edelgrueb (südwestlich des Dorfs und der Bahnlinie, Güteklasse C/D).

Allerdings ist aus Sicht ÖV nicht optimal, dass zwei Gebiete (Gais, Bühler) auf Strecken liegen, auf welchen auch langfristig aufgrund der Infrastruktur und der verfügbaren Fahrzeuge lediglich ein Halbstundentakt geplant und das Potential für einen Viertelstundentakt beschränkt ist. Auch in Heiden Nord sowie im Gebiet Herisau untere Fabrik / Hölzli können ÖV-Ausbauten notwendig werden, wobei hier aufgrund der Bus-Erschliessung grössere Angebotsflexibilität besteht.

---

<sup>5</sup> Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) definiert über das ganze Land ÖV-Güteklassen in Abhängigkeit von der Entfernung zur nächsten Haltestelle, sowie der dort haltenden Verkehrsmittel und deren Taktichte (vgl. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrserschliessung-in-der-schweiz.html>)



### 2.1.3 Öffentlicher Verkehr

Das Richtplanblatt zum öffentlichen Verkehr stützt sich stark auf dem letzten Leitbild und ÖV-Konzept ab. Es gibt keine angebotsrelevanten Festlegungen aus dem Richtplanblatt. Der Tunnel in der Vögelinsegg (vgl. Kapitel 10.2) ist im Richtplan bisher nicht erwähnt; der Umgang damit wird bei der nächsten Anpassung des Richtplans zu definieren sein.

### 2.1.4 Fazit

Aus dem Richtplan sind keine wesentlichen neuen Anforderungen an den ÖV abzuleiten, da der Richtplan im Wesentlichen den Status Quo beschreibt. Langfristig wäre auf Basis des Regierungsprogramms 2020–2023 auch ein deutlich ambitionierteres Richtplanziel punkto ÖV begründbar.

## 2.2 Weiterentwicklung Bahnangebote (Bundesebene)

Die Bahn-Ausbauschritte werden grundsätzlich durch den Bund festgelegt. Dieser finanziert die dafür notwendigen Infrastruktur-Ausbauten über den so genannten Bahn-Infrastrukturfonds (BIF) und verpflichtet die Kantone, die entsprechenden Leistungen im Regionalverkehr auch zu bestellen.<sup>6</sup>

### 2.2.1 Angebotsschritt 2025

Der Angebotsschritt 2025 ist inzwischen weitgehend umgesetzt; noch ausstehend ist:

- Der Halbstundentakt im Fernverkehr St. Gallen–Chur auf Dezember 2024 (wobei einer der beiden Züge zukünftig ab Herisau fahren soll).

Die übrigen Elemente (Verlängerung IC5 von/nach Rorschach, Beschleunigung Fahrt Zürich HB–St. Gallen auf unter 60 Minuten und Drehung des Grundtaktes um 30 Minuten) sind umgesetzt.

Für Appenzell Ausserrhoden könnte der noch ausstehende Halbstundentakt interessante Anschlussmöglichkeiten in Altstätten, Heerbrugg, St. Margrethen und Rorschach bringen. Denkbar sind einzelne Anpassungen bei den Anschlusslinien noch im vorliegenden Konzept.

### 2.2.2 Angebotsschritt 2030/2035

Der AS 2030/2035 ist im Jahr 2019 durch das Parlament beschlossen worden; als wichtigstes Infrastruktur-Projekt für die Ostschweiz umfasst er den „Brüttener Tunnel“ zwischen Bassersdorf/Dietlikon und Winterthur, welcher eine bessere Verteilung und raschere Führung der Züge zwischen Zürich und der Ostschweiz ermöglicht. Daneben haben weitere Projekte im Raum Zürich und in der Ostschweiz positive Auswirkungen auf das Angebot. Der aktuelle Stand ist im Kapitel 10.2 dargestellt.

Folgende für Appenzell Ausserrhoden relevanten Änderungen sind geplant:

- St. Gallen wird zum Vollknoten im Fernverkehr (rasche Züge aus Zürich erreichen den Bahnhof vor der vollen bzw. halben Stunde).
- Die S-Bahnen fahren viertelstündlich zwischen St. Gallen und Rorschach (ggf. St. Margrethen).
- Die S3 (St. Gallen–St. Margrethen) wird um 30 Minuten gedreht und fährt direkt weiter nach Vorarlberg.
- Die S-Bahnen rund um St. Gallen werden besser verteilt und in St. Gallen zumindest teilweise besser aufeinander abgestimmt (diese Massnahme dürfte schon ca. 2030 umgesetzt sein).
- Im Gegenzug zu den Ausbauten auf der S-Bahn fällt die nur stündlich mögliche Verlängerung des IC 5 von/nach Rorschach wieder weg.

---

<sup>6</sup> Bisher wurde davon ausgegangen, dass auch Angebote im Fernverkehr umzusetzen sind; aktuell wird davon jedoch aus Spargründen zunehmend abgewichen und Fernverkehrs-Angebote trotz erfolgter Ausbauten nicht umgesetzt, wie beispielsweise der zweite schnelle FV-Zug Zürich–St. Gallen.



Bereits jetzt ist absehbar, dass der AS 2035 weitere Verbesserungen im Buskonzept insbesondere im Vorderland ermöglicht, aber teilweise auch zwingenden Anpassungsbedarf mit sich bringt. Entsprechend wird in den nachfolgenden Kapiteln vorgeschlagen, in den Jahren bis 2029 die notwendigen Konzepte für den Busverkehr zu erarbeiten und im ÖV-Konzept 2030–2035 umzusetzen. Da das Angebotskonzept 2035 aufgrund von in der Zwischenzeit aufgetauchten Problemen (vgl. Kapitel 10.2) in den nächsten Jahren konsolidiert wird, sind gesicherte Ergebnisse erst in 2–3 Jahren möglich.

### **2.2.3 Fazit/Auswirkungen**

Für Appenzell Ausserrhoden sind aufgrund der kommenden Angebotsschritte folgende Anpassungen möglich bzw. angezeigt:

- Überprüfung der Angebote im Raum Vorderland auf Horizont AS 2035 (erste Umsetzungsetappe ca. 2030): Anpassung der Buslinien an neue S-Bahn-Fahrlagen und an den übergeordneten Fernverkehr gemäss Ausbau auf 2035.
- Anpassung der Angebote ab St. Gallen an die um 30 Minuten gedrehten Fahrlagen des IC5 (Problematik besteht bereits heute, auf Anpassung wurde bisher verzichtet, da die genauen Verkehrszeiten der Halbstundentakte stark abhängig von der jährlichen Angebotsplanung sind und das bisherige Bus-Angebot im Raum noch nicht konsolidiert ist. Aktuell gewinnt die Problematik an Bedeutung, da der Eurocity München–Zürich, der in St. Gallen die Anschlüsse der Linie 121 abnimmt, häufig verspätet ist und somit zur notwendigen Zeit nicht verkehrt).

## **2.3 Agglo-ÖV-Konzept St. Gallen–Bodensee**

### **2.3.1 Inhalte**

Das Agglo-ÖV-Konzept der Agglomeration St. Gallen–Bodensee befindet sich derzeit in Überarbeitung. Wesentliche Bestandteile des Entwurfes, welcher von Mai bis Juli 2022 in Vernehmlassung war, sind:

- Eine Verdichtung der Anbindung Haupt–Nebenzentrum sowie Nebenzentrum–benachbartes Nebenzentrum auf 15-Minuten-Takt (betrifft in AR: St.Gallen–Herisau und Gossau–Herisau, wobei ersteres bereits weitgehend umgesetzt ist).
- 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.

Aufgrund der Vernehmlassung wurde eine zusätzliche Vertiefungsplanung für den Raum Herisau ergänzt; diese wird mit dem vorliegenden Konzept abgestimmt.

### **2.3.2 Fazit/Auswirkungen**

Das neue Agglo-ÖV-Konzept ist auf einen Zielhorizont 2035 ausgelegt; entsprechend ist eine Umsetzung im vorliegenden Konzept 2024–2029 noch nicht zwingend, aber die notwendige Planungsarbeit insbesondere im Raum Gossau/Herisau ist vorzusehen. Ausbauten in diesem Zeitraum sind so zu planen, dass sie nicht im Widerspruch zu den Grundsätzen und Zielen des Agglo-ÖV-Konzeptes stehen.



## 2.4 Regionale Planungen

In verschiedenen Regionen wurden seit 2018 zusätzliche ÖV-Planungen und Zusatzstudien durchgeführt, die wie folgt Einfluss auf das Konzept 2024–2029 haben:

### 2.4.1 Buskonzept Appenzeller Vorderland

Das Buskonzept Vorderland wurde in direkter Folge des ÖV-Konzeptes 2018–2022 erarbeitet und zeitgleich zur Einführung Durchmesserlinie und zu den neuen Fernverkehrs-Fahrzeiten ab Dezember 2018 umgesetzt.

Wesentlicher Inhalt des Konzeptes war die Auflösung des bisherigen Busnotens zur vollen Stunde in Heiden zugunsten gezielterer Anschlüsse in St. Gallen und an den übrigen Bahn-Anschlusspunkten. Einzelne Nebenlinien wurden in eine asymmetrische Fahrlage verschoben, um weiterhin schlanke Bus-Anschlüsse ohne Fahrzeugmehrbedarf zu erreichen (Linie 224/225) bzw. die ebenfalls asymmetrische Fahrlage der Durchmesserlinie in Trogen abzunehmen (Linien 229, 230).

Die Umsetzung des Konzeptes ist grundsätzlich gut angelaufen und nach einigen Justierungen weitgehend akzeptiert. Die angestrebte Systematisierung konnte aber insbesondere in den Gemeinden Reute und Walzenhausen wie auch im Freizeit- und Schülerverkehr über den St. Anton nicht erzielt werden. Hinzu kommen die teilweise immer noch nur knapp genügenden Kennzahlen sowie die im Rahmen der Potentialstudien (vgl. Kapitel 1.2) erkannten Erschliessungsmängel, welche längerfristig eine weitere Konzeptüberprüfung notwendig machen.

Es wird empfohlen, diese Konzeptüberprüfung im Zeitraum 2024–2029 durchzuführen und auf das Konzept 2030–2035 hin umzusetzen. Vorgängig sind, auch basierend auf dem Regierungsprogramm 2020–2023 (vgl. Kapitel 5.1), auf Linien mit guten Kennzahlen punktuelle Verbesserungen zu prüfen.

### 2.4.2 Überprüfung AB-Zahnradahren

Auch die Überprüfung der Zahnradbahnen war eine direkte Folgemassnahme des ÖV-Konzeptes 2018–2022 und insbesondere deshalb nötig, weil die Entwicklung der Nachfrage auf diesen Bahnlinien stagnierend und die Kennzahlen ungenügend sind. Dafür ist auch die sehr spezifische Technik dieser Linien verantwortlich, welche keine Synergien untereinander und mit dem AB-Stammnetz aufweisen.

Für die drei Bahnen wurden in der im Jahr 2019 erarbeiteten Bahnstudie folgende Stossrichtungen definiert:

- 856 Altstätten–Gais: Weiterbetrieb bis zur erfolgten Abschreibung der aktuellen Fahrzeuge im Zeitraum 2035 und danach Umstellung auf Bus oder eine andere alternative Betriebsform.
- 857 Rorschach–Heiden: Weiterbetrieb als Zahnradbahn integriert in eine verbesserte touristische Wertschöpfungskette, bessere Abdeckung der Pendlerbedürfnisse (z.B. durch bessere Anschlüsse auf den Fernverkehr oder gewisse S-Bahnen in Rorschach).
- 858 Rheineck–Walzenhausen: Weiterbetrieb als Bahn integriert in eine verbesserte touristische Wertschöpfungskette, Umsetzung einer automatisierten Lösung.

Aktuell gelten diese Stossrichtungen. Da die Umsetzung relativ langwierig ist, wird für das Konzept 2024–2029 keine neue Planung initiiert und die weitere Entwicklung abgewartet. Zu den konkreten Massnahmen vgl. Kapitel 7.3.2.

### 2.4.3 Buskonzept AR-Hinterland (Linie 180)

Diese Busplanung wurde in den Jahren 2020 und 2021 durch die asa durchgeführt mit dem Ziel, verschiedene Zielhorizonte zu beleuchten. Dabei zeigte sich:

- Grundsätzlich ist das heutige Konzept der Linie 180 weiterhin fahrbar; es bestehen aber erhebliche Unsicherheiten bezüglich der Fahrzeit in die Stadt St. Gallen (mit und ohne Dosierungsanlage). Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, dass längerfristig eine neue Konzeption notwendig wird.



- Eine solche Neukonzeption ist aber vor 2035 kaum realistisch, da sich die Anschlusssituation der AB in der Lustmühle nicht ändert. Zu prüfen ist eine Einbindung in den Stadtbuss-Korridor Herisau–Säge sowie ggf. ein Split der Linie in Stein oder Hundwil. Das war bereits bei der Planung 2020 Thema wurde aber wegen der Nachteile gegenüber der heute funktionierenden Lösung wieder verworfen.
- In der Zwischenzeit wird eine Verdichtung Herisau-Lustmühle in der HVZ mit Zusatzkursen umgesetzt. Allerdings verzögert sich die Einführung dieser Kurse, weil der Bau des Wendeplatzes in der Lustmühle ins Stocken geraten ist.

#### **2.4.4 Fazit/Auswirkungen aus regionalen Planungen**

Die Busplanungen im Vorder- und Hinterland sind im Grundsatz umgesetzt. In beiden Gebieten zeichnet sich aber längerfristig wieder Überprüfungsbedarf ab, weshalb im Zeitraum 2024–2029 die notwendigen Planungsarbeiten durchzuführen sind (Umsetzung allfälliger Konzeptanpassungen im Konzept 2030–2035).

Die Zahnradbahnen werden gemäss Bahnstudie weiterentwickelt ohne neuen Planungsbedarf im Horizont 2024–2029.



### **3. Entwicklungen auf Bundes- und Kantonebene**

#### **3.1 Bund**

##### **3.1.1 Finanzierung**

Die jährlich wiederkehrenden Abgeltungen im regionalen Personenverkehr (RPV) von rund 2 Milliarden Franken werden als Verbundaufgabe von Bund und Kantonen zu je 50 % finanziert. Der Bund sichert seine Finanzierung über Verpflichtungskredite. Ende 2021 hat das Parlament für die Jahre 2022–2025 einen Verpflichtungskredit von rund 4,3 Mia. Franken freigegeben. Eine Herausforderung sind teils deutlich steigende Kosten bei einzelnen Transportunternehmen sowie die unsichere Entwicklung der Nachfrage nach der Covid-19 Pandemie. Der Bundesrat wird den Kantonen deshalb im Jahr 2023 eine Auslegeordnung präsentieren, die aufzeigt, ob die Gelder ausreichen oder ob ein Zusatzkredit beantragt werden muss.

Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Der BIF wurde seit dem Ausbruch der Covid-19 Pandemie stark in Mitleidenschaft gezogen – insbesondere aufgrund der gesunkenen Trassenpreiseinnahmen. Die Ausfälle wurden teilweise mit höheren Einlagen aufgefangen, gingen jedoch zulasten der Reserven des BIF. Gemäss den aktuellen Prognosen geht der Bund davon aus, dass die Finanzierung des Fonds bis 2030 gesichert ist.

Die mit der Finanzierung der Infrastruktur und der Abgeltung verbundenen Herausforderungen für Appenzell Ausserroden werden im Kapitel 9 dargestellt.

##### **3.1.2 Qualitätsmesssystem**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) betreibt im Regionalen Personenverkehr (RPV) ein Qualitätsmesssystem (QMS). Rund 60 teilzeitlich angestellte Testkundinnen und -kunden messen im Auftrag des BAV Pünktlichkeit, Sauberkeit, den Zustand der Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformation. Mit dem Qualitätsmesssystem will das BAV sicherstellen, dass die 90 im RPV tätigen Bahn- und Busunternehmen für die von der öffentlichen Hand und den Fahrgästen investierten Mittel gute Leistungen erbringen. In Appenzell Ausserroden verkehren hauptsächlich die Appenzeller Bahnen und PostAuto. Beide Unternehmen weisen gemäss den aktuellen Erhebungen des BAV in den Bereichen Pünktlichkeit und Sauberkeit im gesamtschweizerischen Vergleich eine gute Qualität aus.

Ergänzt wird die Messung der Qualität durch die alle vier Jahre stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage, die jeweils von einem externen Anbieter im Auftrag des Tarifverbundes OSTWIND durchgeführt wird. Die letzte Umfrage fand 2018 statt. Ende 2020 wurde unter dem Einfluss der Pandemie die für das Jahr 2022 bereits geplante Kundenzufriedenheitsumfrage auf das Jahr 2024 verschoben.

Sowohl die QMS-Messungen wie auch die Kundenzufriedenheitsumfragen haben zum Ziel, das bestehende und in der Regel gute Qualitätsniveau zu halten oder punktuell zu verbessern. Ausserdem ergeben sich Vergleichsmöglichkeiten zwischen den Transportunternehmen und Daten, die für den Abschluss von Zielvereinbarungen verwendet werden können.

##### **3.1.3 Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV-Reform)**

Im Rahmen der RPV-Reform werden mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Regelungen für den öffentlichen Verkehr vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. Zudem sollen mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen abgeschlossen werden. Das erhöht die Planungssicherheit und Verbindlichkeit. Um die Effizienz zu erhöhen und das Bestellverfahren zu vereinfachen, wird ausserdem ein nationales Benchmarking und eine digitale Bestellplattform eingeführt. 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.



Der aktuelle und ausführlich beschriebene Stand der RPV-Reform ist in der entsprechenden Botschaft des Bundes vom 7. Juni 2021 zu finden. Die Umsetzung wird Bund und Kantone in den nächsten Jahren beschäftigen. Sie ist deshalb auch Teil der Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone, die im nächsten Kapitel dargestellt wird.

### **3.2 Bestellerstrategie 2022–2025 der Ostschweizer Kantone**

Die Ostschweizer Kantone stärken ihre Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Sie haben dazu im Jahr 2021 eine Bestellerstrategie erarbeitet, die im Dezember 2021 auf Regierungsebene verabschiedet wurde. Hauptgrund für die Strategie ist die enge Verflechtung der Ostschweizer Kantone und die vielen gemeinsamen Interessen in der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Bereits heute zeigen sich positive Auswirkungen der verstärkten Zusammenarbeit in den letzten Jahren zum Beispiel in den Bereichen der Angebotsplanung, des Fahrplanverfahrens oder der koordinierten Offertverhandlungen mit den Transportunternehmen.

Konkret sind es folgende Handlungsfelder, in denen die Kantone in den nächsten Jahren noch enger zusammenarbeiten wollen:

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (gemeinsame Grundsätze zu Ausschreibungen und Zielvereinbarungen definieren, Kooperationen bei den Transportunternehmen fördern)
- Harmonisierung der Angebotsgrundsätze bei kantonsüberschreitenden Linien (insbesondere bei den Kriterien zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sowie den Betriebszeiten)
- Vereinfachungen im Bestellverfahren/Offertprozess (Umsetzung der RPV-Reform, weitere Vereinfachungen in den administrativen Abläufen)
- ÖV-Controlling und Berichterstattung (gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen beim Leistungscontrolling der TU)
- Koordinierte Interessenvertretung gegenüber Dritten (zum Beispiel Tarif- und Sortimentsentwicklung im Tarifverbund OSTWIND und auf nationaler Ebene)
- Gemeinsame Entwicklung einer Perspektive für die Jahre ab 2050 (Perspektive BAHN 2050, neue Mobilität etc.)

Appenzell Ausserrhoden hat sehr viele kantonsüberschreitende öV-Linien insbesondere mit dem Kanton St. Gallen und in kleinerem Ausmass mit Appenzell Innerrhoden. So ist die gemeinsame Planung, Bestellung und Finanzierung des öV-Angebots mit den Nachbarkantonen wichtig. Die Umsetzung der Bestellerstrategie ist ein zentraler Teil des öV-Konzeptes 2024–2029 und wird die Weiterentwicklung im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren prägen. Die skizzierten Handlungsfelder fliessen deshalb in die Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 (vgl. Kapitel 7) sowie in die Überarbeitung der Kennzahlen (vgl. Kapitel 4) ein.

### **3.3 Verbundstrategie des Tarifverbundes Ostwind**

Im Jahr 2020 entwickelte der Tarifverbund OSTWIND (OTV) eine Verbundstrategie für die Jahre 2021–2025. Es wurden fünf strategische Handlungsfelder definiert, deren Umsetzung in den nächsten Jahren im OTV im Vordergrund stehen. Die Strategie besteht aus den folgenden fünf Handlungsfeldern:

- Steigerung der Einnahmen und Optimierung der Einnahmenverteilung
- Sortiments- und Tarifgestaltung (Vereinfachung des Verkaufs und Wachstum in Segmenten mit Potenzial)
- Nutzung der Digitalisierungspotenziale im Vertrieb und Klärung der Kommunikation zwischen den Transportunternehmen im Bereich des Sortiments
- Organisationsentwicklung (Überprüfung der Rollen innerhalb des OSTWIND)
- Weiterentwicklung des Geschäftsmodells (Einfluss auf nationaler Ebene stärken)

Für die Kantone wichtig ist insbesondere die Sortiments- und Tarifgestaltung. Denn hier sind die Kundinnen und Kunden unmittelbar betroffen und das Sortiment und die Tarife sind neben einem attraktiven Angebot zentral für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Die Fahrgäste möchten unkompliziert reisen und möglichst mit einem einzigen und preislich attraktiven Ticket unabhängig von Verbundgrenzen und Transportunternehmen unterwegs sein. Da besteht in den nächsten Jahren Handlungsbedarf. Die Öffnung der Vertriebskanäle verbunden mit der fortschreitenden Digitalisierung (vgl. Kapitel 3.6) spielen dabei eine wichtige Rolle. Als Beispiel dazu sind in den letzten Jahren Ticket-Apps wie Fairtiq sowie die auf SBB-Mobile integrierte EasyRide-Funktion entstanden. Sie erleichtern Kunden ohne vertiefte Tarifenkenntnisse den Zugang zum öV. Allerdings entstehen durch digitale Lösungen auch wieder neue Zugangshürden, indem sie bediente oder analoge Vertriebskanäle zunehmend verdrängen. So ist für eine längere Übergangsphase für Personen ohne Smartphone und auch für Touristen ohne Kenntnisse des Schweizer Tarifsystems der Zugang zum öV und die Beratung vor Ort weiterhin sicherzustellen.

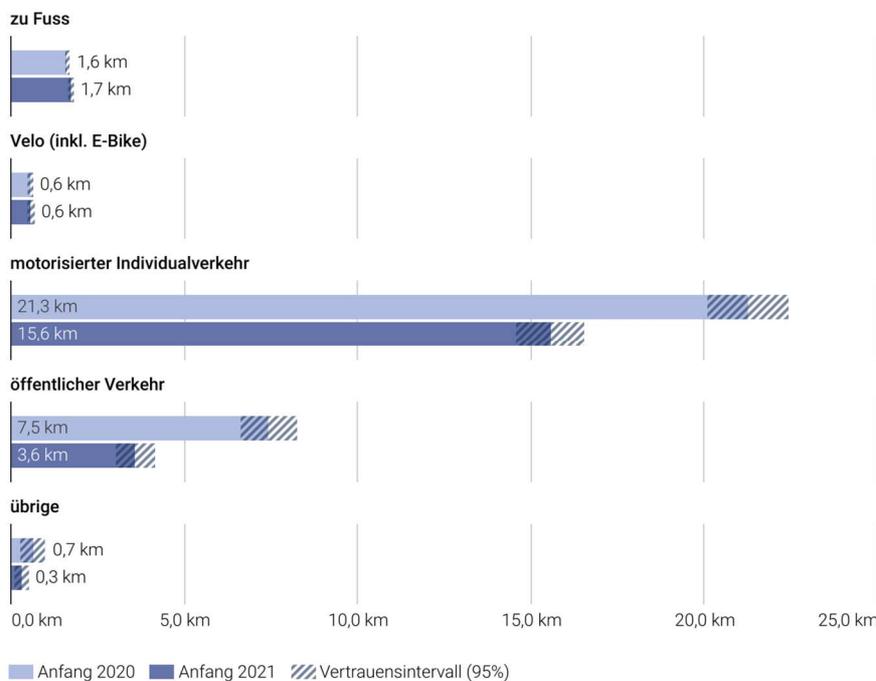
Die Ostschweizer Kantone werden sich im Rahmen der Bestellerstrategie im Tarifverbundrat für eine entsprechende Entwicklung der Sortiments- und Tarifgestaltung einsetzen.

