



# GEMEINDE URNÄSCH

GEMEINDERAT

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>SR</i>			
EINGANG: 11. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>SR</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

P.P. CH-9107 Urnäsch



**A**-PRIORITY

Kantonales Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17 A  
9102 Herisau

9107 Urnäsch, 10. April 2018

### 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022; Vernehmlassung; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrter Herr Kantonsingenieur  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 lädt das Departement Bau und Volkswirtschaft die Gemeinden ein, sich zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms, Periode 2019 bis 2022, vernehmen zu lassen.

Der Gemeinderat hat sich anlässlich seiner Sitzung vom 4. April 2018 mit den in Urnäsch AR geplanten Vorhaben auseinandergesetzt und nimmt nachfolgend gerne dazu Stellung.

#### Projekt Nr. 1589: Ausbau der Strecke vom Murbach bis Sulzbrunnen mit einem kombinierten Rad- und Gehweg

Der Gemeinderat hat bereits im Rahmen des 2. kantonalen Strassenbauprogramms diesen Ausbau befürwortet. Infolge anderweitiger dringenderer Prioritäten auf dem Kantonsstrassennetz wurde dieses Vorhaben nun in das 3. Strassenbauprogramm verschoben.

#### Anliegen:

**Der Gemeinderat befürwortet weiterhin die möglichst baldige Schliessung dieser Lücke der Velo- und Fusswegverbindung von Urnäsch nach Waldstatt.**

#### Projekt Nr. 1623: Strassenverbreiterung im Bereich der Schönaustrasse, Abschnitt Egglibachbrücke bis Bruggli

Im Entwurf des 3. kantonalen Strassenbauprogramms aus dem Jahr 2016 war dieser Abschnitt noch enthalten. Auf Anfrage beim kantonalen Tiefbauamt wurde die Zurückstufung damit begründet, dass im Bereich des Egglibaches der einzuhaltende Gewässerabstand noch nicht festgelegt ist und sich anderweitige finanzielle Prioritäten ergeben haben (Bahnhof Herisau, Ortsdurchfahrt Teufen etc.). Aus Sicht von Urnäsch ist die Zurückstufung vertretbar, da der Kanton bereits diverse Strassen in Urnäsch am Sanieren ist, was mit teilweise starken Verkehrsbehinderungen und Immissionen verbunden ist. Zudem ist im 2019 auch noch der Ersatz der Saienbrücke geplant ist (aus dem 2. kant. Strassenbauprogramm).

**Anliegen:**

**Das kantonale Tiefbauamt wird ersucht, das Ausbauprojekt Nr. 1623, Strassenverbreiterung im Bereich der Schönaustrasse, Abschnitt Egglbachbrücke bis Bruggli, aufgrund des gefährlichen Abschnitts im Bereich der Egglbachbrücke, mit hoher Priorität ins 4. kantonale Strassenbauprogramm aufzunehmen (2023 bis 2026).**

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme, verbunden mit dem besten Dank an das kantonale Tiefbauamt für die konstruktive Zusammenarbeit.

*Freundliche Grüsse*

**GEMEINDE URNÄSCH**

**IM NAMEN DES GEMEINDERATES**



*P. Kürsteiner*  
Peter Kürsteiner, Gemeindepräsident

*E. Weiss*  
Erika Weiss, Gemeindeschreiberin



Gemeinderat

9102 Herisau

Postfach 1160

Telefon 071 354 54 40

Telefax 071 354 54 11

www.herisau.ch

E-Mail

unser Zeichen

Datum

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: Jr			
EINGANG: 26. März 2018			
Erled.	Kennzn.	Bericht	Bespr.
Vis.: ke			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Thomas.Baumgartner@herisau.ar.ch

Bg/fkr

23. März 2018

G E M E I N D E H E R I S A U

Fv ke

**A-Post**

Kanton Appenzell Ausserrhoden  
Departement Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

**TIEFBAU/UMWELTSCHUTZ; Strassenbau/Verkehr; 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019– 2022; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto  
Sehr geehrter Herr Kantonsingenieur Keller

Mit Schreiben von Ende Januar 2018 laden Sie den Gemeinderat Herisau ein, sich zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 vernehmen zu lassen.

Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und reichen namens und im Auftrag des Gemeinderates Herisau folgende

**Vernehmlassung**

ein.

**Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz BehiG**

Der Gemeinderat begrüsst das Engagement des kantonalen Tiefbauamtes für eine einheitliche, flächendeckende Prüfung von baulichen Massnahmen aufgrund der Verhältnismässigkeit. Wo notwendig, ist eine behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen zu realisieren.

**Sanierung der Fussgängerstreifen**

Ein sicheres Fusswegnetz liegt im Interesse der Gemeinde Herisau. Um das Ziel zu erreichen, wird das Tiefbauamt der Gemeinde Herisau mit dem kantonalen Tiefbauamt und der Kantonspolizei zusammenarbeiten.

**Nationalstrasse A 25/Zubringer Appenzellerland**

Die Erläuterungen zur Nationalstrasse A 25/Zubringer Appenzellerland sind informativ. Der Gemeinderat ist interessiert, dass es durch die Übernahme des ASTRA zu keinen längeren Verzögerungen bei Instandstellungs- und Ausbauprojekten kommt. Eine gute Kommunikation zu den Bedürfnissen und den Dringlichkeiten sind angezeigt. Die heutige Verkehrssituation in Herisau stösst an ihre Grenzen.



Für die zukünftige Entwicklung von Herisau, ist wie im kantonalen Richtplan vorgesehen, die Realisierung der Umfahrung von Herisau eine zwingende Voraussetzung.

#### **Umsetzung Agglomerationsprogramm 2. Generation**

Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger-/Velosteg

Die Projektierung wurde aufgrund des hängigen FABI-Entscheids sistiert. Aufgrund des zwischenzeitlich ergangenen Entscheids, dass es für die nächsten Jahrzehnte ab dem Bahnhof Herisau keinen Doppelspurausbau braucht, bejaht die SOB eine südseitige Stegführung beim Glattalviadukt. Das Bauprojekt wird daher weiterbearbeitet und den zuständigen Instanzen zur Genehmigung und Kreditsprechung unterbreitet.

Betriebs- und Gestaltungskonzept Obstmarkt

Im Rahmen der Zentrumsentwicklung soll auch der Raum Obstmarkt neu gestaltet werden. Die Projektentwicklung ist in Arbeit.

Ausbau Rad- und Gehweg Winkler Stich

Das Strassenbauprojekt ist aufgrund eines Rekurses eines Unternehmers gegen den Vergabeentscheid blockiert. Der Gemeinderat ist sehr wohl an dieser Langsamverkehrsverbindung interessiert und hofft auf eine baldige Realisierung.

#### **P 1183, Bahnhof Herisau/P 1592 Kreuzung Bahnhofstrasse**

Der Gemeinderat teilt die Betrachtung des Kantons. Dieses Strassenbauprojekt ist zentral für den Umbau des Bahnhofplatzes mit Bushof. Von Seiten des Kantons und der Gemeinde Herisau sind sämtliche Möglichkeiten auszuschöpfen, um dieses Projekt im Rahmen des 3. Strassenbau- und Investitionsprogramms realisieren zu können.

#### **P 1630 Platz Herisau**

Wie bereits mit der Stellungnahme vom 13. September 2016 dem kantonalen Tiefbauamt mitgeteilt, soll in der Periode des 3. Strassenbau- und Investitionsprogramm auch der Platz saniert und neu gestaltet werden. Diese Gestaltung steht in einem engen Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung der Oberen Gossauerstrasse (wegen eines Rechtsmittelverfahrens blockiert) und der Realisierung der Innenrenovation, Umgestaltung und Erweiterung der evangelisch-reformierten Kirche Herisau (im September 2017 vom Einwohnerrat zur Überarbeitung zurückgewiesen).

#### **Knoten Schwänli**

Das Projekt wird begrüsst. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 13. September 2016 verwiesen.