### 3.4 Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Prägend in der Entwicklung der Nachfrage und damit verbunden der Erlöse im öffentlichen Verkehr war die Covid-19-Pandemie. Anfang 2021 wurden pro Person durchschnittlich fast ein Drittel weniger Kilometer zurückgelegt als noch unmittelbar vor Beginn der Pandemie im Februar 2020. Besonders stark war der Rückgang im öffentlichen Verkehr mit minus 52 %, deutlich schwächer beim motorisierten Individualverkehr mit minus 27 %. Kaum verändert haben sich die Fuss- und Velodistanzen. Dies geht aus der untenstehenden Tabelle hervor die das Bundesamt für Statistik und das Bundesamt für Raumentwicklung erstellt haben.

#### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021<sup>1</sup>

Im Inland



<sup>1</sup> 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

© BFS 2021

Abbildung 11: Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel, Vergleich 2020 zu 2021. Grafik: BFS, 2021.



Die Covid-19-Pandemie hat gesamtschweizerisch im Vergleich 2019 zu 2021 zu einem Einbruch der Nachfrage auf Basis der Personenkilometer von über 30 % Prozent geführt. Die Erlöse sind dabei etwas weniger stark gesunken, da Abos und Pauschalfahrausweise teilweise weitergelaufen sind. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erlöse für alle Linien, an denen der Appenzell Ausserrhoden beteiligt ist (inkl. kantonsüberschreitender Linien):

	IST 2019	IST 2020	IST 2021	PLAN 2022	PLAN 2023
Erlöse	75'062'000	59'081'000	60'458'000	66'545'000	70'988'000

Prozentual haben die Erlöse von 2019 auf 2020 um rund 21 % abgenommen. 2021 sind es gegenüber 2019 immer noch 19 %.

Bezogen auf den gesamten Tarifverbund OSTWIND sieht die Entwicklung der Erlöse (in Mio. Franken) wie folgt aus:

	IST 2019	IST 2020	IST 2021	PLAN 2022	PLAN 2023
Erlöse	207.3 Mio.	158.5 Mio.	174.1 Mio.	187.0 Mio.	197.0

Prozentual haben die Erlöse von 2019 auf 2020 um rund 24 % abgenommen. 2021 sind es gegenüber 2019 immer noch rund 16 %.

**Hinweis:** Die Planzahlen 2022 in den beiden Tabellen werden im März 2023 aktualisiert und durch IST-Zahlen ersetzt. Das kann zu Änderungen in der Einschätzung im nachfolgenden Teil von Kapitel 3.4. führen.

Noch offen ist, wie sich Nachfrage und Erlöse in den nächsten Jahren entwickeln und wann der Stand von 2019 wieder erreicht ist. Aktuelle Entwicklungen zeigen aber, dass dies bereits 2023 der Fall sein könnte. Dabei werden folgende Entwicklungen erwartet:

- Das Homeoffice und die Durchführung von virtuellen Sitzungen hat nach Beginn der Pandemie zugenommen. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung weitergeht. Dadurch nimmt der Pendlerverkehr ab, was zu einer Glättung der Nachfragespitzen am Morgen und Abend führen wird und auch tagsüber zu weniger Fahrten führen könnte.
- Gegenläufig zeigt sich die Entwicklung des Freizeitverkehrs, der einen Teil des wegfallenden Pendlerverkehrs wieder kompensieren könnte. Die Reisezeiten unterscheiden sich allerdings von denjenigen des Pendlerverkehrs. Im besten Fall ergibt sich eine gleichmässiger Auslastung von Bahn und Bus über den ganzen Tag. Zu beobachten sind aber auch Spitzenauslastungen im Freizeitverkehr am Wochenende, die zu Verkehrsüberlastungen führen (Schwägalp, Alpstein). Das könnte in Zukunft noch weiter zunehmen.
- Ein Teil der Bevölkerung ist während der Pandemie vom öV aufs Auto oder Velo umgestiegen. Ob alle wieder zum öV zurückkehren ist mit Stand heute ungewiss.

### 3.5 Weitere Einflussfaktoren mit Wirkung auf die öV-Nachfrage

Wichtig an dieser Stelle ist festzuhalten, dass es neben der Covid-19-Pandemie und den damit verbundenen Änderungen im Mobilitätsverhalten noch weitere Punkte gibt, die Einfluss auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr haben:

- Attraktives öV-Angebot (schnelle und direkte Verbindungen...)
- Attraktive Tarifangebote (Firmenabo, Spezialangebote im Freizeitverkehr...)
- Parkplatzbewirtschaftung (Angebot von Parkplätzen in der Innenstadt, Höhe der Tarife, Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung bei Tourismuszielen wie z.B. der Schwägalp)
- Schnellere und weniger stauanfällige Strassenverbindungen
- Steuerliche Anreize (Pendlerabzug)

- Ergänzende Mobilitätsangebote (E-Bike, E-Trottinett...)

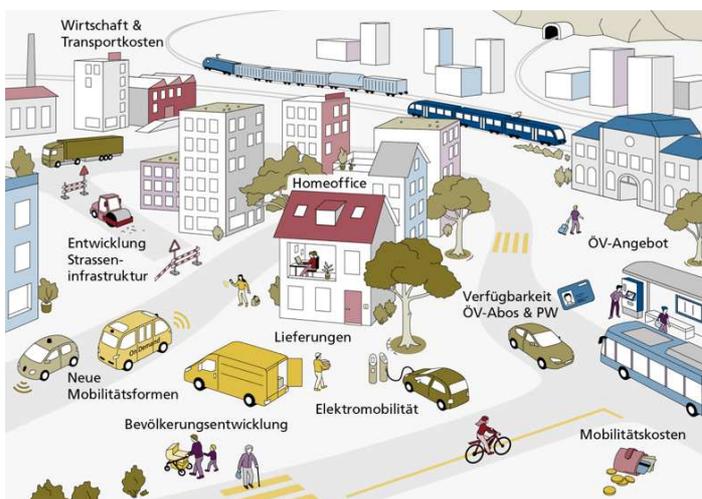
Es zeigt sich gesamtschweizerisch und bezogen auf Appenzell Ausserrhoden (vgl. Kapitel 1.2.5), dass mit dem Ausbau des öV-Angebotes alleine die erwünschten Modalsplit-Verschiebungen nicht eintreten. Aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren ist deshalb ein Massnahmenmix sinnvoll, um die Mobilität in die gewünschte Richtung zu beeinflussen und die Umwelt zu entlasten. Neben den Massnahmen, welche die öV-Nutzung im Sinne des Regierungsprogrammes fördern (vgl. Kapitel 5.1) braucht es gleichzeitig auch Massnahmen, welche die Nutzung des Individualverkehrs dort begrenzen, wo der öffentliche Verkehr seine Stärken ausspielen kann. Erst in der sinnvollen Kombination von allen Verkehrsarten (öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Auto) werden die besten Wirkungen erzielt.

Als weitere Massnahme bietet sich als attraktives Tarifangebot das Firmenabo OSTWIND an. Mit einem solchen Jahresabo des öffentlichen Verkehrs kann der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer den Arbeitsweg nach einem zum Voraus definierten Preismodell vergünstigen. Für das Abonnement wird die günstigste Tarifzonenkombination zwischen dem Wohn- und Arbeitsort (mindestens zwei Zonen) verrechnet. Der Arbeitnehmer erhält jedoch immer ein Abonnement alle Zonen für das gesamte Gebiet des Tarifverbundes OSTWIND und hat so einen Mehrwert auch für Freizeitausflüge etc. Der Arbeitgeber positioniert sich gegenüber den Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit als innovatives und umweltbewusstes Unternehmen, das sich mit einem Beitrag am Arbeitsweg seiner Angestellten für eine nachhaltige Mobilität und eine Verschiebung des Modalsplit zugunsten des öV einsetzt. Ausserdem entfallen die Reisespesen innerhalb des Verbundperimeters und Parkplatzengepässe werden entschärft.

Als strategische Grundlage für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilität ist auf das geplante Mobilitätskonzept Appenzell Ausserrhoden zu verweisen, das im Jahr 2023 erarbeitet wird (Klimastrategie Appenzell Ausserrhoden, Massnahme M1). Dort kann für Appenzell Ausserrhoden abgestützt auf die verkehrspolitischen Grundsätze aufgezeigt werden wie sich die Mobilität in den Bereichen Siedlung und Verkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sinnvoll weiterentwickeln kann.

### 3.6 Digitalisierung

Die Digitalisierung erlaubt bereits heute viele Verknüpfungen im Interesse eines möglichst reibungslosen Verkehrs: Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen zur Verhinderung von Staus, Parkleitsysteme in den Städten zur Vermeidung von Suchverkehr, Online-Buchung von Sitzplätzen in reservationspflichtigen Bussen oder Rufbusangebote in ländlichen Regionen. Weitere Entwicklungen werden folgen wie zum Beispiel das Teilen von Fahrzeugen und Fahrten. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge sind volkswirtschaftlich effizient, brauchen weniger



Raum, haben geringere Standzeiten und belasten die Infrastruktur weniger. Und wie in Kapitel 3.3 erwähnt ergeben sich mit der Digitalisierung verschiedene Möglichkeiten zur Vereinfachung des Tarifsystems beispielsweise über die Nutzung von Apps. Ausserdem wird es in Zukunft Möglichkeiten geben, den Reisenden die ganze Transportkette (von Haustür zur Haustür) über eine App anzubieten, also zum Beispiel die Verknüpfung von öffentlichem Verkehr für den Transport von A nach B mit gleichzeitiger Buchung eines Taxi oder E-Trottinets für den Weg vom Bahnhof zum Reiseziel.

Abbildung 12: Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Die Digitalisierung birgt aber auch Risiken. So können selbstfahrende Fahrzeuge dazu führen, dass das Verkehrswachstum erheblich beschleunigt wird. Die oben aufgeführten Vorteile würden sich wieder ins Gegenteil verkehren.

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die gute und gleichmässige Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel sowie verlässliche Informationen über die Reisewege der Fahrgäste zur Priorisierung der Anschlüsse. Auswertungen der Reisewege aller Verkehrsteilnehmer anhand Mobilfunkdaten könnten dabei wertvolle Dienste leisten. Damit würde auch eine Flexibilisierung des Angebots an die unterschiedlichen Nachfrageströme (z.B. saisonal, Wochentage) möglich, was gerade im Freizeitverkehr neue Möglichkeiten bieten würde. Zurzeit läuft ein entsprechendes Projekt, bei dem in der Ostschweiz der Kanton St.Gallen, Postauto und SOB beteiligt sind. Ob sich daraus flexible Angebotsänderungen und eine gleichmässigerer Auslastung der Verkehrsmittel realisieren lassen, wird im Anschluss geprüft.

Mobilitätsdaten werden deshalb in Zukunft immer mehr zum zentralen Schlüssel für die Nutzung des Mobilitätssystems. Sie sind damit ergänzend zur physischen Infrastruktur Schiene und Strasse als dritte Infrastruktur für das Mobilitätssystem zu betrachten. Deshalb möchte der Bund im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung die Bereitstellung und Vernetzung von relevanten Mobilitätsdaten mit einem neuen Bundesgesetz regeln. Der Staat kann als unparteiischer Akteur sicherstellen, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter (privater und öffentlicher, in- und ausländischer) auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten sicher und verlässlich bereitgestellt werden.

Für Appenzell Ausserrhoden bietet die Digitalisierung mittel- und langfristige Chancen, gerade auch was die Verbesserung des öV in ländlichen Gebieten durch alternative Mobilitätsangebote (vgl. Kapitel 3.7) betrifft.

### **3.7 Bedarfsangebote**

Das Thema Bedarfsangebote hat in letzter Zeit grössere Beachtung erhalten. In den vergangenen Jahren wurden einige neue Angebote, Versuchsbetriebe und Projekte lanciert, die jeweils zum Ziel haben, im Unterschied zum liniengebundenen öV das Angebot zu flexibilisieren und auf die Bedürfnisse der Kunden abzustimmen. Treiber für die aktuell grosse Aufmerksamkeit für öV-Bedarfsangebote ist zum einen wie erwähnt die Digitalisierung, welche dank Smartphone-Apps und IT-Tools neue Möglichkeiten für die Bedarfsanmeldung eröffnet und die Optimierung der Routenwahl vereinfacht bzw. effizienter macht. Im Widerspruch zu diesem Trend steht der in den letzten Jahren beobachtete Rückgang der PubliCar-Angebote. Auch wurden erste Versuchsbetriebe für neuartige ÖV-Bedarfsangebote bereits wieder eingestellt.

Die Ostschweizer Kantone haben eine Studie in Auftrag gegeben, um zu untersuchen, welche Alternativen es im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung insbesondere in Gebieten mit schwacher Nachfrage gibt, den öV bedarfsgerecht und kostengünstig anzubieten. Die Studie untersucht sogenannte On-Demand-Angebote, also Angebote, die nur auf Bestellung verkehren. Dabei kann unterschieden werden zwischen Angeboten ohne Fahrplan und ohne definierte Haltestellen (zum Beispiel PubliCar, der die Fahrgäste flexibel zu Hause abholt) und Bedarfsliniensystemen. Das sind Angebote, die ebenfalls nur bei Bedarf verkehren, aber bestehende Haltestellen mit einem fixierten Fahrplan anfahren. Die Erkenntnisse aus der Studie sind wie folgt:

- Das Potential von On-Demand-Angeboten liegt in ländlichen Gebieten mit tiefer Besiedlung und Nachfrage. Hier kann bei Umstellung von Linienverkehr auf alternative Erschliessungsformen bei in etwa gleichbleibenden Kosten die Angebotsqualität für die Bevölkerung gesteigert werden, da die Anzahl potentieller Fahrtmöglichkeiten zunimmt, während im Idealfall die Anzahl der ausgeführten Fahrten stabil bleibt.
- Beim Einsatz von Fahrpersonal zu den im ÖV branchenüblichen Arbeitsbedingungen (Entlöhnung der Bereitschaftszeit) können mit Bedarfsangeboten im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr kaum signifikante Einsparungen erzielt werden, wenn das Fahrpersonal zwischen den Fahrten nicht anderweitig eingesetzt werden kann. Bedarfsangebote setzen seitens Besteller deshalb eine relativ grosse



Zahlungsbereitschaft und den Willen voraus, der Bevölkerung auch abseits der dichten Siedlungen bzw. auch in Nebenverkehrszeiten eine minimale Mobilitätsvorsorge zu bieten.

- Bei On-Demand-Angeboten, welche einen Linienverkehr in Nebenverkehrszeiten ergänzen, bieten sich Angebote mit fixem Fahrplan und fixen Haltestellen (Bedarfsliniensysteme) an. Denkbar sind auch Mischformen z.B. mit fixen Haltestellen, ergänzt um virtuelle Haltestellen oder Tür-zu-Tür-Services in definierten Zonen.
- Die Digitalisierung hat zwar tendenziell die Effizienz von On-Demand-Angeboten erhöht, wird für sich allein den konventionellen Linien-öV aber nicht ersetzen.
- On-Demand-Angebote sind bis jetzt kaum in die bestehenden Fahrplan- und Ticket-Apps integriert und deshalb nicht Teil der Reiseplanung. Daher ist es wichtig, dass diese Angebote speziell beworben werden, insbesondere bei den Zielgruppen im Bedingebiet.

Zusammenfassend zeigt sich, dass bei völlig flexiblen Bedarfsangeboten (zum Beispiel Publicar ohne fixe Haltestellen und Fahrplan) der durchschnittliche Besetzungsgrad sehr tief ist und die Kosten pro Fahrgast sehr hoch sind. Etwas besser sieht es bei Bedarfsliniensystemen aus, die auf übergeordnete Anschlüsse ausgerichtet sind und eine gewisse Bündelung der Nachfrage ermöglichen. Die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung steigen zusätzlich, wenn das Fahrpersonal auch anderweitig einsetzbar ist oder wenn ein Taxibetrieb das Angebot fährt. Ein grosser Nachteil ist, dass On-Demand-Angebote nicht in das nationale Vertriebssystem integriert sind. Zentrale Anforderungen dazu sind eine vollständige Fahrplanintegration, die Möglichkeit zur Buchung direkt aus der Fahrplanabfrage sowie ein zentrales Buchungsportal statt angebotsspezifischer Apps.

Für Appenzell Ausserrhoden im Vordergrund stehen in den nächsten Jahren Bedarfsliniensysteme (vgl. Kapitel 5.3.), da flexible Bedarfsangebote (reine Rufbussysteme) aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen kaum in Frage kommen und Anschlüsse auf übergeordnete Bahn- und Buslinien sowohl im Vorderland (Heiden und St.Margrethen) wie auch im Hinterland (Herisau) eine gewisse Relevanz haben. Längerfristig sind dank fortschreitender Digitalisierung (starke Vernetzung von öV mit Auto und Velo über die ganze Transportkette) neue Möglichkeiten zu erwarten. Die Buchung und Reservation wird dann in einem Schritt mit dem Ticketkauf für die gesamte Reise erfolgen. Der Kanton unterstützt diesbezüglich ergänzende Angebote der Gemeinden zum Schliessen der gesamten Transportkette wie zum Beispiel E-Trotinetts für den Weg vom Bahnhof nach Hause. Allerdings sind solche Angebote kein öV und deshalb von den Gemeinden oder Dritten zu finanzieren.

### **3.8 Emissionsarme Mobilität im öffentlichen Verkehr**

Die Mobilität ist eine bedeutende Quelle für die Emission von Treibhausgasen. In der Schweiz trägt der Verkehr mit über einem Drittel zu einem erheblichen Teil zu den Treibhausgasemissionen bei. Der öffentliche Verkehr steuert dabei einen Anteil von rund 5 % bei, obwohl er gemessen an der Leistung 20 % der Nachfrage bewältigt.

Mit der aktuell vom Bundesrat beschlossenen Botschaft zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz (Stand 16. Sept. 2022) soll die Mineralölsteuerrückerstattung für konzessionierte Transportunternehmen auf 2026 aufgehoben werden. Dafür stellt der Bund den Transportunternehmen ab 2025 jährlich bis zu 47 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung, um die Mehrkosten von alternativen Antriebssystemen für Busse und Schiffe zu decken. Mit diesen finanziellen Anreizen erwartet der Bund eine Beschleunigung der bereits laufenden Elektrifizierung der Busflotten. Busse mit Wasserstoffantrieb (Brennstoffzellenbusse) stehen für den öffentlichen Verkehr mit Stand heute nicht im Vordergrund, weil Batteriebusse technologisch am weitesten entwickelt sind und auch die Effizienz und Wirtschaftlichkeit für Batteriebusse spricht. Zudem will der Bund bis 2030 mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr (inkl. Nachtzüge) auf der umweltfreundlichen Schiene fördern.



Auf Ebene der Kantone hat der Kanton St.Gallen eine E-Bus-Studie erarbeitet und diese mit den Ostschweizer Kantonen abgestimmt. Es wird aufgezeigt, welche Möglichkeiten aus Sicht Umwelt und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, um das strategische Fernziel «100 % Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im öV» zu erreichen. Mit Elektrobusen sind deutliche Umweltvorteile gegenüber den Dieselnissen verbunden. Einerseits reduziert der Elektroantrieb den Primärenergieverbrauch um 30–40 %. Andererseits verkehren die Busse praktisch frei von Treibhausgasemissionen, sofern der dazu bezogene Strom aus erneuerbarer Energie stammt.

Abbildung 13: Foto PostAuto

Vorteilhaft schneidet der Elektrobus auch bei den Stickoxid- und Partikelemissionen und beim Lärm ab, was auch den Fahrgästen und Anwohnern von Buslinien zugutekommt. Allerdings sind die Vollkosten für Elektrobusse und Ladeinfrastrukturen je nach Linie 10–25 % höher als jene von Dieselnissen. Der Dieselpreis müsste stark ansteigen, damit die Elektrobusse aus betriebswirtschaftlicher Sicht besser abschneiden als Dieselnisse. So braucht es in den nächsten Jahren weitere Kostensenkungen und technologische Fortschritte bei der Herstellung der Batterien und Fahrzeuge sowie der Ladeinfrastrukturen.

Da Appenzell Ausserrhoden sehr viele kantonsübergreifende Linien mit dem Kanton St.Gallen hat, macht es Sinn, die E-Bus-Strategie gemeinsam umzusetzen. Die Ziele und Massnahmen bezogen auf Appenzell Ausserrhoden sind in Kapitel 7.5.1 aufgeführt.



## 4. Weiterentwicklung der Mindest- und Zielvorgaben

### 4.1 Anlass der Überprüfung

Die Kriterien zur Überprüfung von Wirtschaftlichkeit und Nachfrage wurden im Konzept 2018–2022 angepasst und teilweise mit denjenigen des Kantons St.Gallen harmonisiert. Folgende Kennzahlen werden verwendet:

- Der Kostendeckungsgrad (Erlös inkl. Beiträge Dritter geteilt durch Vollkosten) zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit
- Die Anzahl Einsteiger pro Kurs-Kilometer zur Überprüfung der Nachfrage

Bereits für das Konzept 2018–2022 stand zur Debatte, die Nachfrage zukünftig über die Kennzahl der „Linienbelastung“ (Personenkilometer geteilt durch Kurskilometer) zu beurteilen, da sich verschiedene Nachteile der bisher verwendeten Kennzahl gezeigt haben:

- Starke Diskrepanz unterschiedlicher Linientypen: In der Regel werden kurze Linien mit starken Frequenzen, beispielsweise Ortsbuslinien zur Anbindung von Arbeitsplatzgebieten, durch diese Kennzahl gefördert, während lange Linien auch bei guter Auslastung relativ schlecht bewertet werden.
- Die tatsächliche Auslastung des Fahrzeuges wird nicht bewertet; insbesondere lässt sich kein kausaler Zusammenhang zur verwendeten Fahrzeuggrösse herstellen.
- 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 Einstieg lediglich beim Einstieg gezählt werden.

Für die Periode 2018–2022 wurde auf die Umstellung der Kennzahl verzichtet, da im Nachbarkanton St. Gallen weiterhin die Einsteiger pro Kurs-Kilometer verwendet wurden. In der Zwischenzeit wurde die Kennzahl im Kanton St. Gallen durch jene der Linienbelastung ersetzt. Aufgrund der erwähnten Gründe und der vielen kantonsüberschreitenden Linien macht es Sinn, auch für Appenzell Ausserrhoden die Kennzahl zu ändern.

Eine Ausnahmeregelung wird für automatisierte Bahnen geschaffen, da eine Ausweitung des Taktes wegen der praktisch gleichbleibenden Personalkosten nur sehr geringfügige Mehrkosten zur Folge hat. So müssen automatisierte Bahnen neu als minimale Linienbelastung oder Mindestkostendeckungsgrad nur die Werte in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie von der Taktdichte her in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen.

Eine weitere Änderung betrifft die Angebotsstufe 0, die zum Ausgleich der sehr ländlichen Struktur in Appenzell Ausserrhoden geschaffen wurde. Sie umfasst beispielsweise Linien im Schüler-, Freizeit- oder Randstundenverkehr. Damit konnten gewisse, aus der Übernahme der St. Galler Grenzwerte resultierende Verfehlungen umgangen werden. Inzwischen hat sich gezeigt, dass eine Mehrheit der in die Angebotsstufe 0 klassierten Linien auch Nachbarkantone befahren, und ausserdem die meisten Linien auch die Kriterien der Angebotsstufe 1 erfüllen. Deshalb wird diese Angebotsstufe gestrichen. Die einzige Linie, welche die Kennzahl aktuell nicht erreicht, ist die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen – diese wird im Rahmen der Umstellung auf automatisierten Betrieb aber ohnehin neu zu beurteilen sein.



## 4.2 Mindest- und Zielvorgaben 2024–2029

### 4.2.1 Korridordefinition

Die Definition der Korridore wird unverändert aus dem ÖV-Konzept 2018–2022 übernommen:

Angebotsstufe		Beschrieb	Anzahl Kurspaare <sup>1</sup>
0	Spezialangebot	Linien mit Spezialfunktion wie touristischer Verkehr, Schülerbeförderung, reine Abendangebote (falls <8 Kurspaare).	<8
1	Grundangebot	Stundentakt (Lücken erlaubt) Abendangebot denkbar, wenn Kennzahlen erfüllbar (nicht integriert).	8–14
2	Angebot in Nebenkorridoren	Stundentakt ohne Lücken Verdichtungen in HVZ möglich Abendangebot zwingend, wenn Kennzahlen erfüllt (nach Möglichkeit integriert).	15–29
3	Angebot in Hauptkorridoren	Halbstundentakt <sup>2</sup> Weitere Verdichtungen möglich abends/samstags/sonntags Ausdünnung möglich.	30 und mehr

<sup>1</sup> Minimale Überschreitungen aus betrieblichen Gründen führen nicht automatisch zur Zuteilung zu einer höheren AF.  
<sup>2</sup> Hinke- statt Halbstundentakt möglich, wenn dadurch eine attraktivere Anschlussgestaltung möglich ist.

### 4.2.2 Linienbelastung (Nachfrage)

In Anlehnung an die Werte des Kantons St.Gallen gelten neu folgende Mindest- und Zielwerte (Linienbelastung statt Einsteiger/km):

Angebotsstufe	Vorgaben: Linienbelastung					
	Kleinbus		Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel	Min	Ziel
0) Spezialfälle	0.5	1	0.5	2	--	--
1) Grundangebot	0.5	2	1	3	3	9
2) Angebot in Nebenkorr.	1	3	2	4	6 [1]	12
3) Angebot in Hauptkorr.	2	4	3	5	9	15

Die grün hinterlegten Werte sind fixiert (Verordnung über den öffentlichen Verkehr, VöV, sGS 710.51), die übrigen Werte sind daraus abgeleitet.

[1] Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen – diese müssen bei einem Angebotsausbau nur die minimale Linienbelastung in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen.

### 4.2.3 Wirtschaftlichkeit

Die Kennzahlen für die Wirtschaftlichkeit werden aus dem Konzept 2018-2022 übernommen:

Angebotsstufe	Vorgaben: Kostendeckungsgrad			
	Bus		Regionalzug	
	Min	Ziel	Min	Ziel
0) Spezialfälle	15%	25%	--	--



1) Grundangebot	20%	30%	25%	35%
2) Angebot in Nebenkorr.	25%	35%	30% [1]	40%
3) Angebot in Hauptkorr.	30%	40%	35%	45%

Die grün hinterlegten Werte sind fixiert (Verordnung über den öffentlichen Verkehr, VöV, sGS 710.51), die übrigen Werte sind daraus abgeleitet.

[1] Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen – diese müssen bei einem Angebotsausbau nur den Mindestkostendeckungsgrad in Nebenkorridoren erreichen, auch wenn sie in die Angebotsstufe 3 (Hauptkorridor) fallen.

#### 4.2.4 Auswirkungen Standard „Linienbelastung“

Die folgende Tabelle zeigt die Erfüllung der neuen Kennzahl „Linienbelastung“ im Ist 2019 (vor Covid-19) sowie im Jahr 2021 (2. Jahr Covid-19) auf. Auswirkungen bei einem Verzicht auf AS1 werden unter „Bemerkungen“ aufgezeigt.

Nr	Linienführung	A S	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 201 9	Ist 202 1	201 9	202 1	
854	Gossau SG – Herisau – Appenzell – Wasserauen	3	9	15	23.7	19.6	Ziel	Ziel	
855	St.Gallen – Teufen – Gais – Appenzell	3	9	15	28.1	22.5	Ziel	Ziel	
859	St.Gallen – Speicher – Trogen	3	9	15	23.8	17.9	Ziel	Ziel	
856	Gais – Altstätten Stadt	1	3	9	13.6	11.2	Ziel	Ziel	
857	Rorschach – Heiden	2	6	12	16.4	15.9	Ziel	Ziel	
858	Rheineck – Walzenhausen	2	6	12	5.6	4.4	Kna pp	Nein	
VAE	St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	9	15	87.4	64.1	Ziel	Ziel	
S4	St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	9	15	38.3 3	30.8	Ziel	Ziel	
S2	Altstätten–St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	9	15	31.2	25.6	Ziel	Ziel	
RE	Herisau – St.Gallen – Konstanz	3	9	15	43.6	27.0	Ziel	Ziel	
S81	Herisau – St.Gallen	3	9	15	25.2	26.7	Ziel	Ziel	
80.1 20	Heiden – Eggersriet – St. Gallen	3	3	5	16.3	12.1 1	Ziel	Ziel	
80.1 21	Heiden – Rehetobel – St. Gallen	3	3	5	12	11.2	Ziel	Ziel	
80.1 58	Herisau – (Heinrichsbad) – St. Gallen Arena – Abtwil SG – Engelburg	3	3	5	7.9	6.2	Ziel	Ziel	
80.1 71	Herisau – Schwellbrunn (Dorf)	2	2	4	7.0	4.1	Ziel	Ziel	



Nr	Linienführung	A S	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 201 9	Ist 202 1	201 9	202 1	
80.1 80	Herisau – Hundwil – Stein AR – St. Gallen	2	2	4	8.6	5.2	Ziel	Ziel	
80.1 81	Herisau – Teufen – Trogen	0	0.5	2	28.0	24.5	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
80.1 82	Brunnadern- Neckertal – Schönengrund – Waldstatt – Herisau	2	2	4	7.1	5.4	Ziel	Ziel	
80.1 83	Herisau – Schwellbrunn – Schönengrund (Abendbus)	0	0.5	2	3.6	2.8	Ziel	Ziel	AS1 2021 nur Min.-Wert.
80.1 90	Teufen – Speicher – Speicherschwendi	1	1	3	2.9	2.3	Min	Min	
80.2 22	Heiden – Rheineck	1	1	3	5.7	5.8	Ziel	Ziel	
80.2 23	Heiden – Walzenhausen – Rheineck (Abendbus)	0 K B	0.5	1	3.0	1.9	Ziel	Ziel	AS1 2021 nur Min.-Wert.
80.2 24 80.2 25	Heiden – Zelg/Lachen – Walzenhausen – St. Margrethen	1	1	3	4.3	3.9	Ziel	Ziel	
80.2 26	Heiden – Heerbrugg	2	2	4	6.9	6.6	Ziel	Ziel	
80.2 27	Heiden – Altstätten	0K B	0.5	1	3.2	2.4	Ziel	Ziel	AS1 2021 nur Min.-Wert.
80.2 28	PubliCar-Nachtbus Oberegg – Reute	0K B	0.5	1	1.2	1.0	Ziel	Ziel	AS1: Min-Wert nur knapp erfüllt
80.2 29	Heiden – Oberegg – St. Anton – Trogen	0	0.5	2	3.6	3.8	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
80.2 30	Heiden – Wald – Trogen	2	2	4	6.9	5.5	Ziel	Ziel	
80.7 91	Urnäsch – Schwägalp	1	1	3	16	12.5	Ziel	Ziel	
80.7 92	Nessla – Schwägalp	1	1	3	5.4	3.9	Ziel	Ziel	
854 (N)	Gossau–Appenzell– Wasserauen (Nachtangebot)	0	0.5	2	2.7	2.8	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
855 (N)	St. Gallen–Teufen – Gais – Appenzell (Nachtangebot)	0	0.5	2	15.9	15.0	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
856 (N)	Altstätten–Gais (Nachtangebot)	0	0.5	2	3.1	3.0	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
859 (N)	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen (Nachtangebot)	0	0.5	2	10.1	9.7	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.



Nr	Linienführung	A S	Linienbelastung				Erreicht		Bemerkungen
			Min	Ziel	Ist 201 9	Ist 202 1	201 9	202 1	
80.1 20 (N)	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg (Nachtangebot)	0	0.5	2	13.5	16.9	Ziel	Ziel	Auch AS1 erfüllt.
Legend e:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt		Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt		Grün: Alle Vorgaben erreicht.	

Die Auswertung zeigt, dass die Übernahme der Kennzahl „Linienbelastung“ tendenziell den Handlungsspielraum vergrößert. Einzig die Zahnradbahn Rheineck–Walzenhausen erreicht die Mindestwerte nicht mehr – die neue innovative Bahn soll hier Verbesserungen in der Frequenzentwicklung bringen (Kapitel 7.3.2).

Ebenso zeigt sich, dass auch mit dem Verzicht auf die Angebotsstufe 0 mindestens die Mindestvorgaben erfüllt sind (und auf allen Linien mit einer möglichen Ausbau-Absicht auch die Zielvorgaben).

#### 4.2.5 Auswirkungen Wegfall AS0

Die vorgeschlagene Aufhebung der Angebotsstufe 0 hat folgende Auswirkungen auf die Erreichung des Kostendeckungsgrades:

- Die Buslinien 80.228 (PubliCar Oberegg–Reute) und 229 (Heiden–St. Anton–Trogen) würden die Mindestvorgaben 2019 und 2021 verfehlen (aktuell sind die Mindestwerte erreicht).
- Die Abend-Angebote Gossau–Wasserauen und St. Gallen–Appenzell würden im Ist 2021 die Mindestvorgaben verfehlen (allerdings nur Covid-bedingt).

Alle anderen Linien mit AS0 würden dieselbe Vorgabe erreichen wie nach den alten Kennzahlen.

Ebenso zeigt sich, dass auch bei der Auslastung gemäss Linienbelastung mindestens die Mindestvorgaben erfüllt sind (und auf allen Linien mit einer möglichen Ausbau-Absicht auch die Zielvorgaben).

#### 4.3 Handlungsbedarf 2024–2029 aufgrund Kennzahlen

Bei folgenden Angeboten gibt es aufgrund ungenügender Kennzahlen Handlungsbedarf:

- PubliCar-Nachtbus Oberegg/Reute, Buslinie 229 (St. Anton)
- Zahnradbahnen 856, 857, 858 (Kapitel 7.3.2)

#### 4.4 Vorgehen bei der Überprüfung des Angebotes

Analog zu den bisherigen ÖV-Konzepten werden jeweils zwei unterschiedliche Vorgaben überprüft:

- Die **Mindestvorgabe** ist von allen Linien sowohl bei der Wirtschaftlichkeit als auch bei der Nachfrage zu erfüllen; ist sie nicht erfüllt, ist zu prüfen, wie die Kosten für die Linien reduziert oder die Auslastung erhöht werden kann. Ein Weiterbetrieb ohne Änderungen kann nur begründet und vorübergehend erfolgen. Dies gilt auch, wenn nur eine der beiden Mindestvorgaben nicht erfüllt ist.
- Die Erfüllung der **Zielvorgabe** bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage ist Bedingung dafür, dass das Angebot der Linie ausgebaut werden kann. Ist die Zielvorgabe nicht erreicht, ist das heutige Angebot beizubehalten. Für automatisierte Bahnen gelten gemäss Kapitel 4.2 spezielle Regelungen.

Bei der Einführung neuer Angebote muss nach Ablauf eines Versuchsbetriebes (in der Regel über 3 Jahre) die Mindestvorgabe der jeweiligen Angebotsstufe erreicht werden. Bei Angebotsausbauten sind die Mindestvorgaben bereits zu Beginn einzuhalten. Basis für die Beurteilung sind die jeweiligen Offerten der Transportunternehmen.



#### 4.5 Überprüfung Planzahlen 2022 mit neuen Kennzahlen

Die folgende Tabelle zeigt auf, ob die neuen Kennzahlen gemäss Offerten der Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2022 erfüllt werden. Dies dient insbesondere zur Beurteilung weiterer Ausbaumöglichkeiten.

Nr	Linienführung	A S	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Errei cht	Min/ Ziel	Plan 2022	Errei cht	
854	Gossau SG – Herisau – Appenzell – Wasserauen	3	35% / 45%	40.1%	Min	9 / 15	22.0	Ziel	
855	St.Gallen – Teufen – Gais – Appenzell	3	35% / 45%	43.4%	Min	9 / 15	24.5	Ziel	
859	St.Gallen – Speicher – Trogen	3	35% / 45%	39.1%	Min	9 / 15	21.0	Ziel	
856	Gais – Altstätten Stadt	1	25% / 35%	22.0%	Nein	3 / 9	12.0	Ziel	Neu wird die Bahnlinie Gais–Altstätten Stadt in die Angebotsstufe 1 verschoben (Abend-Angebot Bus gilt wie im Kanton St.Gallen als eigenständige Linie).
857	Rorschach – Heiden	2	30% / 40%	25.5%	Nein	6 / 12	14.5	Ziel	
858	Rheineck – Walzenhausen	2	30% / 40%	23.8%	Nein	6 / 12	4.9	Nein	
VAE	St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	35% / 45%	71.2%	Ziel	9 / 15	69.8	Ziel	
S4	St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	35% / 45%	48.6%	Ziel	9 / 15	33.0	Ziel	
S2	Altstätten–St. Gallen – Herisau – Wattwil	3	35% / 45%	43.5%	Min	9 / 15	28.1	Ziel	
RE	Herisau – St.Gallen – Konstanz	3	35% / 45%	57.7%	Ziel	9 / 15	38.1	Ziel	
S81	Herisau – St.Gallen	3	35% / 45%	29.0%	Nein	9 / 15	22.6	Ziel	Die S81 ist Teil des 15'-Taktes Herisau–St. Gallen. Insgesamt sind die Kennzahlen auf diesem Korridor erfüllt.
80.120	Heiden – Eggersriet – St. Gallen	3	30% / 40%	50.4%	Ziel	3 / 5	14.0	Ziel	
80.121	Heiden – Rehetobel – St. Gallen	3	30% / 40%	62.6%	Ziel	3 / 5	13.1	Ziel	
80.158	Herisau – (Heinrichsbad) – St. Gallen Arena – Abtwil SG – Engelburg	3	30% / 40%	46.7%	Ziel	3 / 5	6.3	Ziel	
80.171	Herisau – Schwellbrunn (Dorf)	2	25% / 35%	37.3%	Ziel	2 / 4	5.4	Ziel	
80.180	Herisau – Hundwil – Stein AR – St. Gallen	2	25% / 35%	42.4%	Ziel	2 / 4	7.6	Ziel	



Nr	Linienführung	A S	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Errei cht	Min/ Ziel	Plan 202 2	Erreic ht	
80.181	Herisau – Teufen – Trogen	1	20% / 30%	74.8%	Ziel	1 / 3	31.1	Ziel	
80.182	Brunnadern- Neckertal – Schönengrund – Waldstatt – Herisau	2	25% / 35%	31.7%	Min	2 / 4	6.4	Ziel	
80.183	Herisau – Schwellbrunn – Schönengrund (Abendbus)	1	20% / 30%	20.4%	Kna pp	1 / 3	3.0	(Ziel)	
80.190	Teufen – Speicher – Speicherschwendi	1	20% / 30%	24.4%	Min	1 / 3	2.5	Min	
80.222	Heiden – Rheineck	1	20% / 30%	31.5%	Ziel	1 / 3	5.0	Ziel	
80.223	Heiden – Walzenhausen – Rheineck (Abendbus)	1 K B	20% / 30%	23.5%	Min	0.5 / 2	2.6	Ziel	
80.224	Heiden – Zelg/Lachen – Walzenhausen – St. Margrethen	1	20% / 30%	26.1%	Min	1 / 3	3.8	Ziel	
80.225									
80.226	Heiden – Heerbrugg	2	25% / 35%	35.3%	Ziel	2 / 4	6.1	Ziel	
80.227	Heiden – Altstätten	1 K B	20% / 30%	24.9%	Min	0.5 / 2	3.0	Ziel	
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg – Reute	1 K B	20% / 30%	15.9%	Nein	0.5 / 2	1.6	Min	
80.229	Heiden – Oberegg – St. Anton – Trogen	1	20% / 30%	15.7%	Min	1 / 3	3.3	Ziel	
80.230	Heiden – Wald – Trogen	2	25% / 35%	32.5%	Min	2 / 4	5.3	Ziel	
80.791	Urnäsch – Schwägalp	1	20% / 30%	55.2%	Ziel	1 / 3	13.9	Ziel	
80.792	Nessla – Schwägalp	1	20% / 30%	23.2%	Min	1 / 3	4.8	Ziel	
854 (N)	Gossau– Appenzell– Wasserauen (Nachtangebot)	1	20% / 30%	24.3%	Min	1 / 3	2.2	Min	
855 (N)	St. Gallen–Teufen – Gais – Appenzell (Nachtangebot)	1	20% / 30%	43.3%	Ziel	1 / 3	16.8	Ziel	



Nr	Linienführung	A S	Kostendeckungsgrad			Linienbelastung			Bemerkungen
			Min/ Ziel	Plan 2022	Errei cht	Min/ Ziel	Plan 2022	Errei cht	
856 (N)	Altstätten–Gais (Nachtangebot)	1	20% / 30%	19.3%	Kna pp	1 / 3	2.7	Min	
859 (N)	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen (Nachtangebot)	1	20% / 30%	27.4%	Min	1 / 3	10.0	Ziel	
80.120 (N)	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg (Nachtangebot)	1	20% / 30%	26.0%	Min	1 / 3	12.6	Ziel	
Legend e:	Rot: Mindestvorgabe verfehlt		Orange: Mindestvorgabe knapp verfehlt			Gelb: Zielvorgabe verfehlt			Grün: Alle Vorgaben erreicht.

Die obigen Werte basieren auf den Offerten der Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2022. Aufgrund der unklaren Auswirkungen von Covid-19 auf die Nachfrageentwicklung sind Abweichungen bei den definitiven Zahlen zu erwarten. Aufgrund von nicht erreichten Vorgaben im Jahr 2022 werden keine Massnahmen ergriffen, ausser bei Linien, welche die Mindestvorgaben schon vor Covid-19 (Ist-Zahlen 2019) nicht erreicht haben. Massgeblich für die nächste Überprüfung der Linien sind dann die Offerten 2024.



## 5. Zusatzanalysen aufgrund Regierungsprogramm

### 5.1 Regierungsprogramm 2020–2023

Das Regierungsprogramm 2020–2023 beinhaltet einen Schwerpunkt „Bildung und Arbeit“, welcher für den öffentlichen Verkehr relevante Zielsetzungen beinhaltet:

- Ziel 2023: „Das Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr 2023–2027“ legt den Schwerpunkt auf die Erhöhung der Taktfrequenzen des öffentlichen Verkehrs während den Stosszeiten. Damit wird langfristig die Attraktivität aller Ausserrhoder Gemeinden als Wohnstandorte spürbar gesteigert.“
- Ziel 2030: „Bis 2030 sind die Angebote im öffentlichen Verkehr so verbessert, dass die Nutzung stark gesteigert wird. Es soll ein möglichst grosser Umsteigeeffekt vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr erzielt werden“. (Vgl. Regierungsprogramm, Seite 5).

Diese Ziele können als direkte Handlungsanweisungen für das ÖV-Konzept 2024–2029 verstanden werden, wobei die Formulierungen insbesondere auf den Horizont 2030 hin unklar sind: Mit einem unbegrenzten finanziellen Budget und der Bereitschaft, flankierende Massnahmen wie Kapazitätsbeschränkungen oder Verkehrsdosierung auf MIV-Seite umzusetzen, wäre ein markanter Umsteigeeffekt theoretisch möglich – in der Realität dürfte aber schon der Verzicht auf geplante, den ÖV direkt konkurrenzierende MIV-Ausbauten gesellschaftlich und politisch nicht mehrheitsfähig sein und somit auch die Wirtschaftlichkeit zusätzlicher ÖV-Angebote stark beeinträchtigt werden.

### 5.2 Verdichtungen in Hauptverkehrszeit

Das Regierungsprogramm setzt sich bis 2023 unter anderem als Ziel, den Kanton Appenzell Ausserrhoden als Wohnstandort zu stärken. Eine Massnahme dafür ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, in einem ersten Schritt (Ziel 2023) in den Hauptverkehrszeiten.

Aus Sicht ÖV ist zu vermeiden, dass nach dem „Giesskannenprinzip“ ausgebaut und die Wirtschaftlichkeit des ÖV dadurch deutlich verschlechtert wird. Sinnvoll sind Ausbauten prinzipiell dort, wo:

- bestehende gute Anschlusslagen nicht bedient werden;
- Standzeiten bestehen, welche betrieblich sinnvoll ausgenützt werden können;
- aufgrund der Kennzahlen Potential für einen Ausbau bestehen;
- klar ausgewiesene Pendlerbedürfnisse bestehen, welche durch den ÖV aktuell nicht abgedeckt werden.

Andernfalls entstehen durch den Ausbau grosse Mehrkosten für den Kanton, da Bund und Nachbarkantone ihre Mitfinanzierung von der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage abhängig machen, die ohne diese Faktoren kaum erfüllt wären.

#### 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)



### 5.2.2 Ausbau bestehender HVZ-Angebote

Ebenfalls grundsätzlich sinnvoll sind Ausbauten / Systematisierungen bei den folgenden bestehenden HVZ-Angeboten:

- Ausbau der 15-Minuten-Takte
- auf den Bahn-Hauptachsen St.Gallen–Speicher–Trogen und St.Gallen–Teufen
- im Buskorridor St.Gallen–Heiden
- Systematisierung der HVZ-Kurse der Linie 171 Herisau–Schwellbrunn auf einen anschlussoptimierten, systematischen Halbstundentakt
- Weiterentwicklung der HVZ-Kurse auf der Linie 230 Heiden-Trogen
- Weiterentwicklung der Zusatzfahrten auf der Linie 180 St.Gallen-Herisau

### 5.2.3 Fazit

Da nur Linien mit erfüllten Zielvorgaben für einen Ausbau infrage kommen, wurde eine Überprüfung mit den Vorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage (Kapitel 4) durchgeführt. Nach dieser Prüfung können folgende Ausbauten zur Aufnahme in das ÖV-Konzept 2024–2029 vorgeschlagen werden:

- Ausbau bestehende HVZ-Angebote Linie 120 Heiden–St. Gallen (Systematisierung, einzelne zusätzliche Kurse)
- Halbstundentakt Linie 222 Heiden–Rheineck in HVZ (Start mit 4–5 Kurspaaren)
- Systematisierung der HVZ-Kurse der Linie 171 Herisau–Schwellbrunn auf einen anschlussoptimierten, systematischen Halbstundentakt.
- Einzelne zusätzliche Kurse auf den Linien 180 St. Gallen–Herisau und 230 Trogen–Heiden
- Viertelstundentakt Linie 158 Herisau–Winkeln.

## 5.3 Alternative Erschliessungsformen im dünnbesiedelten Raum

Im Streusiedlungsgebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden leben beträchtliche Teile der Bevölkerung ausserhalb von zusammenhängenden Siedlungen, was Schwierigkeiten bei der Anbindung mit dem liniengebundenen ÖV mit sich bringt. Während in einigen Gebieten heute ein ÖV-Angebot besteht, das aber die Anforderungen punkto Verfügbarkeit nicht immer erfüllt, sind andere Gebiete komplett unerschlossen. Es ist deshalb im Rahmen des Regierungsprogrammes angebracht, Angebotsverbesserungen mit alternativen Erschliessungsformen in solchen Räumen zu prüfen.

### 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 ÖV	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]



	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.

### 5.3.2 Grundbedingungen für alternative Angebote

Als Grundbedingungen für alternative Angebote sind zu nennen:

- Feinmaschiges Strassennetz mit guter Konnektivität (wenige / keine „Sackgassen“, grosse Flexibilität bei Linienführungen).
- Attraktive Anschlusspunkte (30'-Takt) im Umfeld, an welchen die Nachfrage auf den Linien-ÖV gebündelt werden kann.
- Genügend grosses Potential, um mindestens 1 Fahrzeug auszulasten (Schwellenwert ist wiederum abhängig von Gebietsstruktur und Attraktivität der übergeordneten ÖV-Verbindung).