#### **Finanzierung**

In der aktuellen Finanzplanung sind die Investitionsanteile für die Herisauer Strassenbauprojekte nur zum Teil abgebildet. Im Rahmen der Finanzplanung sind die Gemeindebeiträge gemäss heutigem Kenntnisstand aufzunehmen. Der Gemeinderat ist daher rechtzeitig über die vorgesehenen Kostenteiler zu informieren und zu einer Stellungnahme einzuladen. Die vorliegende Vernehmlassung ist nicht bereits als Einverständnis für einen entsprechenden Kostenteiler zu werten.



#### **Ausblick 4. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2023-2026**

Die Ortsdurchfahrt von Herisau, primär das Zentrum, bedarf einer Neugestaltung. Dabei sind die Bedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern. Die Durchlässigkeit für die Fussgänger ist zu erhöhen und der Verkehrsfluss auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau zu verstetigen. Gleichzeitig ist die Aufenthaltsqualität durch eine gestalterische Aufwertung zu erhöhen. Dies sollte möglichst zeitnah erfolgen. Die Gemeinde Herisau wird sich mit konkreten Vorschlägen und Konzepten mit dem kantonalen Tiefbauamt in Verbindung setzen.

#### **Allgemeines**

Der Entwurf des 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2019-2022 enthält insgesamt sehr interessante und gute lesbare Informationen zum kantonalen Strassennetz. Der Gemeinderat bedankt sich für die Möglichkeit zur Vernehmlassung. Im Rahmen seiner Möglichkeiten sichert der Gemeinderat seine volle Unterstützung bei der Realisierung der Strassenbauprojekte zu.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT HERISAU

Renzo Andreani  
Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner  
Gemeindeschreiber

#### **Kopie**

- Gemeinderätin Tiefbau/Umweltschutz
- Abteilungsleiter Tiefbau/Umweltschutz
- Sekretariat Tiefbau/Umweltschutz

Gemeinderat, 9103 Schwellbrunn

Tiefbauamt  
Kantonsingenieur Urban Keller  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 11. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Ue</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Schwellbrunn, 10. April 2018

### **Kantonale Vernehmlassung; 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022; Stellungnahme des Gemeinderates Schwellbrunn**

Sehr geehrter Herr Keller

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 lädt das Departement Bau und Volkswirtschaft die Gemeinden ein, zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 Stellung bis zum 30. April 2018 zu nehmen.

Der Gemeinderat Schwellbrunn nimmt gerne wie folgt Stellung:

- Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme bzw. Weiterführung der zwei Strassenabschnitte mit den Projektnummern 1583 und 1234 in das kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022.
- Die zweite Etappe der Ortsdurchfahrt, Projekt 1583 (2. Los), Strassenabschnitt Löwen bis zur Harmonie, geniesst erste Priorität, zumal die erste Etappe (1. Los), Strassenabschnitt Löwen – Im Rank, inkl. Bushaltestelle Halden, ab 2018 realisiert werden soll.
- Das Projekt 1234, Strassenabschnitt Parkplatz Hirschen bis zum Parkplatz Sitz, hat in der Beurteilung des Gemeinderates zweite Priorität. Aufgrund des schmalen Strassenabschnittes und der lokal schlechten Sichtweite kommt es zu kritischen Begegnungen. Der Gemeinderat schlägt ein begehbare Bankett oder ein Trottoir vor. Der Gemeinderat kommt weiter zum Schluss, dass eine durchgängige Entwässerung gegen Rutschungen bei den instabilen Böschungen Abhilfe schaffen kann.
- Im 2. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015–2018 war ein Projekt 1658, Strassenabschnitt Im Rank – Hirschen, vorgesehen. Dieses wurde in das nun vorliegende 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019–2022 nicht aufgenommen. Für den Gemeinderat hat das Projekt 1658 gegenüber dem Projekt 1234 Vorrang. Gerne bitten wir Sie um Klärung in dieser Sache.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Gemeinderates Schwellbrunn**



Hansueli Reutegger, Gemeindepräsident



Röbi Signer, Gemeindeschreiber

**Kopie an**

- Gemeindepräsident Hansueli Reutegger
- Gemeinderat Reto Roveda
- Aktuariat Tiefbaukommission
- Akten



9064 Hundwil, 26.03.2018

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Kantonales Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: Sr			
EINGANG: 28. März 2018			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 laden Sie uns ein, in oben genannter Angelegenheit bis am 30. April 2018 Stellung zu nehmen. Die Gemeinde Hundwil nimmt nach Diskussion im Gemeinderat gerne Stellung zum Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022.