### 5.3.3 Umsetzungsformen

Mit Bezug auf die vorherstehenden Analysen und die Erläuterungen in Kapitel 3.7 stehen bei On-Demand-Angeboten zwei Varianten der Umsetzung im Vordergrund:

- Rufbus-System (PubliCar etc.): Bestellung eines Busses per Telefon oder App, es erfolgt praktisch keine Bündelung ausser bei zufällig bündelbaren Bestellungen. Sehr feinmaschiges Strassennetz notwendig für effiziente Betriebsabwicklung, Service bis zur Haustür. Aktuelle Beispiele zeigen, dass solche Angebote im Rahmen der üblichen Kennzahlen wie Linienbelastung und Kostendeckungsgrad kaum zu rechtfertigen sind. So hat der Publicar Oberegg-Reute einen Kostendeckungsgrad im Jahr 2021 von rund 19% und Kosten pro Einsteiger von Fr. 36. Zudem stellen Rufbus-Systeme aufgrund der Gefässgrösse in Relation zum tatsächlichen Besetzungsgrad eine eher unökologische Lösung dar.
- Bedarfslinien-System: Die Busse fahren grundsätzlich eine fixe Linie mit fixierten Zeiten, ggf. mit verschiedenen Schlaufen. Die Kurse fahren nur, wenn Reisende über Telefon oder eine App angemeldet



sind. Dieses System eignet sich insbesondere zur Anbindung kleinerer Ortschaften mit relativ klar ausgerichtetem Potential, sofern ein entsprechendes Strassennetz vorhanden ist; dann können auch grössere Netze angeboten werden. Aktuell sind die Erfahrungen mit grösseren Netzen relativ bescheiden, da mit MobiChablais erst ein App-basiertes grösseres Netz angeboten wird. Kleinere Netze funktionieren bereits heute erfolgreich. Ein Beispiel ist der PubliCar / Nachtbus Thusis, welcher auf fixen Linien verkehrt, aber durch Taxis bedient wird, bei welchen die Kosten nur bei tatsächlicher Fahrt anfallen. Das wirkt sich positiv auf den Kostendeckungsgrad aus.

#### **5.3.4 Mögliche Gebiete**

Für den Kanton Appenzell Ausserrhoden können folgende Gebiete in Frage kommen:

- Appenzeller Hinterland; Hier ist ggf. auch ein Bedarfsliniensystem denkbar: z.B. ein aus Herisau nach Schwellbrunn Dorf fahrender Bus bedient anschliessend je nach Anmeldungen Risi, Sommertal oder aber auch die Querverbindung nach Waldstatt. Ähnliche Systeme sind beispielsweise auch in Stein/Hundwil denkbar.
- Gebiet AR-Vorderland: Längerfristig und bei erfolgreicher Implementierung der Bestellung über App würden sich das Gebiet um Walzenhausen sowie die heutige Linie 229 (St. Anton) für Bedarfslinien gut eignen, da mit dem heutigen klassischen Linienverkehr erhebliche Schwierigkeiten bestehen, ein attraktives Angebot zu bestellen und zu finanzieren.

Es wird empfohlen, nach Verabschiedung des ÖV-Konzeptes und mit Vorliegen der Grundsatzstudie der Ostschweizer Kantone zu diesem Thema eine kantonale Vertiefungsplanung durchzuführen. Dabei wird das bestehende Angebot (PubliCar Obereggen) überprüft und untersucht, wo neue Angebote Sinn machen könnten. Eine Umsetzung erster Massnahmen soll auf die Fahrplanperiode 2026/2027 erfolgen.

#### **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 Ausserrhoden gesellschaftlich und politisch nicht mehrheitsfähig ist, ist die Nachfragewirkung eines ÖV-Ausbaus beschränkt. Das reduziert auch den ökologischen Nutzen deutlich.



## 6. Angebotsentwicklung 2024–2029

### 6.1 Ziele

Ein wichtiger Punkt, die Standortattraktivität des Kantons zu erhöhen (vgl. Kapitel 5) und die emissionsarme Mobilität zu fördern (vgl. Kapitel 7.6) ist der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dabei sind die übergeordneten Konzepte, die Planungsgrundsätze und die aktuellen Entwicklungen zu beachten. Die Angebotsschritte müssen zudem mit dem langfristigen Zielbild (vgl. Kapitel 6.2) in Übereinstimmung sein. Im Vordergrund stehen in den Jahren 2024–2029 folgende Stossrichtungen:

- Taktverdichtungen auf Linien mit hohem Potenzial und entsprechenden Kennzahlen (Regierungsprogramm)
- Aufzeigen der Entwicklung des Angebotes unter Berücksichtigung der übergeordneten Konzepte, der Planungsgrundsätze und aktueller Entwicklungen
- Ausbau und Systematisierung bestehender Verdichtungen auf weiteren Linien
- Attraktivität steigern durch Fahrzeitgewinne (Tangentialverbindungen prüfen)
- bessere Abstimmung von Regional- und Ortsverkehr in der Gemeinde Herisau und der Region
- Überprüfung der Betreiberstrukturen auf Ablauf der Konzessionen
- Verbesserte Erschliessung touristischer Gebiete (Säntis, Zahnradbahnen)
- Ausbau von Bedarfsangeboten in dünnbesiedelten Gebieten

### 6.2 Zielbild langfristige Angebotsentwicklung

Für die Erarbeitung der genannten Buskonzepte (vgl. Kapitel 6.4.3) sowie der ÖV-Konzepte 2030+ wird nachfolgend ein auf die Siedlungsdichte und die relevanten Pendlerströme ausgelegtes ÖV-Zielbild aufgezeigt.

#### 6.2.1 Grundsätzliche Zielsetzungen

Nach wie vor soll der ÖV die folgenden Zielsetzungen erfüllen:

- Abstimmung auf Siedlungsstruktur gemäss Richtplan.
- Anbieten von Hauptkorridoren mit starker Bündelungsfunktion und entsprechend dichtem, wirtschaftlichen Angebot.
- Anbindung der übrigen Gemeinden auf möglichst direktem Weg an diese Hauptkorridore.
- Sicherstellen der Erreichbarkeit der wesentlichen Anziehungspunkte im Einkaufs- und Freizeitverkehr.
- Angebot für Pendler abseits der Hauptachsen (attraktive Tangentiallinien).
- Grundangebot für kleinere Weiler und Dörfer mittels Bedarfslinien- oder Rufbusverkehr unter Berücksichtigung des Faktors Ökologie.

#### 6.2.2 Zielbild (Grafik)

Die folgende Grafik stellt ein mögliches Zielbild für die Jahre 2035+ dar. Es basiert auf folgenden Grundlagen:

- Siedlungsklassierung gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Kapitel 2.1)
- Siedlungsstruktur im Allgemeinen (vgl. Kapitel 1.2.1)
- Pendlerstatistik (vgl. Kapitel 1.2.2)
- Abklärungen zu alternativen Angebotsformen (vgl. Kapitel 5.3).

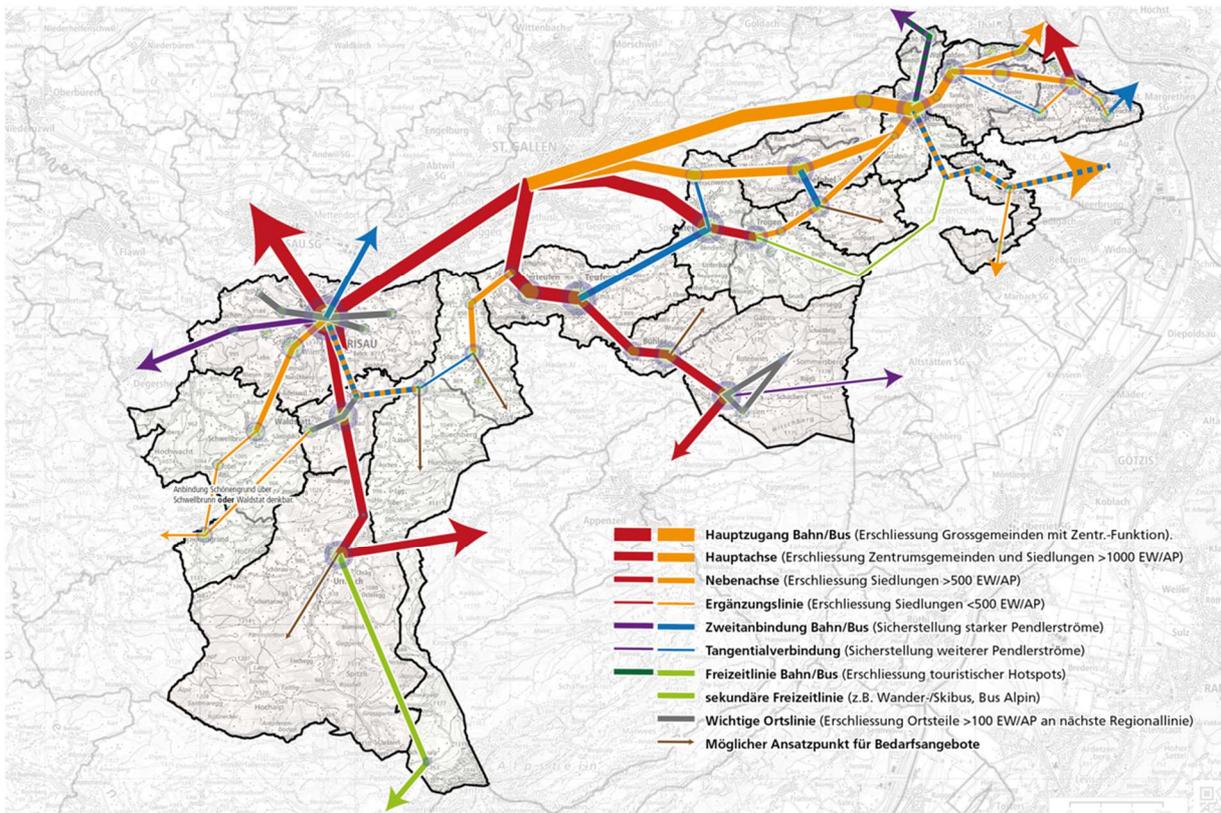


Abbildung 14: ÖV-Zielbild 2035, zu vertiefen im Hinblick auf das Konzept 2030–2035. Grafik asa.

Die Angebots-Dichte soll künftig aufgrund der Funktionen definiert werden, wodurch vergleichbare Siedlungen oder Pendlerströme auch mit einer vergleichbaren Qualität angebunden werden.

### 6.2.3 Zielangebote

Eine Zuordnung der einzelnen Korridore zu Angebotsstufen erfolgt erst mit dem Konzept 2030–2035. Als Anhaltspunkt kann in den einzelnen Kategorien gemäss obiger Karte/Legende von folgenden Mindesttaktan ausgangen werden:

- Hauptzugang Bahn/Bus im Viertelstundentakt ganztags (Auswirkungen z.B. Ausbau 15'-Takt AB-Durchmesserlinie ganztags, 15'-Takt Gossau–Herisau, Abstimmung Bus/Bahn zwingend)
- Hauptachse im Halbstundentakt ganztags
- Nebenachse, Zweitanbindung, Freizeitlinie: Stundentakt ganztags (Auswirkungen z.B. auf Heiden–Walzenhausen, diverse Wochenendangebote wie Teufen–Speicher, Vorderland, ...)
- Nach Möglichkeit (wenn finanzierbar und Bahnanschlüsse vorhanden) Taktverdoppelung in der Hauptverkehrszeit (wobei die Definition von Hauptverkehrszeit je nach Linienfunktion unterschiedlich sein kann – z.B. bei Linie 791 Urnäsch–Schwägäl am Wochenende).

Bei entsprechendem politischen Willen und finanziellen Mitteln sind natürlich auch dichtere Takte möglich – das Zielbild soll insbesondere sicherstellen, dass gleichwertige Korridore auch gleichwertige Angebote erhalten.

### 6.2.4 Umsetzungsrelevanz

Das Zielbild dient als Grundlage im Hinblick auf die Konzeption 2030–2035, wobei im Detail eine sinngemässe Umsetzung auf der geeignetsten Linienführung und nicht die im Zielbild schematisch festgehaltene Struktur umgesetzt werden soll:



- Siedlungen sollen über mindestens den wichtigsten Zugang mit dem in der Netzstruktur definierten Takt erschlossen werden
- Bei starkem Siedlungswachstum ist die entsprechende Siedlung „aufzustufen“ in die nächsthöhere Klasse
- Die Mindest- und Zielvorgaben sind einzuhalten. Im Falle von ungenügenden Kennzahlen ist der Ausbau zu verschieben, bis die notwendigen Kennzahlen erreicht sind.

### 6.3 Stossrichtungen

Basierend auf den vorhergehenden Kapiteln ergeben sich analog zum Konzept 2018–2022 verschiedene Gruppen von Linien mit unterschiedlichen Stossrichtungen:

Kategorie	Linie	Stossrichtung
Regionalbuslinien	80.158 Herisau–Winkeln–Abtwil 80.791 Urnäsch–Schwägälp	Angebot ausbauen
Regionalbuslinien	80.120/121 St. Gallen–Rehetobel/Eggersriet–Heiden 80.171 Herisau–Schwellbrunn 80.180 St.Gallen–Stein–Hundwil–Herisau 80.222 Heiden–Rheineck 80.226/227 Heiden–Reute–Heerbrugg/Altstätten	Bestehende HVZ-Verdichtungen ausbauen aufgrund Auftrag Regierungsprogramm (vgl. Kapitel 5.2); Taktausbau bzw. Schliessung von Taktlücken am Wochenende prüfen.
AB-Stammnetz	854 Gossau–Herisau–Wasserauen 855 Trogen–St. Gallen–Appenzell	Angebot beibehalten / Konsolidieren
Regionalbuslinien	80.182/183 Herisau–Schönengrund–Brunnadern 80.190 Teufen–Speicher–St. Gallen 80.223 Heiden–Rheineck (Abendangebot) 80.224/225 Heiden–Walzenhausen–St. Margrethen	Angebot beibehalten / Konsolidieren
Regionalbuslinien	80.792 Nesslau–Schwägälp	Laufende Planungen Konzepte umsetzen; kein weiterer Ausbau.
Zahnradbahnen der AB	856 Altstätten–Gais 857 Rorschach–Heiden 858 Rheineck–Walzenhausen	Umsetzung Erkenntnisse aus Konzept AB-Zahnradbahnen; Beobachten/Konsolidieren.
Regionalbuslinien	80.228 PubliCar Reute-Oberegg 80.229 Heiden–St. Anton–Trogen	Vorzeitige Neukonzeption / Ersatz prüfen, da Kennzahlen-Situation kritisch
Linien mit Spezialfunktionen	80.181 Herisau–Trogen	Angebot beibehalten.
Nachtangebote	854 Gossau–Wasserauen 855 Trogen–St. Gallen–Appenzell 856 Altstätten–Gais 80.120 St. Gallen–Heiden	Angebot beibehalten. Angleichen an allfällige Weiterentwicklungen Tagesangebote

Vorbehalten sind vorgezogene Angebotsanpassungen aufgrund der Neukonzeptionen (vgl. Kapitel 6.4.3). In diesen Gebieten soll das Angebot bis zum Vorliegen der Resultate nur dort ausgebaut werden, wo das im Rahmen der aktuellen Konzeption möglich ist, um zu häufige Konzeptwechsel zu vermeiden.



Grundsätzlich sind weitere Angebotsausbauten möglich, wenn sie die notwendigen Kennzahlen erreichen, der Stossrichtung des Zielbildes entsprechen und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

## 6.4 Massnahmen

### 6.4.1 Angebotsausbauten

Auf folgenden Linien sind die Zielvorgaben erfüllt und es werden folgende Angebotsausbauten vorgeschlagen:

80.120	St. Gallen–Eggersriet–Heiden	Ausbau Anbindung Heiden in Hauptverkehrszeiten und am Wochenende prüfen
80.158	Herisau–Winkeln–Abtwil	Schrittweise Verdichtung zum 15'-Takt vorerst in Hauptverkehrszeiten in Abstimmung mit Ortsbusnetz Herisau.
80.171	Herisau–Schwellbrunn	Systematisierung und Ausbau 30'-Takt in der Hauptverkehrszeit; bessere Berücksichtigung Bahnanschlüsse.
80.180	Herisau–Hundwil–Stein–St. Gallen	Ausbau der Zusatzkurse in der HVZ zwischen Lustmühle und Waldstatt / Herisau bei erfolgreichem Versuchsbetrieb.
80.222	Heiden–Rheineck	Einzelne Halbstundentakt-Kurse in HVZ; Stundentakt am Wochenende.
80.791	Urnäsch–Schwägälp	Während der Saison: Durchgehender Stundentakt während gesamter regulärer Betriebszeit Säntisbahn. An Spitzentagen: Halbstundentakt während touristischer Hauptverkehrszeit (Entscheid jeweils bis Mittwoch für folgendes Wochenende).

### 6.4.2 Überprüfungen

Die folgenden Linien sind im Detail zu überprüfen:

80.228	PubliCar Oberegg/Reute	Aufhebung und Ersatzangebote prüfen: Verlängerung Betriebszeiten Linie 226 (aufgrund Kennzahlen möglich) Bedarfslinienbus für das Vorderland (fixe Kurse auf Voranmeldung) entlang Linien 224–227)
80.229	Heiden–St. Anton–Trogen	Linie aufgrund Schulfunktion weiterhin notwendig. Umstrukturierung der nicht schulnotwendigen Kurse zu prüfen: Systematisierung / Verdichtung Wochenende vs. Abbau werktags Führung der Kurse nur in Saison / bei Schönwetter (Entscheid jeweils bis Mittwoch der Vorwoche) Bedarfslinienbus prüfen (ggf. in Kombination mit Anbindung Altstätten–St. Anton)

Je nach Zeitpunkt der Neukonzeption Vorderland (vgl. Kapitel 6.4.3) können die oben angeregten Überprüfungen in diese Neukonzeption integriert werden.



### 6.4.3 Neukonzeptionen

Aufgrund der absehbaren Änderungen im Bahnangebot, der Kennzahlen und der erkannten Probleme aufgrund der Siedlungs- und Netzstruktur sind für folgende Linien Neukonzeptionen anzustreben:

Vorderland: alle Bus-Linien	Zeithorizont: Einführung ab Dez. 29 oder später Ggf. sinnvolle Anpassungen im Vorlauf (Bedarfslinienbus gemäss Kapitel 5.3.)	Zweck: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematisierung</li> <li>• Angleichung an AS2030/35</li> <li>• Behebung von erkannten Erschliessungsdefiziten</li> <li>• Verbesserungen im Freizeit- und Bedarfsverkehr</li> </ul>
Hinterland / Herisau: Linien 171, 180-183 Stadtbus Herisau	Zeithorizont: Einführung ab Dez. 29, ggf. aufgrund Konzessionsablauf erste Änderungen schon ab Dez. 27	Zweck: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung Vorgaben Agglo-öV-Konzept (Hauptkorridore)</li> <li>• Abstimmung Stadt- und Regionalverkehr</li> <li>• Abstimmung Bus-Bahn im Korridor Gossau- Waldstatt</li> <li>• Prüfung alternativer Angebote für Streusiedlungsgebiete</li> </ul>

Die entsprechenden Planungen werden nach Genehmigung des vorliegenden Konzeptes gestartet und bis spätestens 2027 erarbeitet. Aufgrund der Dringlichkeit im Raum Herisau, wird ein Pflichtenheft für diese Planung bereits im Jahr 2023 erstellt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise bis Ende 2029 sowie im Zuge des Konzeptes 2030–2035.

### 6.5 Zielangebote je Linie

Zusammenfassend ergeben sich folgende Zielangebote, die in der Konzeptperiode umgesetzt werden sollen. Bedingung ist jeweils, dass die Finanzierung mit dem Bund und den Nachbarkantonen sichergestellt werden kann; Linien ohne Änderungen sind grau hinterlegt.

Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo-Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
854	Gossau SG – Herisau – Appenzell – Wasserauen	3	1/2h-Takt abends 1h-Takt	1/2h-Takt abends 1h-Takt	
855	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen	3	1/2h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2-Takt (HVZ) 1/4h-Takt	durchgehenden ¼-Takt Mo-Fr zwischen Trogen und Teufen prüfen, wenn Kennzahlen erreicht
	Teufen – Gais – Appenzell		1/2h-Takt	1/2h-Takt	
	Eilzug		2Kp	2Kp	
856	Gais – Altstätten Stadt	2	1h-Takt 06 – 20 Uhr	1h-Takt 06 – 20 Uhr	letzte zwei Kurse mit Bus
857	Rorschach – Heiden	2	1h-Takt bis Betriebsschluss	1h-Takt bis Betriebsschluss	Betriebsschluss = 21.00Uhr
858	Rheineck – Walzenhausen	2	teilweiser ½-Takt bis 20 Uhr	½-Takt bis Betriebsschluss	Automatischer Betrieb ab 2027.
870	St. Gallen – Herisau – Wattwil (S2, S4 [VAE])	3	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h-Takt mit VAE	1/2h-Takt bis 21Uhr, danach hinkender 1/2h-Takt mit VAE	
	St. Gallen – Herisau (S81, RE)		1/2h-Takt 06-20Uhr	1/2h-Takt 06-20Uhr	
	St. Gallen – Herisau – Rapperswil – Luzern (VAE)		1h-Takt	1h-Takt	



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo-Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
80.120	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo-Sa bis 20Uhr So + abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	1/2h-Takt Mo-Sa bis 20Uhr So & abends 1h-Takt HVZ 1/4h-Takt	Ausbau 15-Minuten-Takt über ganze Hauptverkehrszeiten ohne Lücken (St.Gallen–Heiden).  Taktausbau St. Gallen–Heiden auf Linie 120 und/oder 121 an Wochenenden im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland zu prüfen; Umsetzung schon in Konzept 24-29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.121	Heiden – Rehetobel – St. Gallen – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo-Fr bis 20Uhr Sa + So und spätabends 1h-Takt	1/2h-Takt Mo-Fr bis 20Uhr Sa + So und spätabends 1h-Takt	Taktausbau St. Gallen–Heiden auf Linie 120 und/oder 121 an Wochenenden im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland zu prüfen; Umsetzung schon in Konzept 24-29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.158	Herisau – (Heinrichsbad) – St. Gallen Arena – Abtwil SG – Engelburg	3	1/2h-Takt Mo-Sa, So und spätabends 1h-Takt	1/4h-Takt Mo-Sa, So und spätabends 1/2h-Takt	Ggf. zusätzliche Kurse ohne Bedienung Heinrichsbad, Klärung Bedienung mit Neuplanung auf Konzept 30-35.
80.171	Herisau – Schwellbrunn (Dorf)	2	1h-Takt Mo-So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	1h-Takt Mo-So ½-Takt HVZ Abend siehe 183	Systematischer Halbstundentakt in allen Hauptverkehrszeiten.  Je nach Konzeption auch «Doppelkurse» (Bedienung Sommertal und Risi mit selbem Kurs) denkbar.
	Schwellbrunn – Sommertal	1	min. 8 Kurse täglich	1h-Takt in HVZ Min. 2h-Takt in NVZ	
	Schwellbrunn – Risi	1	min. 8 Kurse täglich	1h-Takt in HVZ Min. 2h-Takt in NVZ	
80.180	Herisau – Hundwil – Stein AR – St. Gallen	2	1h-Takt Mo–So inkl. Abend	Stundentakt Mo–So inkl. Abend HVZ-Kurse zwischen Herisau – Stein AR	HVZ-Angebot Herisau/Waldstatt–Lustmühle mit Anschluss AB (ab/nach Bahnhof St. Gallen nur Grundtakt)
80.181	Herisau – Teufen – Trogen	0	1-2 Kp. an Schultagen	1-2 Kp. an Schultagen	
80.182	Brunnadern-Neckertal – Schönggrund – Waldstatt – Herisau	2	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr Abend siehe Linie 183.	1h-Takt Mo–So bis 20Uhr Abend siehe Linie 183.	
80.183	Herisau – Schwellbrunn – Schönggrund (Abendbus)	0	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	3.5 Kp., Fr–Sa 4.5 Kp.	
80.190	Teufen – Speicher	1	1h-Takt 06-19Uhr, Sa-So Angebot ausgedünnt	1h-Takt 06-19Uhr, Sa-So Angebot ausgedünnt	Ab 2023 bis/ab St. Gallen und an Sonntagen Verlängerung von 2 Kurspaaren bis Speicherschwendi
	Speicher – Speicherschwendi – St. Gallen	1	1h-Takt 06-19Uhr, Sa nur an Schultagen, kein Angebot sonntags.	1h-Takt 06-19Uhr, Sa nur an Schultagen, kein Angebot sonntags.	
80.222	Heiden – Rheineck	1	1h-Takt 06–20Uhr, So Lücken	1h-Takt 06–20Uhr HVZ 30'-Takt (5-6 Kurspaare)	Keine Taktlücken am Sonntag
80.223	Heiden – Walzenhausen – Rheineck (Abendbus)	0	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	4 Kp (Fr–Sa 5Kp), je 2 via Lachen und Zelg	



Nr	Linienführung	AS	Takt / Anz. Kp. Mo-Fr		Bemerkungen
			Ist 2022	Ziel 2029	
80.224 80.225	Heiden – Zelg/Lachen – Walzenhausen – St. Margrethen	1	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	1h-Takt 06–20Uhr (insgesamt 17 Kp)	
80.226	Heiden – Heerbrugg	2	1h-Takt 06–20Uhr 1-2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	1h-Takt 06–20Uhr 1-2 Zusatzkurse in HVZ morgens und abends, Sa–So mit Taktlücken	Taktverdichtung am Sonntag prüfen im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland; Umsetzung schon in Konzept 24-29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.227	Heiden – Altstätten	0	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	8Kp Mo–Fr, 4Kp Sa/So	Sonntagsangebot analog Werktag prüfen im Rahmen der Gesamtüberprüfung Vorderland; Umsetzung schon in Konzept 24-29, falls aufwärtskompatibel möglich.
80.228	PubliCar-Nachtbus Oberegg – Reute	0	Rufbus 20:30 – 23:30	Bedarfsliniensystem Vorderland	Vertiefungsplanung vorgesehen (vgl. Kapitel 0)
80.229	Heiden – Oberegg – St. Anton – Trogen	0	4 Kp 4.5 Kp an Schultagen	4 Kp 4.5 Kp an Schultagen	Vorbehaltlich notwendiger Anpassungen aufgrund Kennzahlen (Stossrichtung: Abbau werktags, Ausbau Wochenende bei Schönwetter).
80.230	Heiden – Wald – Trogen	2	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa- So 2h-Takt 07– 20Uhr  Zusatzkurse in HVZ	1h-Takt bis 22Uhr, Zusatzkurse im Schülerverkehr, Sa- So Stundentakt 07– 20 Uhr  Halbstundentakt in HVZ	Abends Teilstrecke durch Linie 121 abgedeckt.
80.791	Urnäsch – Schwägalp	1	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	1h-Takt 07–19 Uhr mit Lücken ausserhalb Betriebszeit Säntisbahn.  ½-h-Takt während Hauptzeiten (mit Säntisbahn abzuklären) bei Schönwetter.	Verdichtungen nur bei Schönwetter, Ankündigung jeweils max. 3 Tage im Voraus.
80.792	Nesslau – Schwägalp	1	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	1h-Takt 07–19Uhr mit Lücken	Anpassungen gemäss laufender Überprüfung, Federführung Kanton St. Gallen.
855 (N)	Teufen – St. Gallen – Speicher – Trogen	3	3 Kurse in Lastrichtung	3 Kurse in Lastrichtung	
	Teufen – Gais – Appenzell	3	3 Kurse in Lastrichtung	3 Kurse in Lastrichtung	
80.120 (N)	Heiden – Eggersriet – St. Gallen – Engelburg	3	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurspaare nach Engelburg.	2 Kurspaare nach Heiden, 4 Kurspaare nach Engelburg.	
80.121 (N)	Heiden – Rehetobel – St. Gallen – Engelburg	3	2 Kurse Richtung Rehetobel–Wald– Heiden	2 Kurse Richtung Rehetobel–Wald– Heiden	



## **7. Ziele und Massnahmen Appenzell Ausserrhoden 2024–2029**

### **7.1 Vorgehen**

In den nachfolgenden Kapiteln werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Im Gegensatz zum Konzept 2018–2022 wird dieser Teil ausführlicher dargelegt, da wie in Kapitel 1 erwähnt das Leitbild neu in das öV-Konzept integriert wurde. Das hat den Vorteil, dass Leitbild und Konzept eine stärkere Einheit bilden und eine rollende Überarbeitung der Ziele und Massnahmen im Nachfolgekonzert möglich ist. Die längerfristige Entwicklung mit Blick auf die Jahre nach 2030 wird in Kapitel 6.2 dargelegt.

Die nachfolgenden Ziele und Massnahmen für die Jahre 2024–2029 leiten sich aus der Angebots- und Umfeldentwicklung ab. Es sind nur Ziele aufgeführt, die der Kanton unmittelbar selber oder in Absprache mit den Nachbarkantonen St.Gallen und Appenzell Innerrhoden sowie den Gemeinden beeinflussen kann. Deshalb fehlen zum Beispiel Ziele und Massnahmen im Bereich Vertrieb und Ticketing, obwohl hier ebenfalls Handlungsbedarf besteht. Solche Ziele sind aber durch die Ostschweizer Kantone im Rahmen der Bestellerstrategie zu erarbeiten und auf nationaler Ebene oder auf Ebene des Tarifverbundes OSTWIND einzubringen.

### **7.2 Zielangebot 2029**

Ein zentraler Teil des öV-Konzeptes ist die Angebotsentwicklung in den nächsten Jahren. Da die Entwicklung des Angebotes in den Kapiteln 5 und 6 umfassend aufgezeigt wurde, wird an dieser Stelle auf weitere Bemerkungen verzichtet.

Die Überprüfung der Ziele erfolgt aufgrund der in Kapitel 6.5 aufgeführten Zielangebote (Stand der umgesetzten Verbesserungen auf Ende der Konzeptperiode) und aufgrund der Entwicklung der Kennzahlen, wie sie jährlich wiederkehrend im Aufgaben- und Finanzplan (Kurskilometer, beförderte Fahrgäste) und im nationalen Benchmarksystem des Bundes dokumentiert werden.

### **7.3 Erhöhung der Wirtschaftlichkeit**

#### **7.3.1 Ziele**

Da der öffentliche Regionalverkehr massgebend mit Steuergeldern finanziert wird, ist eines der wichtigsten Ziele, die zur Verfügung stehenden Mittel möglichst effizient einzusetzen. Die Covid-19 Pandemie hat das Anliegen noch verstärkt, da die Nachfragerückgänge und damit verbunden die Erlöseinbrüche in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Mehrbedarf an staatlicher Unterstützung bei gleichzeitigem Abbau der Reserven bei den Transportunternehmen geführt haben. Im Gegensatz zu anderen Kantonen kam Appenzell Ausserrhoden in den beiden Jahren gut weg, weil die Transportunternehmen die Mehrabgeltungen zu einem grossen Teil über ihre Reserven decken konnten. Wie in Kapitel 3.4 erwähnt ist davon auszugehen, dass im Jahr 2023 die Nachfrage wieder in etwa auf dem Niveau von 2019 sein wird. Das ist aber je nach Entwicklung (Homeoffice, Verlauf der Pandemie etc.) mit Unsicherheiten verbunden. Ausserdem führen aktuell die Entwicklungen bei Teuerung und Energiepreisen zu steigenden Kosten bei den Transportunternehmen (Betrieb, Personal, Unterhalt etc.).

Um das Angebot in den nächsten Jahren weiter verbessern zu können, ist die Entwicklung der Kosten und Erlöse bei den Transportunternehmen ein zentraler Punkt. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Koordination mit den Nachbarkantonen im Rahmen der Bestellerstrategie sowie die RPV-Reform des Bundes (vgl. Kapitel 3.1.3). Es stehen insbesondere auf der Kostenseite Instrumente wie Zielvereinbarungen, Ausschreibungen, verstärktes öV-Controlling oder das Fördern von Kooperationen zur Verfügung.



### 7.3.2 Massnahmen

In den Jahren 2024–2029 sind folgende Massnahmen geplant:

- Im Jahr 2024 prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen St.Gallen und Appenzell Innerrhoden auf Basis von Benchmark-Auswertungen Ausschreibungen für Bus-Angebote. Dazu ist eine Planung notwendig, die aufzeigt, wann welche Konzessionen ablaufen und wo eine Ausschreibung von Linienbündeln sinnvoll oder aufgrund von starken Verflechtungen sogar notwendig ist. Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr sind aufwändig, deshalb ist vorgängig gut zu prüfen, welche Regionen dafür in Frage kommen und wo daraus tatsächlich erhebliche Vorteile zu erwarten sind. Für Appenzell Ausserrhoden ist dies wichtig, da die Konzessionen der meisten Buslinien Ende 2026 und 2027 ablaufen.
- Alternativ ist statt einer Ausschreibung auch der Abschluss von Zielvereinbarungen möglich. Zielvereinbarungen verfolgen teilweise ähnliche Ziele wie Ausschreibungen. Sie sind in der Regel aber mit weniger Aufwand zu realisieren und nicht so stark an das Auslaufen einer Konzession gebunden. In den Jahren 2018–2021 wurde dieses Instrument zusammen mit den Kantonen St.Gallen und Appenzell Innerrhoden für die Linien von PostAuto erfolgreich eingesetzt. Die Zielvereinbarung «PostAuto Appenzellerland» konnte in der Zwischenzeit bis ins Jahr 2025 verlängert werden.
- Im Bereich Bahn sind es vor allem Kooperationen zwischen den Unternehmen oder Gebiets- und Linienweiterungen, die Synergieeffekte möglich machen. Beispiel für eine Linienweiterung ist die Schweizerische Südostbahn, die dank ihrem Einstieg in den Fernverkehr auf den Regionalverkehrslinien grössere Synergieeffekte erzielen konnte. Beispiel für Kooperationen sind gemeinsame Unterhaltszentren für das Rollmaterial oder das Zusammenlegen von Betriebszentralen. Der Anstoss für Kooperationen ist primär Sache der Transportunternehmen. Die Kantone sind aber ebenfalls gefordert, Kooperationen zwischen den Transportunternehmen zu fördern, falls sich Möglichkeiten abzeichnen oder Doppelspurigkeiten festgestellt werden. Im engverflochtenen kantonsüberschreitenden öV bedingt dies aber einen Blick über die Kantonsgrenzen und ist deshalb primär Teil der Bestellerstrategie.
- Im öV-Konzept 2018–2022 wurde aufgrund der tiefen Kostendeckung eine Studie ausgelöst, um alternative Betriebsformen für die Appenzeller Zahnradbahnen zu prüfen. Aufgrund der Ergebnisse wurde im Mai 2020 entschieden, den Betrieb auf der Linie 856 Altstätten-Gais ca. 2035 auf Bus oder eine andere alternative Betriebsform umzustellen, die Rheineck-Walzenhausen Bahn (RhW) zu automatisieren und das Angebotskonzept auf der Rorschach-Heiden-Bahn zu verbessern. Da der Kostendeckungsgrad der Zahnradbahnen kritisch ist, werden die Gemeinden zur Finanzierung beigezogen, falls die Bahnen die minimalen Anforderungen an die Kostendeckung auch in Zukunft nicht erreichen. Erste Vereinbarungen zwischen den Kantonen und Gemeinden sind unterzeichnet (Rheineck–Walzenhausen-Bergbahn). Ebenfalls eingesetzt wurden zwei Arbeitsgruppen mit Vertreter der AB, der Tourismusverbände und der Gemeinden, um die Attraktivität aller drei Bahnen zu steigern und die Kommunikation zu verbessern.

### 7.3.3 Überprüfung

- Überprüfung durch bestehendes kantonales Benchmark-System und neues nationales Benchmark-System, das Bund und Kantone auf die Offertperiode 2024/2025 einführen
- Entwicklung der Kennzahlen im Aufgaben- und Finanzplan



## **7.4 Vereinfachungen im Fahrplan- und Bestellverfahren**

### **7.4.1 Ziele**

Dieses Ziel leitet sich ebenfalls aus der Bestellerstrategie ab. Für Appenzell Ausserrhoden als kleiner Kanton mit wenig personellen öV-Ressourcen (60 Stellenprozente) ist die Vereinfachung im Bestellverfahren von Bedeutung. Eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordination innerhalb der Kantone führt zu Effizienzgewinnen und Vereinfachungen. So koordinieren die Kantone zum Beispiel die Offertvorgaben und die Offertverhandlungen mit den Transportunternehmen oder die Eingaben in der nationalen Fahrplanvernehmlassung. Das ist hilfreich, da in den vergangenen Jahren die administrativen Aufwände zugenommen haben. Treiber auf Bundesebene war zum Beispiel der «Postautoskandal», der zu neuen Regelwerken und längeren „Dienstwegen“ geführt hat.

### **7.4.2 Massnahmen**

Der Kanton strebt an, die Zusammenarbeit insbesondere mit dem Kanton St.Gallen weiter zu verstärken, da die meisten Linien in den Kanton St.Gallen führen. Nachfolgend einige Möglichkeiten, die näher zu prüfen sind:

- Abschluss gemeinsamer Angebotsbestellungen (der federführende Kanton schliesst die Vereinbarung für beide Kantone ab).
- Eingeschränkte Teilnahme an Offertverhandlungen etc. bei Transportunternehmen, wo ein Kanton nur eine minimale Linienbeteiligung im Bestellverfahren hat (Appenzell Ausserrhoden zum Beispiel bei SOB, Thurbo, Regiobus).
- Antworten auf Vernehmlassungen und Anhörungen des Bundes werden vom Kanton, der beim jeweiligen Thema am meisten Wissen hat, erarbeitet und den anderen Kantonen zur Verfügung gestellt.
- Sämtliche Eingaben im Fahrplanverfahren, die kantonsüberschreitende Linien betreffen, werden von einem Kanton erarbeitet und die Antworten in Absprache mit dem beteiligten Kanton auch veröffentlicht.
- Koordination bei der Mitarbeit in Projekten oder beim Einsitz in Gremien zur Bündelung der Ressourcen.

Von einer verstärkten Zusammenarbeit auf fachlicher Ebene würde zur Hauptsache Appenzell Ausserrhoden profitieren, da der Kanton St.Gallen aufgrund der grösseren Ressourcen und des Spezialwissens im zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr deutlich mehr Möglichkeiten hat und auch bei den meisten Themen federführend ist. Würde die Zusammenarbeit verstärkt, müsste geprüft werden, welche Form der Zusammenarbeit am besten ist und welche Entschädigung für die Übernahme der Leistungen angemessen wäre.

### **7.4.3 Überprüfung**

Dokumentation der umgesetzten Massnahmen im jährlichen Rechenschaftsbericht des Regierungsrates

## **7.5 Harmonisierung der Angebotsgrundsätze**

### **7.5.1 Ziele**

Um die einzelnen Linien zu überprüfen, hat Appenzell Ausserrhoden im ersten öV-Konzept 2011–2016 Mindest- und Zielwerte bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage festgelegt. Diese Angebotsgrundsätze wurden im Konzept öffentlicher Regionalverkehr 2018–2022 überarbeitet und sind in grossen Teilen identisch mit denjenigen im Kanton St.Gallen. Ziel muss sein, eine grösstmögliche Harmonisierung der Angebotsgrundsätze zwischen den Kantonen zu erreichen. Dies hilft bei der Beurteilung von kantonsüberschreitenden Linien. Sind die Grundsätze verschieden führt dies zu schwer nachvollziehbaren Entscheiden, wenn es um Angebotsausbauten oder Angebotsreduktionen geht. Deshalb wurde ein entsprechendes Projekt zur Angleichung der Grundsätze auch in die Bestellerstrategie aufgenommen.



In einer ersten Phase sind die Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden treibende Kräfte, da sie am meisten kantonsüberschreitende Linien haben. Folgende Ziele werden mit diesem Konzept bereits erreicht (vgl. Kapitel 4.2.):

- Anpassung der Nachfragekriterien (Linienbelastung statt Einsteiger/km)
- Ausnahmeregelung für automatisierte Bahnen bei der Beurteilung des Mindestkostendeckungsgrades und der minimalen Linienbelastung
- Aufhebung der Angebotsstufe 0

### **7.5.2 Massnahmen**

Weitere Schritte in Richtung Harmonisierung (Überprüfung der Betriebszeiten und Angebotsdichten etc) erfolgen im Rahmen der Erarbeitung des öV-Konzeptes der Agglomeration St.Gallen-Bodensee mit Zeithorizont 2035. Die Ergebnisse fliessen somit erst in das öV-Konzept AR 2030-2035 ein. Erste Überlegungen sind mit Blick auf die Jahre nach 2030 in Kapitel 6.2.3 aufgeführt.

### **7.5.3 Überprüfung**

Jährlich wiederkehrende Dokumentation der kantonsübergreifenden Harmonisierung und der beabsichtigten Entwicklung im Rahmen der Bestellerstrategie 2022–2025 (Kapitel 3.2)

## **7.6 Förderung der emissionsarmen Mobilität**

### **7.6.1 Ziele**

Für den öffentlichen Verkehr sind vor allem drei Ziele relevant:

1. Weiterer Ausbau des (unabhängig von der Technologie) effizienten und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs, um den Modal Split zugunsten des öV zu erhöhen.
2. Förderung von attraktiven bestehenden Angeboten wie des Firmenabos, um Pendlerinnen und Pendler den Umstieg auf den öV zu erleichtern
3. Massgebende Senkung der Treibhausgasemissionen bei der Busflotte

Das erste Ziel zum weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eine wichtige «Daueraufgabe» der Kantone und Transportunternehmen und wird deshalb separat in Kapitel 6 abgehandelt. Für die Umsetzung des zweiten Zieles ist der Tarifverbund OSTWIND in der Verantwortung. Handlungsspielraum hat der Kanton allerdings bei der Einführung des Firmenabos (siehe Kapitel 3.5). Das dritte Ziel kann der Kanton gemeinsam mit dem Kanton St.Gallen (Umsetzung der E-Bus Strategie) erreichen.

### **7.6.2 Massnahmen**

Prüfung eines Firmenabos für den Kanton Appenzell Ausserrhoden auf 2025.

Umsetzung der E-Bus-Strategie gemäss Kapitel 3.8; Postauto und Regiobus als massgebliche Busbetreiber wurden aufgefordert, entsprechende Umsetzungskonzepte einzureichen. Aufgrund dieser Angaben kann der Finanzmehrbedarf für die Jahre 2024–2029 abgeschätzt werden. Die Erneuerung der Busflotte erfolgt gestaffelt. Sie wird erst nach 2030 abgeschlossen sein, da die im Einsatz stehenden Fahrzeuge erst ersetzt werden, wenn sie abgeschrieben sind.

## 8. Infrastruktur

### 8.1 Finanzierung

#### 8.1.1 Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Seit 2016 wird die gesamte Infrastruktur der Bahnen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Kantone beteiligen sich mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von 591 Mio. Franken (Stand 2023). Die Finanzierung setzt sich wie folgt zusammen:

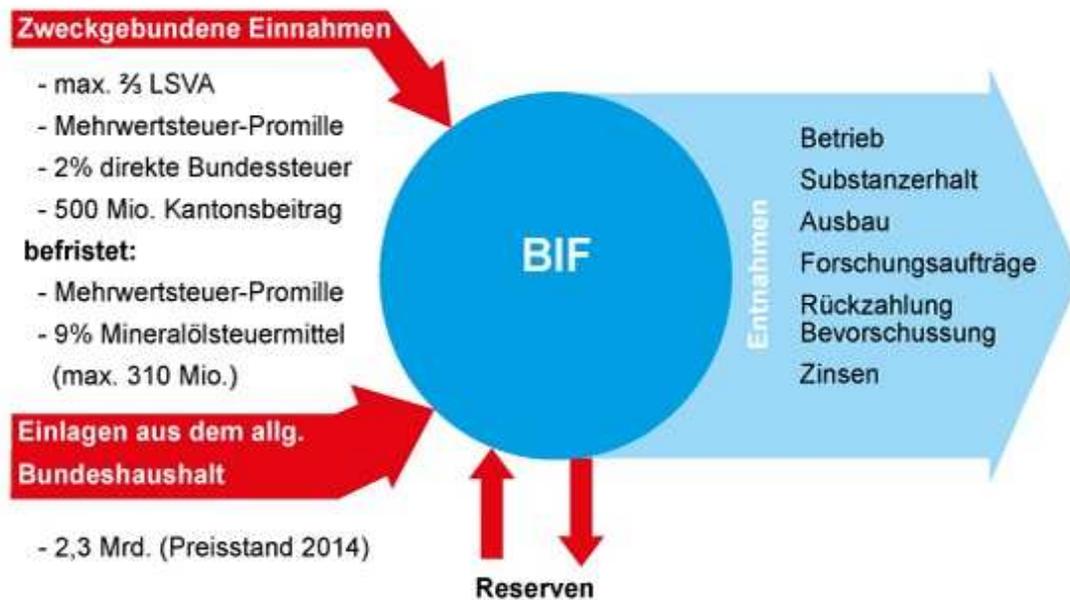


Abbildung 15: Funktionsweise des Bahn-Infrastruktur-Fonds BIF (Quelle: BAV).

Die Einlage von Appenzell Ausserrhoden in den BIF beträgt für das Jahr 2023 rund 4,5 Mio. Franken. Dieser Beitrag steigt von Jahr zu Jahr wegen der Anpassung an die Teuerung (vgl. Kapitel 9.2). Berechnungsgrundlage für die Anteile der Kantone bilden die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Personen- und Zugskilometer im regionalen Personenverkehr (RPV).

Massgebende Infrastrukturprojekte der Appenzeller Bahnen, die in den nächsten Jahren Beiträge aus dem BIF erhalten sind die Erneuerung der Rheineck-Walzenhausen-Bahn sowie der Bau des Servicezentrums in Appenzell. Ausserdem wird der Substanzerhalt der Privatbahnen über den BIF finanziert (vgl. Kapitel 8.1.2). Der aktuelle Stand der Projekte ist in Kapitel 8.2 dargestellt.

#### 8.1.2 Finanzierung über Leistungsvereinbarung

Für einen funktionierenden Betrieb müssen die Infrastrukturanlagen der Bahn instandgehalten und zu gegebener Zeit erneuert werden. Jährlich investieren die Bahnen im Rahmen der Leistungsvereinbarung in den Substanzerhalt aller Infrastrukturanlagen. Darunter fallen Bahnhofumbauten, Fahrbahnerneuerungen, Brückensanierungen, neue Stellwerke und Zugbeeinflussungsanlagen, Modernisierung der Publikumsanlagen, aber auch Erneuerungen der Infrastrukturanlagen.

Die Finanzierung dieser Investitionen wird jeweils über Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der betroffenen Bahn sichergestellt und vom Bund über den BIF finanziert. Die aktuelle Periode läuft von 2021–2024.



Die Leistungsvereinbarungen 2021–2024 mit den Privatbahnen belaufen sich gesamtschweizerisch auf rund 6 Mrd. Franken. Für Appenzell Ausserrhoden relevant sind die Vereinbarungen mit den Appenzeller Bahnen und der Schweizerischen Südostbahn.

<b>Leistungsvereinbarung 2021–2024</b>	<b>Betriebsabgeltung</b>	<b>Investitionsbeitrag</b>	<b>Total in Mio.</b>
Appenzeller Bahnen AG	28,8	117,2	146,0
Schweizerische Südostbahn AG	76,2	154,8	231,0

Die Angaben sind der Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2021–2024 entnommen.

### **8.1.3 Ausbau über die Agglomerationsprogramme**

Zum Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee (AP) gehören 31 Gemeinden aus den drei Kantonen St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau.

Das AP der 3. Generation knüpfte an die Stossrichtungen der 2. Generation an. Es vertieft Strategien und Konzepte und entwickelt zur Umsetzung der Strategien ergänzende Massnahmen. Wichtigstes Infrastrukturprojekt, das mit Bezug auf Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm erhält, ist das Bahnhofprojekt in Herisau. Der aktuelle Stand ist in Kapitel 8.3. dargestellt.