Die Stellungnahme bezieht sich insbesondere auf jene Projekte, die Hundwil direkt betreffen. Zu den allgemeinen Punkten verweisen wir auf die Stellungnahme der Gemeindepräsidienkonferenz AR.

Das Projekt **P1512**, Kantonsstrasse Hundwil Zürchersmühle, Teilstück Kirche - Landsgemeindeplatz, Erneuerung mit Gehweg, wurde auf Wunsch der Gemeinde aufgenommen. Die uralte Wasserleitung muss dringend ersetzt werden. Bei diesem Projekt ist für uns wichtig, dass wir demnächst einen ungefähren Zeitplan und etwas konkretere Angaben zu den Kosten erhalten, um die gemeindeinterne Planung zu konkretisieren.

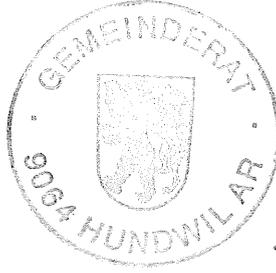
Im Zusammenhang mit der Übernahme der Hauptstrasse, welche durchs Dorf Hundwil führt, durch den Bund, steht das Projekt **P1371**. Es handelt sich in diesem Programm lediglich um Projektierungsarbeiten. Mit dem Übergang zur Nationalstrasse sind auch zusätzliche Anforderungen gekoppelt, wie ein separates Trasse für den Langsamverkehr. Dies wird wohl eine kostenintensive Angelegenheit. Für die Gemeinde Hundwil sind kostenintensive Beteiligungen durch solche zusätzliche Vorgaben finanziell nicht tragbar. Generell wäre es nicht nachvollziehbar, dass Vorgaben einer Nationalstrasse auf eine finanzschwache Gemeinde abgewälzt werden, welche generell durch hohe Erschliessungskosten stark gefordert ist und Sanierungen von Strassen umsichtig und langfristig geplant werden müssen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



Margrit Müller, Gemeindepräsidium Hundwil



Walter Buff, Gemeindeschreiber

**Ebnetter Claudia**

---

**Betreff:**

Stellungnahme

Hoi Isabelle

Ich habe nun die Rückmeldung der zuständigen Personen erhalten und kann dir folgendes offiziell mitteilen:

„Der Gemeinderat Schönengrund verzichtet auf eine Stellungnahme zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022.“

Besten Dank für deine Kenntnisnahme.

Herzlicher Gruss  
Sonja

PS: Solltest du die Rückmeldung noch in anderer Form wünschen, gib mir kurz Bescheid. Ich bin allerdings erst am Dienstag wieder im Büro.

--

Gemeindekanzlei Schönengrund  
Unterdorf 5  
9105 Schönengrund  
[www.schoenengrund.ch](http://www.schoenengrund.ch)

Sonja Hartmann, Gemeindeschreiberin  
Tel. 071 361 18 18  
Fax 071 361 11 72  
[sonja.hartmann@schoenengrund.ar.ch](mailto:sonja.hartmann@schoenengrund.ar.ch)



7

Departement Bau und Volkswirtschaft
Geht an: TBA
E: 10. April 2018
Kopie an:
Geschäft:

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Herr Dölf Biasotto  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Waldstatt, 9. April 2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm Vernehmlassungsantwort Gemeinde Waldstatt

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 haben Sie die Gemeinde Waldstatt zur Vernehmlassung betr. des 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogrammes 2019-2022 eingeladen.

Der Gemeinderat nimmt vom 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 Kenntnis und unterstützt dieses.