Aktuell läuft der Prozess für das AP der 4. Generation. Reine öV-Infrastrukturprojekte sind in diesem Ausbauschnitt nicht enthalten.

Zentral für die Entwicklung des öV ist das Agglo öV-Konzept (vgl. Kapitel 2.3). Mit diesem Konzept wird die Entwicklung des Busangebotes im Zeitraum bis 2035 aufgezeigt. Allfällige Infrastrukturausbauten, die sich daraus ergeben, sind dann mit Geldern aus dem AP der 5. Generation zu finanzieren

## **8.2 Infrastrukturausbauten der Appenzeller Bahnen**

### **8.2.1 Servicezentrum**

Wie in Kapitel 1.1.1 erwähnt befinden sich die Appenzeller Bahnen mitten in einer umfassenden Modernisierungsphase. Nach der Realisierung der DML ist der Bau des neuen Servicezentrums in Appenzell ein weiterer grosser Schritt in Richtung Modernisierung. Dank moderner Infrastruktur können Synergien genutzt und die Prozesse effizienter umgesetzt werden. So werden in Appenzell künftig umfangreiche Instandsetzungs- und Revisionsarbeiten sowie Reparaturen an den neuen Niederflurfahrzeugen Tango und Walzer vorgenommen. Ausserdem werden die Werkstätten in Gais und Herisau sowie der Bau- und Elektrodienst Appenzell aufgehoben und die Arbeiten neu ins Servicezentrum in Appenzell integriert.

Am 20. August 2020 wurde das Auflageprojekt dem Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Plangenehmigung wurde im März 2022 erteilt und das definitive Finanzierungsgesuch im xx (im März 2023 aktualisieren) von Bund und Kantonen bewilligt. Die Inbetriebnahme des Servicezentrums ist auf Herbst 2024 geplant.

### **8.2.2 Verwaltungsgebäude**

Im April 2022 erfolgte die Baueingabe zum Verwaltungsgebäude der AB. Das Gebäude ist Teil der Arealentwicklung Herisau. Im Erdgeschoss entsteht im Stockwerkeigentum eine neue Buseinstellhalle der Regiobus mit Abstellplätzen für zehn Busse. Die Buseinstellhalle deckt die räumlichen Bedürfnisse für eine künftige Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben ab. Die bisher in St. Gallen angesiedelte Betriebszentrale der AB und die Betriebsführung der SOB mieten sich ebenfalls im Haus ein. Das führt zu



Synergien in der Betriebsführung der beiden Unternehmen. Das fünfgeschossige Gebäude bietet daneben Platz für weitere Dienstleistungsunternehmen.

Die gesamten Investitionskosten betragen rund 17,5 Mio. Franken. Das definitive Finanzierungsgesuch wurde im xx (im März 2023 aktualisieren) von Bund und den Kantonen bewilligt. Der Bezug ist auf Ende 2024 geplant.

### **8.2.3 Automatisierte Zahnradbahn Rheineck-Walzenhausen**

Die Rheineck-Walzenhausen Bahn (RhW) ist in die Jahre gekommen. Das Fahrzeug ist aus den 1950er-Jahren und muss ersetzt werden. Eine automatisierte Bahn ist dabei eine erfolgsversprechende Variante, falls sich alle Beteiligten (AB, Gemeinden vor Ort, Tourismusverbände) aktiv einbringen und die Finanzierung sichergestellt ist. Dies zeigte eine von den Kantonen St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden ausgelöste Bahnstudie (vgl. Kapitel 7.3.2).

Die Appenzeller Bahnen haben verschiedene Varianten geprüft und sich für eine vollautomatisierte Zahnradbahn entschieden. Damit kann auf Basis einer bestehenden und bekannten Technologie (Zahnradbahn) eine innovative und im Betrieb kostengünstige Bahn gebaut werden. Das Finanzierungsgesuch wurde von Bund und Kanton im August 2022 genehmigt. Die Gesamterneuerungskosten belaufen sich auf rund 23.6 Mio. Franken. Davon beträgt der Anteil Infrastruktur, der über den BIF getragen werden soll, rund 17,5 Mio. Franken. Das Fahrzeug, das rund 6,1 Mio. Franken kostet, wird über die Sparte RPV finanziert. Die Inbetriebnahme der neuen Bahn ist auf 2027 geplant.

### **8.2.4 Ortsdurchfahrt Teufen**

Noch offen ist die Linienführung in Teufen. Diesbezüglich hat sich in den vergangenen Jahren eine Interessengruppe eingesetzt, dass statt der von der AB geplanten Tramdoppelspur ein Tunnel realisiert wird. Nach zwei negativ verlaufenen Abstimmungen in den Jahren 2015 und 2017 haben die Stimmberechtigten von Teufen am 15. Mai 2022 der Tunnel-Initiative und am 25. September 2022 einem entsprechenden Projektierungskredit zugestimmt. Ein entsprechendes Tunnelprojekt wird unter Federführung der Gemeinde nun ausgearbeitet. Eine weitere Volksabstimmung wird in ca. 3–4 Jahren folgen, wenn über den Objektkredit als Alternative zum Doppelspurprojekt entschieden wird. Gemäss Art 58b Eisenbahngesetz ist bei alternativen Massnahmen die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der durch Dritte vorgesehenen Massnahme, in diesem Falle durch die Gemeinde Teufen, zu übernehmen.

## **8.3 Bushof und Bahnhofplatz Herisau**

Der Bahnhof Herisau ist mit dem Zusammentreffen verschiedener Bahn- und Buslinien eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Zwei Bahnunternehmen, acht Buslinien und drei Postautolinien transportieren täglich tausende von Zu- und Wegpendlern.

Nach der erfolgreich verlaufenen kommunalen Volksabstimmung vom September 2020 entsteht ein zeitgemässer Bahnhof und Bushof mit Aufenthaltsmöglichkeiten, hindernisfreien Umsteigebeziehungen und verbesserten Verbindungen. Nach heutigem Stand der Planung wird der Umbau in den Jahren 2026 oder 2027 abgeschlossen sein.

Der Umbau des Bahnhofs Herisau ist mit einem Volumen von rund 42 Millionen Franken das grösste Projekt im Kanton. Die Gesamtkoordination liegt bei der Gemeinde Herisau. Daneben werden auch der Kreisell und die Verkehrsführung sowie die Gleise der Südostbahn und der Appenzeller Bahnen verlegt und angepasst. Da das ganze Areal umgebaut wird, sind verschiedene Projekte geplant, schon genehmigt oder bereits im Bau.



Abbildung 16: Foto Gemeinde Herisau

Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Projektes leistet der Kanton nach Art. 7 GöV einen Beitrag von Fr. 2'780'000. Der Kantonsrat hat im Juni 2022 diesem Beitrag zugestimmt.

#### **8.4 Bushof Heiden**

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

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

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

Die Gemeinde Heiden und die AB sind ausserdem verpflichtet, die Bahn- und Bushaltestellen bis ins Jahr 2023 behindertengerecht umzubauen. So wurde in Koordination ein entsprechendes Bahnhof- und Bushofprojekt erarbeitet. Die Gesamtkosten betragen gemäss Vorstudie rund 3,5 Mio. Franken (+/-20 Prozent). Die Stimmbewölkerung hat dem Baukredit im September 2020 zugestimmt.

Die Inbetriebnahme des neuen Bahn- und Bushofes ist auf Dezember 2025 (im März 2023 aktualisieren) geplant. Wie beim Bahnhof Herisau erfüllt das Projekt dank der regionalen Bedeutung die Kriterien für einen Beitrag des Kantons nach Art. 7 GöV. Dieser Beitrag liegt zwischen Fr. 600'000 und Fr. 800'000. Der definitive Beitrag wird festgelegt, wenn die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent vorliegen. Aufgrund der Höhe des voraussichtlichen Kantonsbeitrags bedarf dieser ebenfalls der Genehmigung des Kantonsrates.



## 8.5 Behindertengerechte Haltestellen

Gemäss dem 2004 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) muss der öffentliche Verkehr – darunter fallen Verkehrsmittel sowie Bahnhöfe und Haltestellen von Eisenbahnen, Trams, Schiffen, Seilbahnen und Bussen – bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht ausgebaut werden. Damit können Personen mit eingeschränkter Mobilität in erster Linie autonom – oder falls nicht möglich, mit Hilfestellungen – den öffentlichen Verkehr benützen.

Die behindertengerechte Ausgestaltung der Bahnhaltstellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Transportunternehmung. Massgebend für Appenzell Ausserrhoden sind die Appenzeller Bahnen. Bei den BehiG-Umbauten ist es sinnvoll, gleichzeitig auch die Fahrbahn und Fahrleitung der Bahnhöfe zu erneuern und die Sicherungsanlagen auf den neusten Stand zu bringen. Aufgrund der Komplexität dieser erweiterten Projekte und wegen Ressourcenengpässen können nicht alle Bahnhofumbauten bis Ende 2023 ausgeführt werden. Um das BehiG trotzdem fristgerecht zu erfüllen, setzen die AB ab 2024 Überbrückungsmassnahmen (Teilerhöhungen oder Hilfestellungen) um.

Die behindertengerechte Sanierung der Bushaltstellen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Strasseneigentümer, d.h. in der Regel des Kantons oder der Gemeinden. Insgesamt liegen 378 Bushaltstellen (Kanten) im Kanton. Davon fallen 46 Bushaltstellen in die Zuständigkeit der Gemeinden (inkl. Haltekanten auf Nationalstrasse) und 332 Bushaltstellen in die Zuständigkeit des Kantons (Tiefbauamt). 39 Haltestellen sind bisher saniert worden (Stand 31.12.2021) und nochmals 124 Bushaltstellen mit Priorität 1 werden bis Ende 2023 dazukommen. 205 schwach frequentierte Haltestellen werden vorderhand nicht saniert. Die Priorisierung wurde nach effektiven Frequenzen, Nachfragepotenzial und Umsteigefunktion vorgenommen. Herausforderung in Appenzell Ausserrhoden ist, dass viele Haltestellen ausserorts im ländlichen Raum liegen und tiefe Frequenzen haben (Streusiedlung). Da sind die verschiedenen Bedürfnisse sowie Kosten und Nutzen abzuwägen.



## 9. Kostenentwicklung und Finanzierung

### 9.1 Bemerkungen zum Vorgehen

Das Konzept ist so aufgebaut, dass sich die Kostenentwicklung und Finanzierung grundsätzlich aus den Bemerkungen in den vorangegangenen Kapiteln ableiten lässt. In den nachfolgenden Tabellen wird deshalb darauf verzichtet, nochmals auf die Details hinzuweisen. Stattdessen wird jeweils in den Tabellen (Spalte 2) auf die relevanten Kapitel verwiesen.

Die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Beiträge des Kantons sind entsprechend im Voranschlag 2023 resp. im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2026 enthalten. Um Vergleiche mit dem Vorgängerkonzept 2018–2022 (5 Jahre) herstellen zu können wird in den nachfolgenden Tabellen auf das Aufführen des Jahres 2029 verzichtet. Da die Kostengenauigkeit aufgrund der vielen unbekanntenen Faktoren (Kosten- und Erlösentwicklung, Auswirkungen der technologischen Entwicklung, Grobkostenschätzungen für Angebotsausbauten etc.) für die Jahre ab 2027 sowieso stark abnimmt, ist das gewählte Vorgehen auch unter diesem Gesichtspunkt sinnvoll.

**Hinweis:** Die Annahmen und Zahlen in den nachfolgenden Kapiteln 9.2 bis 9.4 entsprechen dem Stand Juni 2022 und sind wegen der «Absprungbasis» 2020 und 2021 (Spezialjahre aufgrund der Pandemie) sowie steigender Energiepreise und der Teuerungsentwicklung unsicher. Die Zahlen werden deshalb im Mai 2023 nochmals überprüft und die Kapitel 9.2 bis 9.4 aktualisiert. Es ist mit einem deutlichen Anstieg der Kosten, insbesondere der Abgeltungen (Ziffer 9.3.) zu rechnen.

### 9.2 Entwicklung der Kosten für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur

Für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur ist mit Bezug auf Kapitel 8.1 in den Jahren 2024–2028 mit folgendem Mittelbedarf zu rechnen (Kantonsbeiträge inklusive Gemeindeanteile in 1'000 Franken):

Mittel für Infrastruktur	Kapitel	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bahninfrastrukturfonds 1)	8.1.1	4'538	4'680	4'900	5'160	5'290	5'400
Bushof Herisau 2)	8.3		1'400	1'400			
Bushof Heiden 3)	8.4		400	400			
Total Infrastruktur 4)		4'538	6'480	6'700	5'160	5'290	5'400

1) Beiträge BIF mit Anpassung an die Teuerung und Entwicklung Zugkilometer

2) Beitrag vom Kantonsrat definitiv genehmigt

3) Beitrag an Bushof Heiden (erste Abschätzung)

4) ohne Bundesbeiträge, die im Rahmen der LV 2021–2024 an SOB und AB geleistet werden

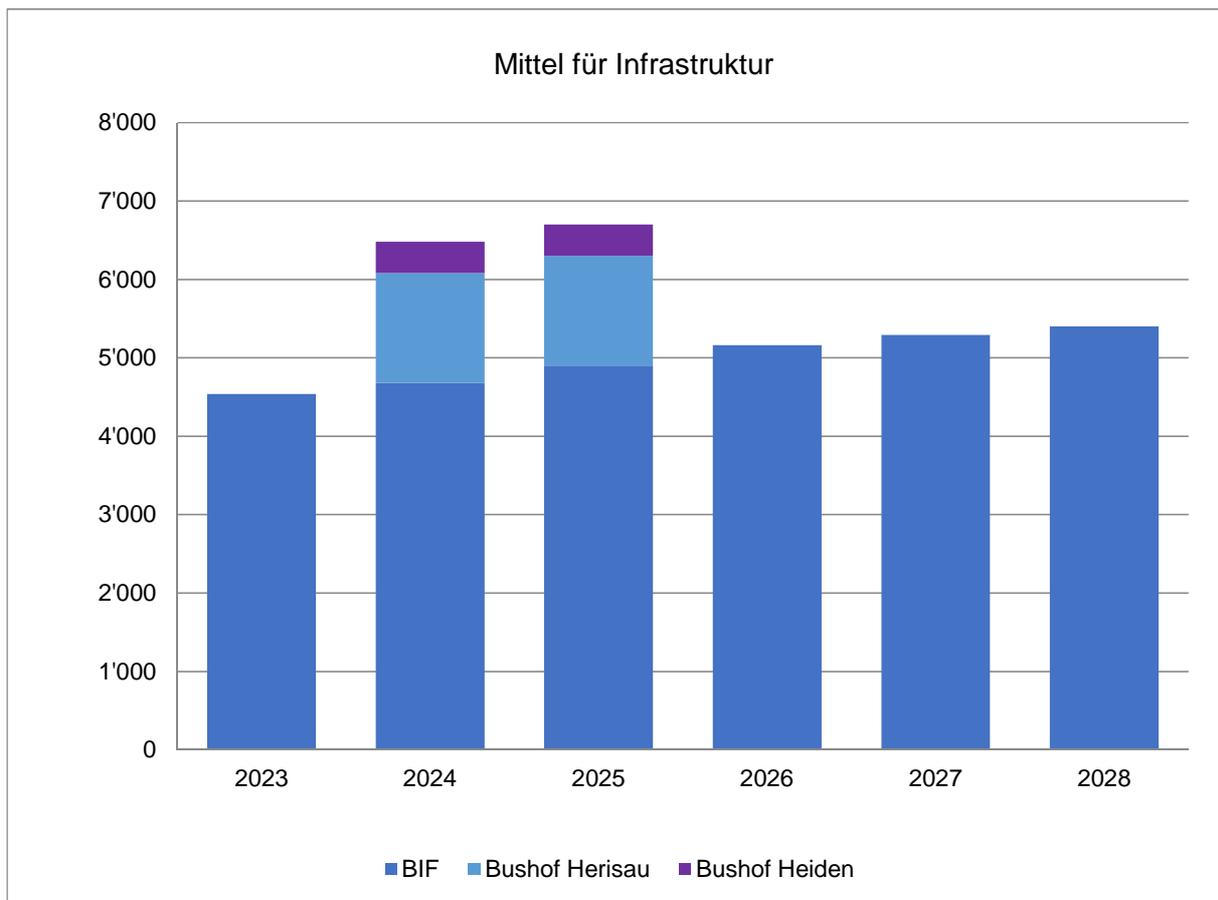


Abbildung 17: Voraussichtlicher Finanzaufwand für die öV-Infrastruktur in Fr. 1'000. Daten und Grafik FöV.

In den Jahren 2024 und 2025 zeigt es sich, dass der Kanton rund 1,8 Mio. Franken höhere Beiträge leisten muss. Grund sind die Bushöfe in Herisau und Heiden, die der Kanton mit einem Beitrag unterstützt. Generell steigen die Kantonsbeiträge über die Jahre wegen der Entwicklung des BIF kontinuierlich an.

Im Vergleich zum öV-Konzept 2018–2022 (IST-Zahlen) liegen die Beiträge für die Periode 2024–2028 wegen den verschobenen Beiträgen an die Bushöfe (ursprünglich in den Jahren 2020 und 2021 eingestellt) und dem steigenden BIF insgesamt um rund 5 Mio. Franken höher.

### 9.3 Entwicklung der Kosten für die Abgeltung von Bahn und Bus

Um die Abgeltungsentwicklung der Bahn- und Busunternehmen für die Jahre 2024–2028 abschätzen zu können, wurden die aktuellen Offerten (2023) sowie die Mittelfristpläne der TU (2024–2025) beigezogen. Die Herausforderung liegt darin, dass gewisse Entwicklungen auf einen längeren Zeitraum schwierig abschätzbar sind. Zu erwähnen ist beispielsweise die Entwicklung der Erlöse nach Covid-19 (vgl. Kapitel 3.4) oder die steigenden Preise bei Strom und Diesel sowie die ansteigende Inflation, die durch die aktuelle Krisensituation verursacht werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt unter Vorbehalt der erwähnten Unsicherheiten, dass die Kosten zwischen 2023 und 2028 um rund 2,8 Mio. Franken ansteigen werden. Ab 2024 und 2026 sind Verdichtungen und der Ausbau von Bedarfsangeboten gemäss Regierungsprogramm (Kapitel 5) vorgesehen. Und auf 2027 ist je nach Entwicklung der Nachfrage geplant, den ¼-Takt auf der Linie Trogen-Teufen von Montag bis Freitag über den ganzen Tag auszudehnen. Die Zielangebote je Linie sind zusammenfassend in Kapitel 6.5 aufgeführt.



Im Einzelnen entwickelt sich die Abgeltung für die Jahre 2024–2028 wie folgt (Bund, Kanton und Gemeinden in 1'000 Franken):

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Abgeltung Bahn und Bus 1)	17'040	16'940	17'450	17'760	17'860	17'860
Angebotsausbau Bahn 2)						500
Angebotsausbau Bus 3)		900	900	1'300	1'300	1'300
Servicezentrum AB 4)						
Umsetzung E-Bus Strategie 5)						200
<b>Total Abgeltung 6)</b>	<b>17'040</b>	<b>17'840</b>	<b>18'350</b>	<b>19'060</b>	<b>19'160</b>	<b>19'860</b>

1) Grundangebot ohne Investitionsfolgekosten für neues Servicezentrum der AB (Zahlen werden im März 2023 aktualisiert)

2) durchgehender ¼-Takt Teufen-Trogen (Zahlen werden im März 2023 aktualisiert)

3) ab 2024 Verdichtungen gemäss Regierungsprogramm und ab 2026 Ausbau Bedarfsangebote (Zahlen werden im März 2023 aktualisiert)

4) Abschreibungen und Zinsen für den Neubau des Servicezentrums der AB (Zahlen werden im März 2023 noch ergänzt)

5) Start Umstellung Busflotte (ohne Doppelstöcker) (Zahlen werden im März 2023 aktualisiert)

6) alle Zahlen stehen unter der Annahme, dass sich der Bund und die Nachbarkantone entsprechend ihren Anteilen ebenfalls am Ausbau beteiligen

Gegenüber dem öV-Konzept 2018–2022 liegen die Beiträge in der Vergleichsperiode 2024–2028 auf Basis der Planzahlen um rund 5 Mio. Franken tiefer. Zieht man aber für die Jahre 2018–2022 die IST-Zahlen bei, dann ist das Total der Abgeltungen in der Periode 2024–2028 um 5 Mio. Franken höher, d.h. die IST-Zahlen 2018–2022 liegen um rund 10 Mio. Franken unter den im öV-Konzept 2018–2022 aufgeführten Planzahlen. Über die einzelnen Jahre sieht das Bild folgendermassen aus:

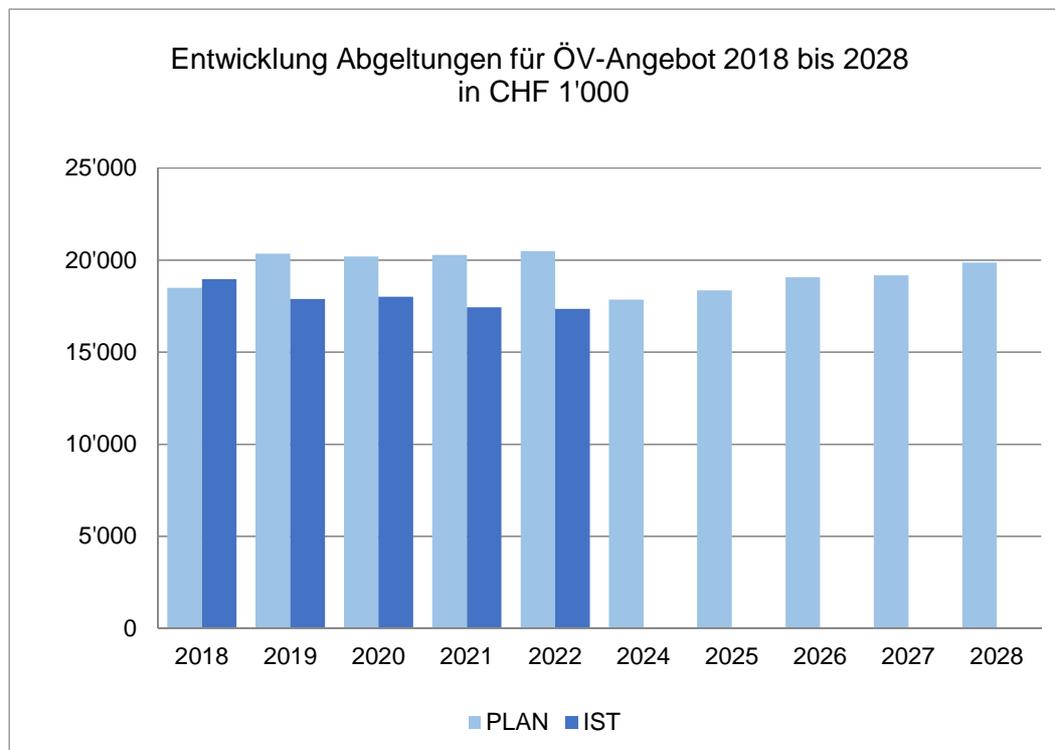


Abbildung 18: Entwicklung der Abgeltungen für den ÖV (Plan- und Ist-Werte). Daten und Grafik FöV.

Ein wichtiger Grund für die positive Entwicklung der Abgeltungen in den Jahren 2018–2022 liegt darin, dass es dank Effizienzsteigerungen bei Bahn und Bus, teilweise kostengünstigerem Rollmaterial sowie dem Abschluss



einer Zielvereinbarung gelungen ist, die Kosten zu senken. Die Erlöseinbrüche wegen Covid-19 in den Jahren 2020 und 2021 fallen bezogen auf den Kanton Appenzell Ausserrhoden wenig ins Gewicht, da die Transportunternehmen grossmehrheitlich in der Lage waren, die Mindererlöse über die noch vorhandenen Reserven zu decken.

## 9.4 Finanzierung der Gesamtkosten durch Bund, Kanton und Gemeinden

### 9.4.1 Finanzierung Bund und Kanton

Ein wichtiger Parameter für die Finanzierung des Angebotes ist der Bundesanteil. Die Kantons- und Gemeindeanteile variieren je nach Anteil, den der Bund über die sogenannte Kantonsquote übernimmt. Der Bund trägt dabei einen Anteil von 52 % und Appenzell Ausserrhoden einen Anteil von 48 %. Es gibt aber auch Linien (zum Beispiel im touristischen Verkehr die Linie auf die Schwägalp oder im Schülerverkehr der Kantikurs nach Trogen), an denen sich der Bund nicht beteiligt. Diese Linien finanziert der Kanton zu 100 % selber. Nicht finanziell beteiligt sind Bund und Kanton am reinen Ortsverkehr. So trägt die Gemeinde Herisau die Abgeltung für ihre Ortsverkehrslinien selber.

Für die nachfolgenden Berechnungen wird davon ausgegangen, dass der Bund seine Anteile an den Investitionsfolgekosten (insbesondere neues Servicezentrum) und an die Kosten der Angebotsausbauten über die Kantonsquote ebenfalls leistet. Allerdings stehen die Bundesmittel für die Jahre ab 2026 nicht fest, da der Verpflichtungskredit des Bundes (aktuell 2022–2025) jeweils über 4 Jahre läuft. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist aber davon auszugehen, dass Mittel zur Verfügung stehen und Appenzell Ausserrhoden das bestehende und zusätzliche Angebot über die Kantonsquote finanzieren kann.

Auf Basis dieser einleitenden Bemerkungen ergeben sich für Bund und Kanton folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Bund Abgeltung Angebot	Kanton (inkl. Gemeinden)		
		Abgeltung Angebot 1)	Infrastruktur 2)	Total
2023	8'320	8'720	4'538	13'258
2024	8'620	9'220	6'480	15'700
2025	8'880	9'470	6'700	16'170
2026	9'260	9'800	5'160	14'960
2027	9'310	9'850	5'290	15'140
2028	9'710	10'150	5'400	15'550

1) Die Kantonsanteile sind so im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2026 enthalten

2) kantonale Beiträge an die Infrastruktur sind im Detail in Kapitel 9.2 aufgeführt

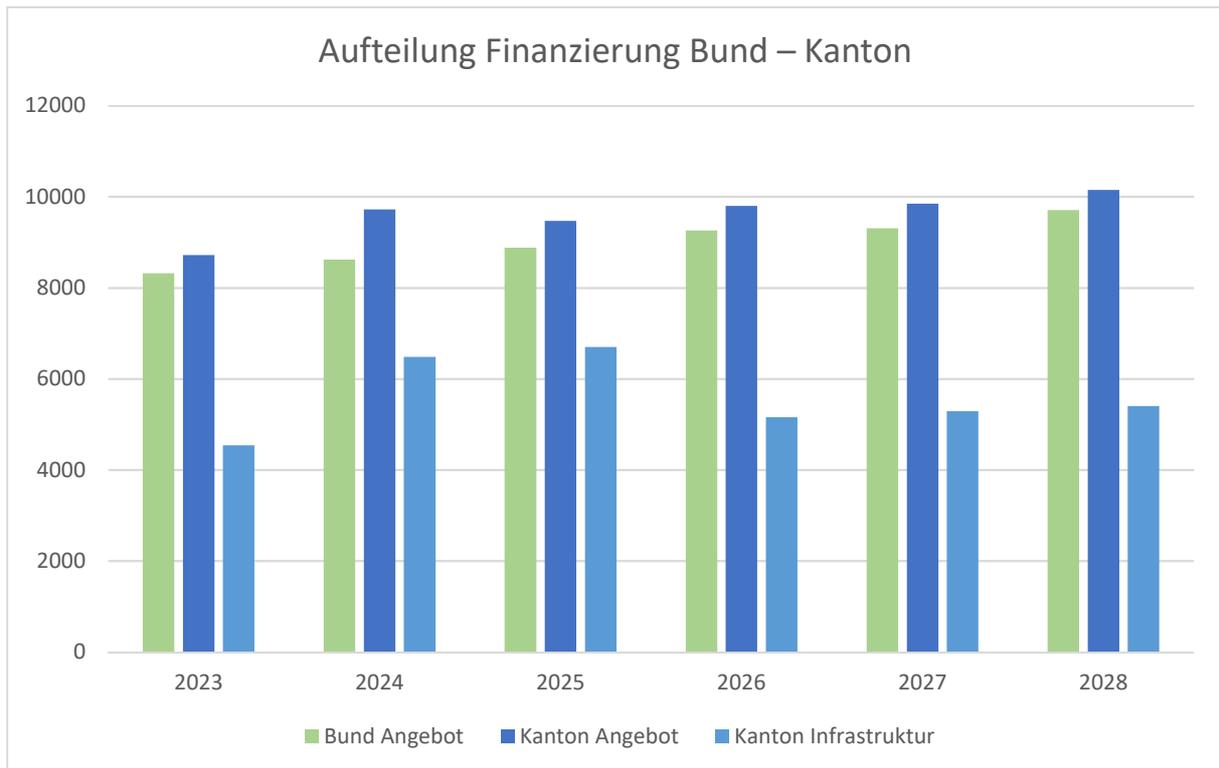


Abbildung 19: Aufteilung Finanzierung zwischen Bund und Kanton. Daten und Grafik FöV.

Die Beiträge für Kanton und Gemeinden für Angebot und Infrastruktur bewegen sich auf Basis der Planzahlen für die Jahre 2024–2028 in etwa auf gleicher Höhe wie im öV-Konzept 2018–2022. Zieht man allerdings die IST Zahlen 2018–2022 bei, dann liegt der Mittelbedarf für die Periode 2024–2028 für Kanton und Gemeinden um rund 5 Mio. Franken höher als in den Jahren 2018–2022. Grund ist die in Kapitel 9.3. erwähnte erfreuliche Entwicklung der Abgeltung in den Jahren 2018–2022.

#### 9.4.2 Kantons- und Gemeindeanteile

Die Gesamtkosten (Abgeltung und Infrastruktur) werden gemäss Art. 16 GÖV je zu 50 % zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Über die Jahre 2023–2028 ergeben sich folgende Anteile (in 1'000 Franken):

Jahr	Kanton			Gemeinden		
	Angebot	Infrastruktur	Total	Angebot	Infrastruktur	Total
2023	4'360	2'269	6'629	4'360	2'269	6'629
2024	4'610	3'240	7'850	4'610	3'240	7'850
2025	4'735	3'350	8'085	4'735	3'350	8'085
2026	4'900	2'580	7'480	4'900	2'580	7'480
2027	4'925	2'645	7'570	4'925	2'645	7'570
2028	5'075	2'700	7'775	5'075	2'700	7'775

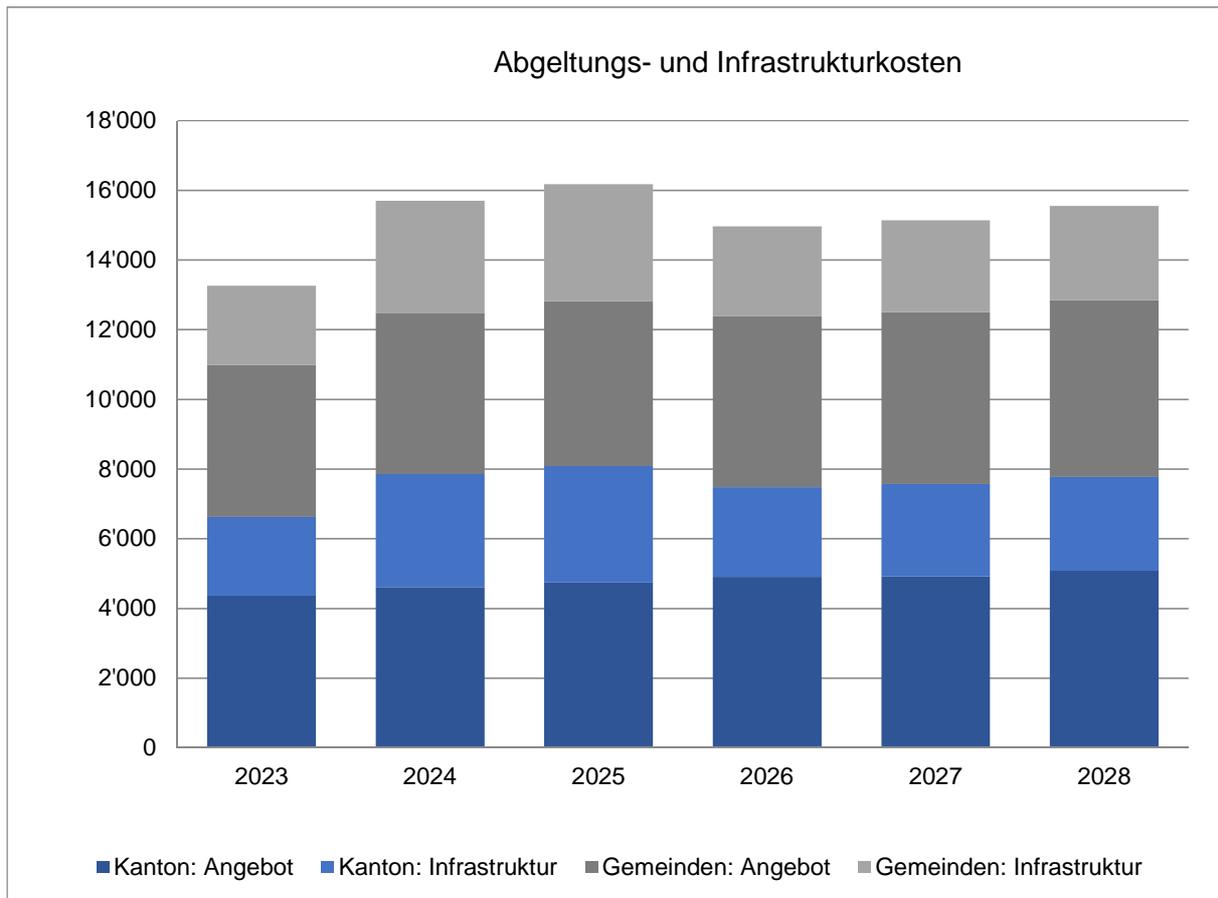


Abbildung 20: Gesamtkosten für den ÖV (Abgeltungen und Infrastruktur) für Kanton und Gemeinden, voraussichtliche Entwicklung über die Konzeptperiode. (Daten und Darstellung FöV).

#### 9.4.3 Voraussichtliche Abgeltungs- und Infrastrukturbeiträge des Kantons und der Gemeinden 2023–2028

Für die einzelnen Gemeinden ergeben sich mit Bezug auf das Jahr 2024 folgende Beiträge (Basis Schlüssel 2021):

Tabelle mit den Gemeindebeiträgen folgt mit aktualisierten Zahlen (Ziffer 9.3.) im Mai 2023

Zu beachten ist, dass sich der Gemeindeverteilungsschlüssel auf das Jahr 2024 noch ändern wird. Denn entscheidend für die Berechnungsgrundlage sind die Abfahrten 2024 und Einwohner je Gemeinde sowie die effektiven Abgeltungen aufgrund der abgeschlossenen Vereinbarungen, die von Bund und Kanton an die Transportunternehmen geleistet werden.



## 10. Langfristige Entwicklung ab 2030

### 10.1 Ausblick auf nächstes öV-Konzept

Wie bereits erwähnt, müssen aufgrund des sich rasch ändernden Umfeldes die Ziele und Massnahmen (vgl. Kapitel 7) mit Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035 wieder überprüft werden. Dazu kommen weitere Vorgaben aus übergeordneten Konzepten (zum Beispiel STEP AS 2035) oder aus gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen, die mittel- und langfristig die Mobilität prägen werden. Im letzten Kapitel folgen deshalb einige Themenfelder, die im nächsten öV-Konzept 2030–2035 zu vertiefen sind. Betreffend der Digitalisierung und alternativer Mobilitätsformen wird dabei auf Kapitel 3.7 verwiesen und darauf verzichtet, diese Themen nachfolgend nochmals aufzugreifen.

### 10.2 Ausbauschritt STEP 2035

Im Ausbauschritt 2035 (AS 2035) hat das Parlament im Jahr 2019 Investitionen von 12,89 Milliarden Franken bewilligt (vgl. Kapitel 2.2.2). So kann das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. In der Ostschweiz steht die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen im Vordergrund. Ermöglicht werden auch Ausbauten bei Privatbahnen und für den Güterverkehr. Für rund zwei Drittel der über 150 Infrastrukturmassnahmen laufen bereits die Planungs- und Projektierungsarbeiten.

Wie schon bei früheren Ausbauschritten zeichnet sich bei einigen Schlüsselprojekten eine Verzögerung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan ab. Aktuell sind es gemäss BAV 3–5 Jahre. Dafür verantwortlich sind insbesondere komplexe Projekte wie die Knoten Bern und Genf. Mindestens ebenso ins Gewicht fällt aber auch die Kumulation von grösseren Baustellen im Netz der SBB. Aktuell wird geklärt, ob die Ostschweiz ebenfalls von baubedingten Verzögerungen betroffen ist. Dazu kommen Mehrausgaben weil der Bundesrat zusätzlich 500 Mio. Franken in den Lötschberg, 300 Mio. Franken in den Zimmerberg-Basistunnel II, 80 Mio. Franken in den Brüttenertunnel und 100 Mio. Franken in den Bahnhof Stadelhofen investieren will.

Für die Ostschweiz ist die Entwicklung kritisch, weil die SBB mit dem FV-Doppelstockzug auf das schnelle Fahren in Kurven auf Basis der sogenannten Wankkompensation verzichten müssen. Grund ist die Fehleranfälligkeit dieser neuen Technik. So fehlen zwischen St. Gallen und Zürich 2–3 Minuten Fahrzeit und das Konzept mit dem Vollknoten St.Gallen könnte nicht realisiert werden. Das hätte wiederum negative Auswirkungen auf die Anschlüsse der AB und der S-Bahnen an den Fernverkehr. Die unter dem Lead des BAV erstellte Korridorstudie der AB wäre Makulatur.

Die Ostschweizer Regierungen haben deshalb Ende September 2022 im Rahmen einer gemeinsamen Medienkonferenz interveniert und fordern die vollständige Umsetzung des Vollknotens St.Gallen sowie bezogen auf Appenzell Ausserrhoden die Umsetzung der Korridorstudie mit den darin erwähnten Infrastrukturausbauten (Tunnel Vögelinsegg sowie Doppelspurverlängerung Notkersegg). Mit dem Bau dieser beiden Infrastrukturen kann die Fahrplanstabilität auf dem Abschnitt Trogen-St.Gallen verbessert und damit die Anschlüsse in St.Gallen auf den Vollknoten sichergestellt werden. In der Folge hat das BAV eine Zusatzstudie ausgelöst und prüft zusammen mit der SBB, wie der vom Parlament im Jahr 2019 beschlossene Ausbauschritt 2035 in der Ostschweiz mit dem Vollknoten St.Gallen und den optimalen Anschlüssen der AB und der S-Bahnen auf den Fernverkehr realisiert werden kann.

Nächster Schritt auf nationaler Ebene ist, dass der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2026 eine weitere Botschaft vorlegen wird. Darin werden eine Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035 sowie Projekte ohne grosse Auswirkungen im gesamten Netz enthalten sein. Wichtig ist, dass in dieser Botschaft auch die beiden erwähnten Infrastrukturprojekte der AB enthalten sind, da diese Finanzierung noch nicht gesichert ist.

### 10.3 Perspektive Bahnausbau schritt 2050

Der Verkehr wird gemäss Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE weiterwachsen. Dies aber weniger stark als die Bevölkerung. Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 % zu, während die Bevölkerung um 21 % wächst. Grund für diese Entwicklung sind hauptsächlich verschiedene gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends, die sich auf die Mobilität auswirken. So verstärkt sich gemäss dem Basisszenario der Trend zum Homeoffice. Dazu kommt, dass der Anteil der Erwerbstätigen abnimmt und daher nochmals weniger Arbeitswege anfallen. Einen Einfluss auf den Verkehr hat auch die Raumentwicklung. Dichter besiedelte Gebiete verfügen über nahegelegene Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten.

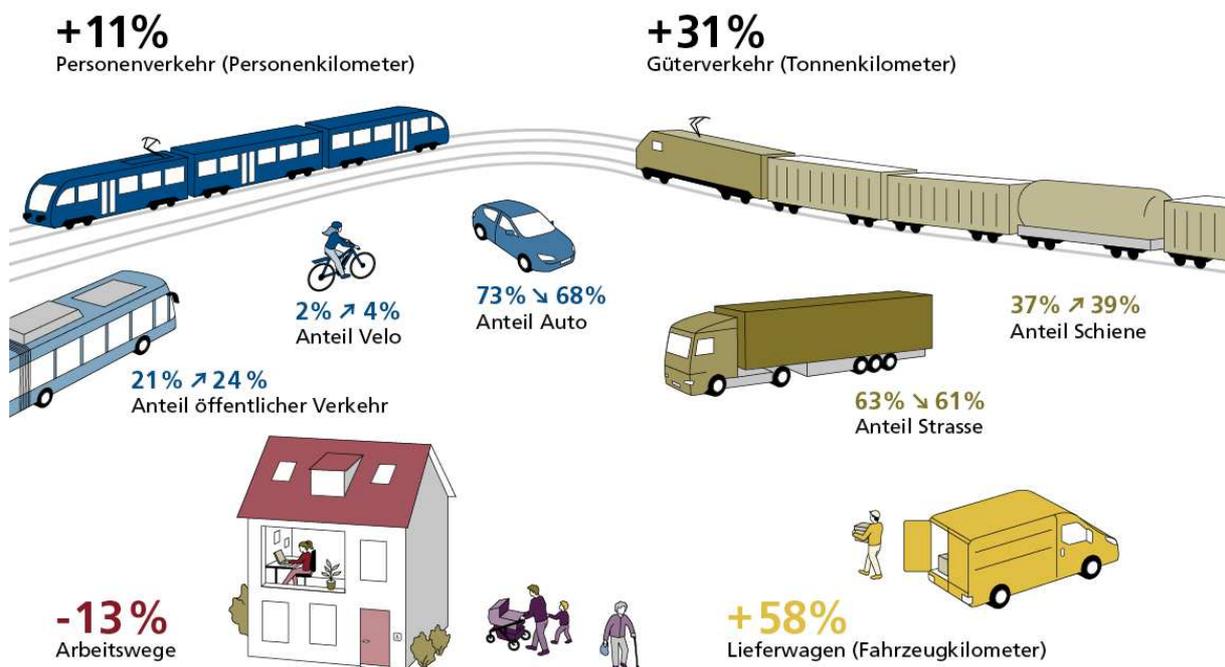


Abbildung 21: Erwartetes Wachstum bis 2050. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Unter den genannten Voraussetzungen erhöht der öffentliche Verkehr im Basisszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 %, während das Velo seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 %.

Unter dem Titel «Perspektive BAHN 2050» hat der Bund seine Langfristperspektive aus dem Jahr 2012 aktualisiert. Der aktuelle Stand zeigt, dass die Bahn einen wesentlichen Beitrag zur Klimastrategie leisten kann, ein weiterer Angebots- und Infrastrukturausbau alleine jedoch nicht ausreicht. Der Ausbau soll künftig primär dort erfolgen, wo die Verlagerungswirkung von der Strasse auf die Schiene am grössten ist. Die intensivere Nutzung des bestehenden Netzes hat dabei Vorrang vor weiteren Infrastrukturausbauten. Der Fokus liegt dabei auf kurzen und mittleren Distanzen. Mit diesem Hintergrund definiert der Bundesrat für die Perspektive BAHN 2050 folgende Vision:

«Die Bahn leistet dank effizienter Nutzung ihrer Stärken einen grossen Beitrag zum Klimaziel 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz».



Zur Konkretisierung der Vision wurden folgende sechs Ziele definiert:

1. Die Bahnentwicklung ist mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt.
2. Das Bahnangebot ist Teil der Gesamtmobilität, flexibel und optimal mit den anderen Verkehrsträgern und -angeboten vernetzt.
3. Der Bahnanteil am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr erhöht sich merklich.
4. Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und neue Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in Landschaft und Siedlung integriert.
5. Der Bahnbetrieb ist sicher, pünktlich und zuverlässig.
6. Effizienzgewinne durch Automatisierung und neue Technologien werden konsequent genutzt.

In einer nächsten Phase geht es darum, Vision, Ziele und Stossrichtung der Perspektive BAHN 2050 in den Handlungsräumen zu konkretisieren.

Appenzell Ausserrhoden wird sich in den entsprechenden Gremien für die Anliegen der kleineren Kantone einsetzen, die sowohl in Agglomerationen eingebunden sind aber auch ländliche Strukturen haben. So sind die Appenzeller Bahnen sowohl in städtischem Gebiet wie auch im ländlichen Raum unterwegs und erfüllen neben der wichtigen Funktion im Pendlerverkehr (Trogen-St.Gallen-Teufen und Gossau-Herisau) auch Bedürfnisse im Freizeitverkehr (Linien über Gais und Urnäsch nach Appenzell und als Zubringer zum Alpsteingebiet/Säntis). Entsprechend sind visionäre Projektideen wie zum Beispiel neue Durchbindungen der DML (Trogen-Gossau / Appenzell-Wittenbach) oder eine neue Streckenführung Herisau-Gossau via Winkeln (Erschliessung Areal St. Gallen West-Gossau Ost) zum gegebenen Zeitpunkt in die entsprechenden Gremien einzubringen und das Netz der AB weiterzuentwickeln.

#### **10.4 Schlussbemerkung**

In den Jahren 2024–2029 wird der öffentliche Verkehr in Appenzell Ausserrhoden weiter ausgebaut und ökologischer gestaltet sowie die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen verstärkt und die Finanzierung im schwierigen Umfeld gesichert. So lautet zusammengefasst die strategische Stossrichtung, die der Regierungsrat für die Jahre 2024–2029 festgelegt hat (vgl. Kapitel 1). Auf Basis dieser Ziele wurden die Schwerpunkte für das Konzept 2024–2029 gesetzt. Zusammenfassend sind es folgende Punkte, die den öffentlichen Verkehr im Kanton Appenzell Ausserrhoden in den nächsten Jahren prägen werden:

1. Angebotsentwicklung 2024–2029
  - Punktuelle Ausbauten auf einzelnen Linien in der Hauptverkehrszeit
  - Verbesserungen im Freizeitverkehr (Angebotsausbau Schwägalp, Schliessung von Taktlücken am Wochenende).
  - Prüfung von zusätzlichen / ausgebauten Bedarfsangeboten im ländlichen Raum
  - Vertiefungsplanungen im Vorderland und Hinterland
2. Förderung der emissionsarmen Mobilität
  - Massgebende Senkung der Treibhausgasemissionen bei der Busflotte
  - Weiterer Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs
  - Einführung des Firmenabos im Kanton Appenzell Ausserrhoden



3. Verstärkte Zusammenarbeit der Ostschweizer Kantone auf fachlicher und politischer Ebene
  - Umsetzung der politischen Forderungen bezüglich dem Bahnausbau 2035
  - Umsetzung der Bestellerstrategie auf fachlicher Ebene
4. Finanzielle Entwicklung
  - Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei den Transportunternehmen
  - Sicherstellung der Finanzierung der Angebotsausbauten und Infrastrukturvorhaben zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen

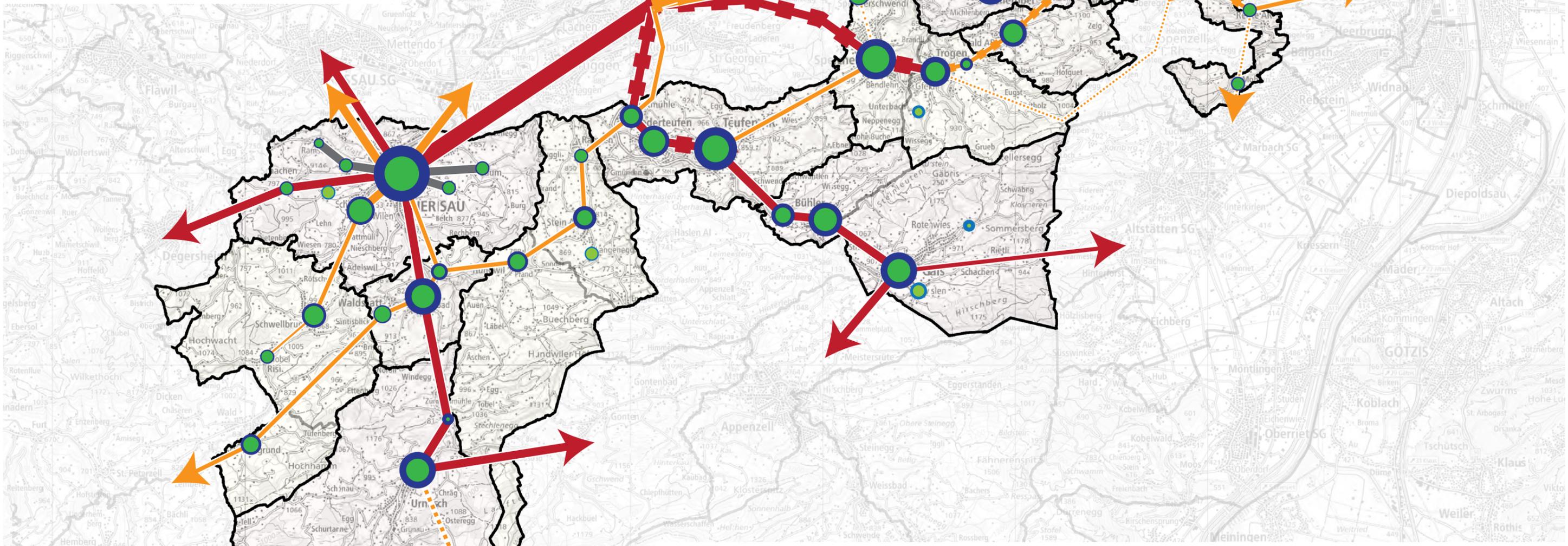


## Beilagen

- |           |  |
|-----------|--|
| Beilage 1 | Karte: Siedlungs- und Netzstruktur   |
| Beilage 2 | Tabellen: Takt in Abhängigkeit von Siedlungsgrösse                           |
| Beilage 3 | a) Pendlerströme 2018 intern<br>b) Pendlerströme 2018 über die Kantonsgrenze |
| Beilage 4 | ÖV-Nachfrage 2019  |

**Siedlungs- und Netzstruktur**  
 Übersichtsplan

ASB	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	31.01.2022	jos/sg	2130-04



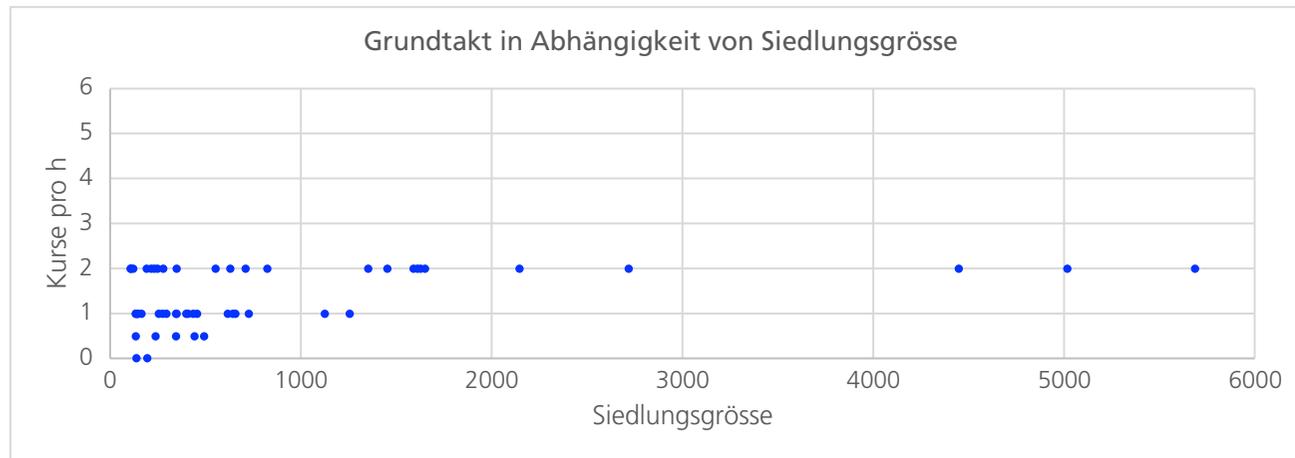
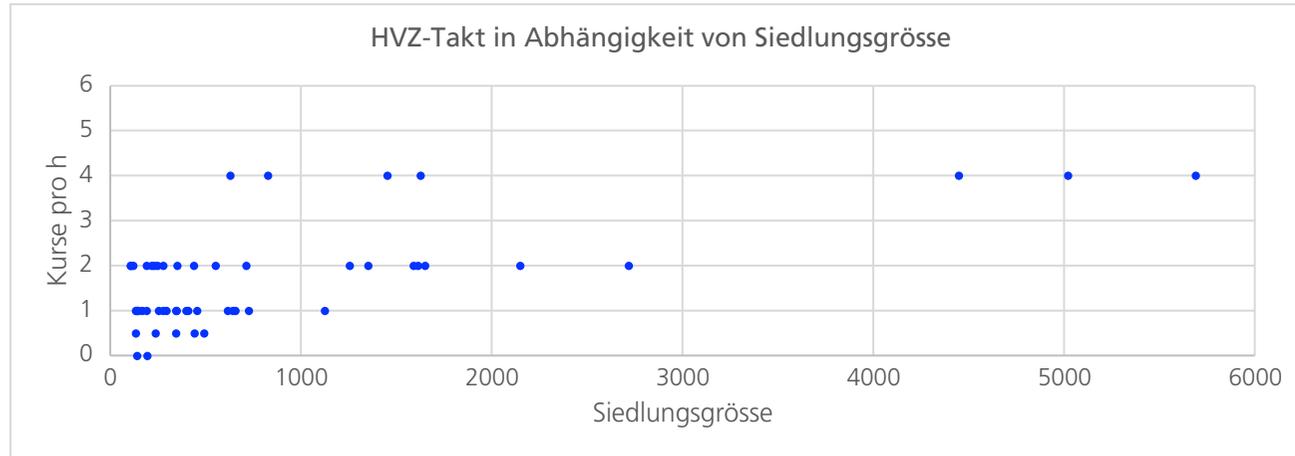
- 1-50 Einwohner  
● 51-100 Einwohner  
● 101-250 Einwohner  
● 251-500 Einwohner  
● 501-1'000 Einwohner  
● 1'001-2'500 Einwohner  
● 2'501-5'000 Einwohner  
● 5'001-10'000 Einwohner  
● >10'000 Einwohner  
● Ohne direkte ÖV-Erschliessung
- 1-50 Arbeitsplätze  
 51-100 Arbeitsplätze  
 101-250 Arbeitsplätze  
 251-500 Arbeitsplätze  
 501-1'000 Arbeitsplätze  
 1'001-2'500 Arbeitsplätze  
 2'501-5'000 Arbeitsplätze  
 5'001-10'000 Arbeitsplätze  
 >10'000 Arbeitsplätze  
 Ohne direkte ÖV-Erschliessung
- Bahnverbindung  
 Busverbindung Kantonal  
 Busverbindung Kommunal  
 Grundangebot  
 Stundentakt  
 Halbstundentakt  
 Viertelstundentakt  
 Verdichtung in HVZ  
 Betrieb nur zeitweise

Daten: Bundesamt für Statistik, Statpop 2018 bzw. Statent 2017. Nur zusammenhängende Siedlungen ab min. 100 Einwohner+ Arbeitsplätze (Summe) dargestellt.

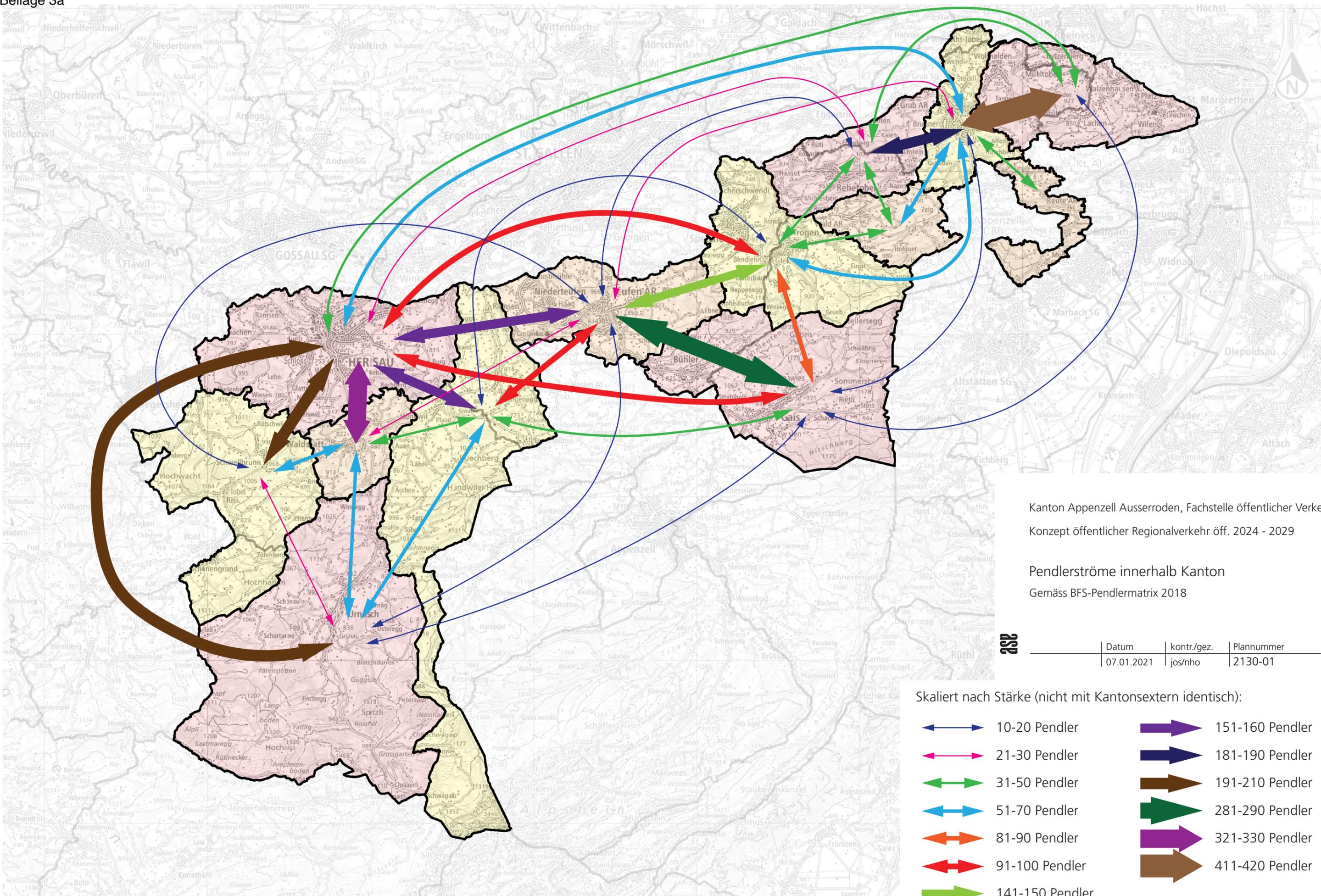
## Beilage 2: Takt in Abhängigkeit von Siedlungsgrösse

Lesebeispiele:

- Es gibt 3 Siedlungsgebiete mit über 4'000 Einwohnern; diese werden alle in der Hauptverkehrszeit von 4 und in der Nebenverkehrszeit von 2 Kursen pro Stunde und Richtung bedient.
- Von den Siedlungsgebieten mit über 1'000 Einwohnern wird lediglich eines in der Hauptverkehrszeit nur stündlich bedient.



Datenquelle: Aktuelle Fahrpläne, Bevölkerungsstatistik 2019. Grafik: asa.



Kanton Appenzell Auserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr  
 Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029

Pendlerströme innerhalb Kanton  
 Gemäss BFS-Pendlermatrix 2018

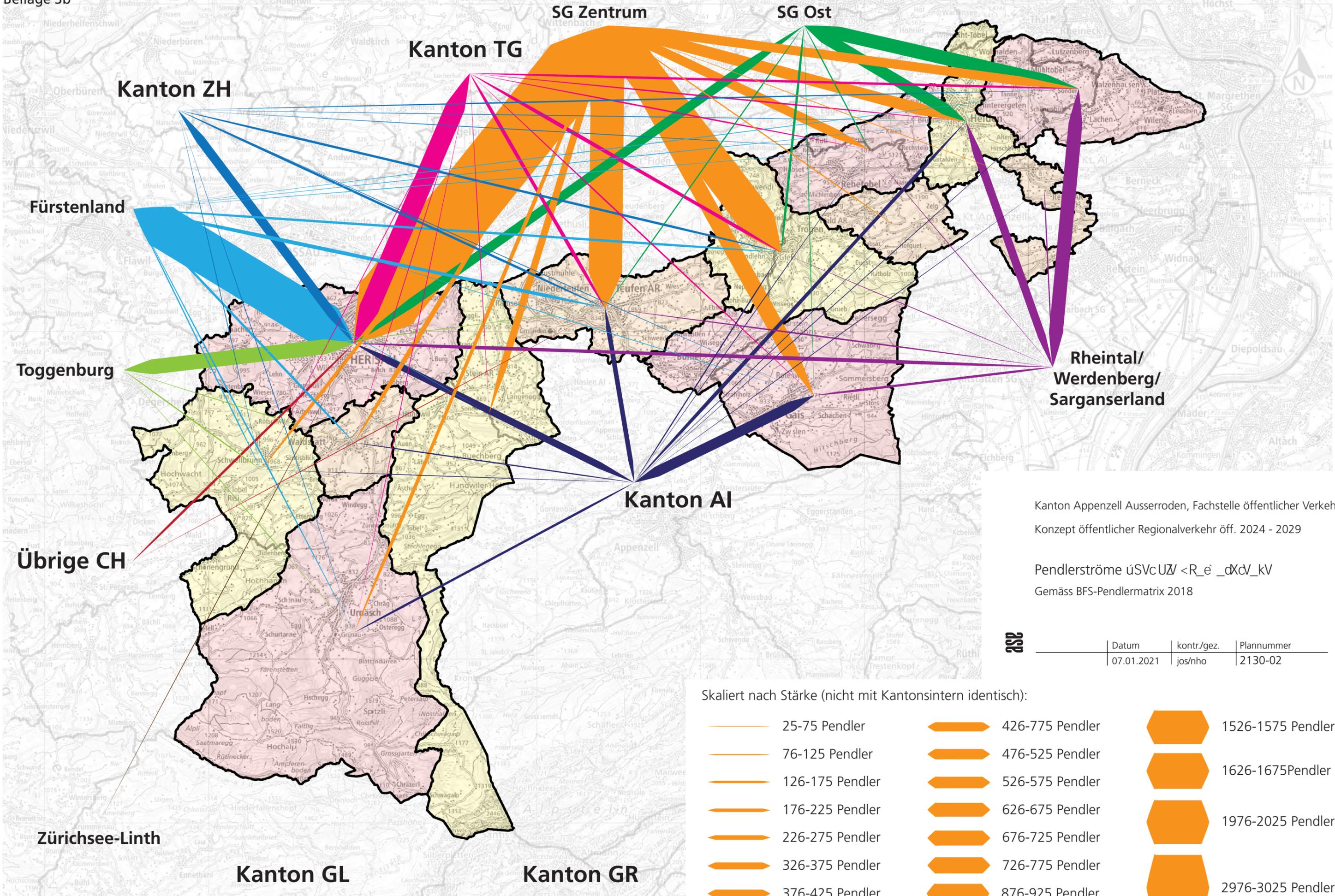


Datum	kontr./gez.	Plannummer
07.01.2021	jos/nho	2130-01

Skaliert nach Stärke (nicht mit Kantonsextern identisch):

- 10-20 Pendler
- 151-160 Pendler
- 21-30 Pendler
- 181-190 Pendler
- 31-50 Pendler
- 191-210 Pendler
- 51-70 Pendler
- 281-290 Pendler
- 81-90 Pendler
- 321-330 Pendler
- 91-100 Pendler
- 411-420 Pendler
- 141-150 Pendler

Ströme mit <10 Pendlern nicht dargestellt.

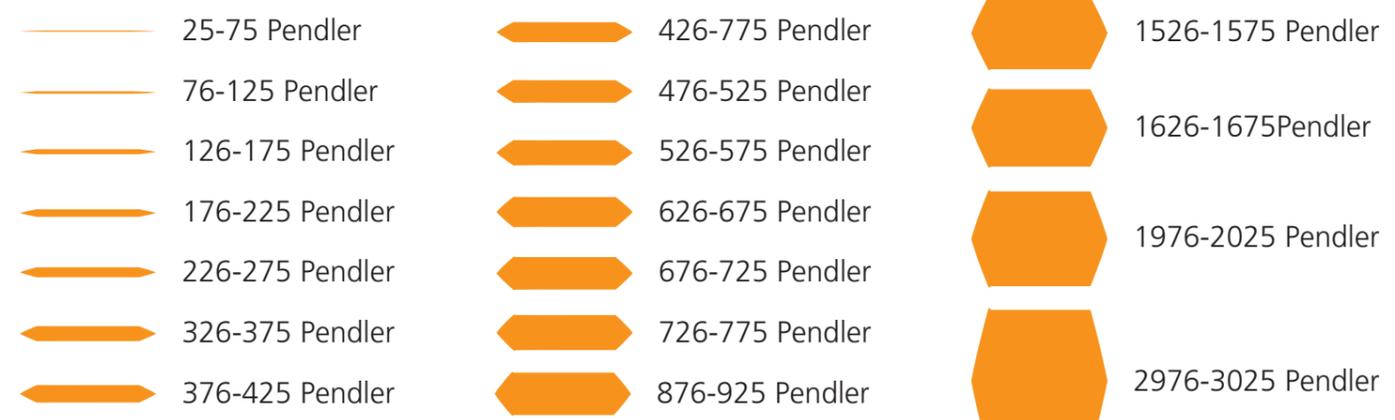


Kanton Appenzell Auserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr  
 Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029

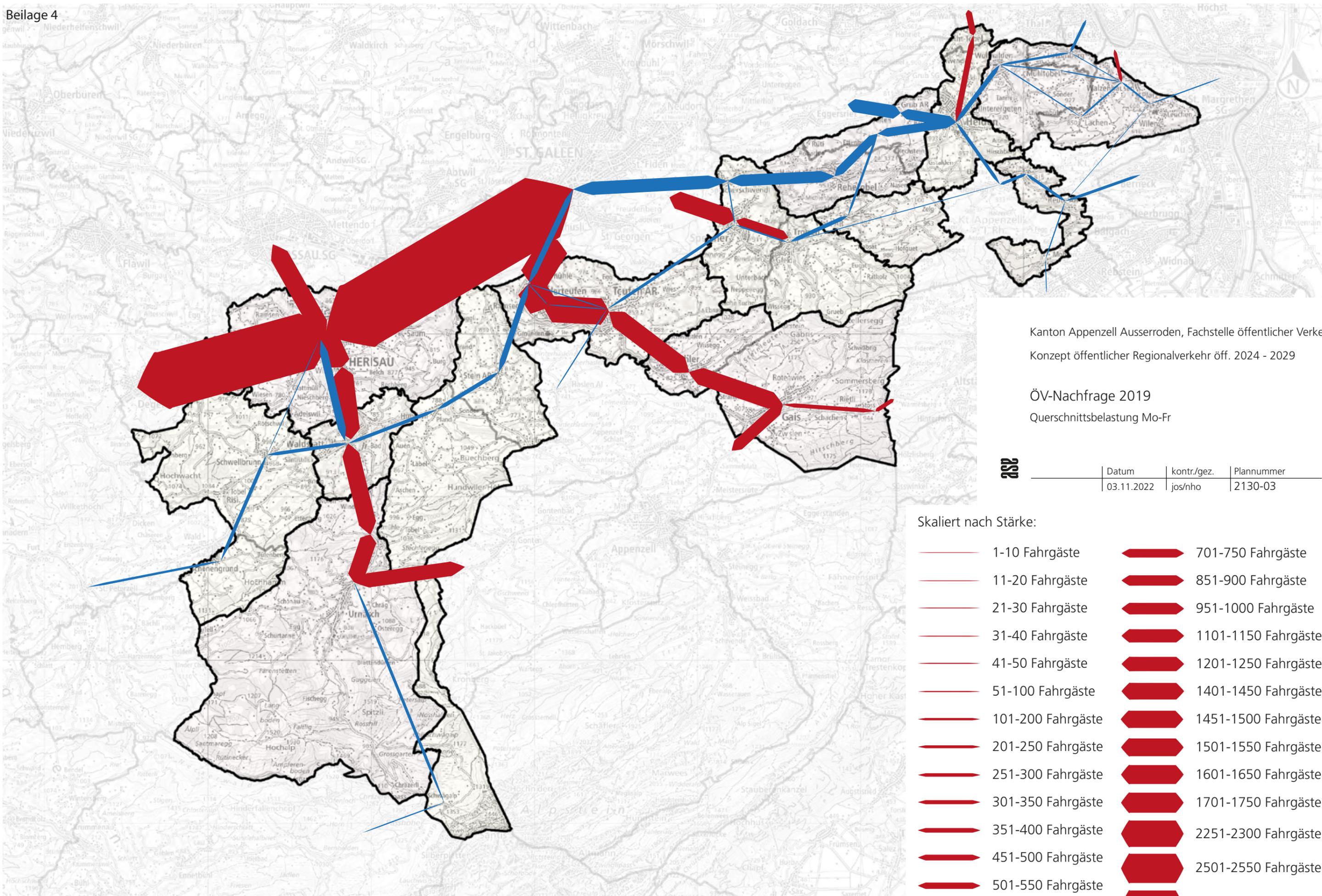
Pendlerströme  $\sum_{i \in V} \sum_{j \in V} \langle R_{ij} \rangle_{d \in V} \langle k_{ij} \rangle_{d \in V}$   
 Gemäss BFS-Pendlermatrix 2018

ASB	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	07.01.2021	jos/nho	2130-02

Skaliert nach Stärke (nicht mit Kantonsintern identisch):



Ströme mit <25 Pendlern nicht dargestellt.



Kanton Appenzell Ausserroden, Fachstelle öffentlicher Verkehr  
 Konzept öffentlicher Regionalverkehr öff. 2024 - 2029  
 ÖV-Nachfrage 2019  
 Querschnittsbelastung Mo-Fr

ASD	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	03.11.2022	jos/nho	2130-03

Skaliert nach Stärke:

- |  |                   |  |                     |
|--|-------------------|--|---------------------|
|  | 1-10 Fahrgäste    |  | 701-750 Fahrgäste   |
|  | 11-20 Fahrgäste   |  | 851-900 Fahrgäste   |
|  | 21-30 Fahrgäste   |  | 951-1000 Fahrgäste  |
|  | 31-40 Fahrgäste   |  | 1101-1150 Fahrgäste |
|  | 41-50 Fahrgäste   |  | 1201-1250 Fahrgäste |
|  | 51-100 Fahrgäste  |  | 1401-1450 Fahrgäste |
|  | 101-200 Fahrgäste |  | 1451-1500 Fahrgäste |
|  | 201-250 Fahrgäste |  | 1501-1550 Fahrgäste |
|  | 251-300 Fahrgäste |  | 1601-1650 Fahrgäste |
|  | 301-350 Fahrgäste |  | 1701-1750 Fahrgäste |
|  | 351-400 Fahrgäste |  | 2251-2300 Fahrgäste |
|  | 451-500 Fahrgäste |  | 2501-2550 Fahrgäste |
|  | 501-550 Fahrgäste |  | 2601-2650 Fahrgäste |
|  | 651-700 Fahrgäste |  |                     |