Die Kreuzung Mooshalde in Waldstatt, im Volksmund auch „Scheidwegkreuzung“ genannt, verzeichnet eine Häufung von Unfällen. Die räumliche Nähe von Bahnübergang und Strassenkreuzung, die unter spitzem Winkel einmündende Strasse von Hundwil (Mooshaldenstrasse) und die Verengung von drei auf zwei Spuren von Herisau her, machen die Kreuzung verkehrstechnisch anspruchsvoll. Für Waldstatt hat die Situation Scheidweg aus sicherheitstechnischen Gründen eine hohe Priorität.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung und für die Gelegenheit, unsere Anliegen einbringen zu dürfen.

Freundliche Grüsse

  
Andreas Gantenbein  
Gemeindepräsident



  
Sabrina Steiger  
Gemeindeschreiberin

Gemeinderat Waldstatt  
Oberdorf 2  
9104 Waldstatt  
Tel. +41 (0)71 354 53 36  
www.waldstatt.ch

8



GEMEINDERAT

9053 Teufen AR, Postfach  
Telefon 071 335 00 80 / Telefax 071 333 34 07  
philipp.riedener@teufen.ar.ch • www.teufen.ch

GEMEINDÉ TEUFEN

Kanton Appenzell Ausserrhoden  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>SR</i>			
EINGANG: - 1. Mai 2018			
Erled.	<input checked="" type="checkbox"/> Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>SR</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Teufen, 30. April 2018

### 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 laden Sie den Gemeinderat Teufen ein, bis Montag, 30. April 2018 zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 Stellung zu nehmen. Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme.

Der Gemeinderat hat sich an seiner Sitzung vom 24. April 2018 mit den Vernehmlassungsunterlagen auseinandergesetzt und dabei folgende Anmerkungen und Anträge beschlossen:

- P 1677; Betriebs- und Gestaltungskonzept Teufenerstrasse Jonenwatt (Seite 21)
  - Der Gemeinderat steht der Realisierung von Dosierungsstellen (Pfortneranlagen) kritisch gegenüber und bringt hiermit seinen Vorbehalt gegenüber der Realisierung von derartigen Anlagen zum Ausdruck.
  - Dass aufgrund der Realisierung von Dosierungsstellen (Pfortneranlagen) kein Platz mehr für Verbesserungen für den Langsamverkehr besteht, wird vom Gemeinderat hinterfragt. Dies soll vor einer allfälligen Realisierung nochmals genau geprüft werden.
- Die Projekte Nr. 1509, Bahnhofkreuzung, und Nr. 1587, Sonnenrank – AB Niederteufen, sind aus dem 2. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2015 – 2018 ins 3. Programm 2019 – 2022 zu transferieren.
- Die aus den Agglomerationsprogrammen zu realisierenden Massnahmen und die daraus folgenden, erforderlichen Finanzierungen sind im 3. Programm 2019 – 2022 zu sichern.

Unter Berücksichtigung der in den oben aufgeführten Anmerkungen stimmt der Gemeinderat Teufen dem 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 zu.

Wir bedanken uns für die Würdigung und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**GEMEINDERAT TEUFEN**



Reto Altherr  
Gemeindepräsident



Philipp Riedener  
Gemeindeschreiber

Kopie an:

- tiefbauamt@ar.ch
- Kantonsräte Teufen
- Akten



g

GEMEINDE  
9055 BÜHLER AR



Kantone:	Gemeindekanzlei	071/791 70 21
Geht an:	E-Mail: richard.fischbacher@buehler.ar.ch	
EINGANG:	30. April 2018	
Erled.	Kennzn.	Bericht   Bespr.
Vis.:	<i>ike</i>	
Zurück an:	Departement	Kanzlei
	Bau und Volkswirtschaft	
	Kasernenstrasse 17A	
	9102 Herisau	

Departement Bau und Volkswirtschaft
Geht an: TBA
E: 30. April 2018
Kopie an:
Geschäft:

9055 Bühler, 27. April 2018

**3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 bis 2022  
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar laden Sie den Gemeinderat Bühler ein, sich zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 bis 2022 vernehmen zu lassen, wofür wir uns bedanken.

Wir schliessen uns im Grundsatz und den Bemerkungen/Begründungen in der Vernehmlassungsantwort der Gemeindepräsidienkonferenz vom 5. April 2018 an.

Gestatten Sie uns jedoch noch auf folgende Punkte hinzuweisen:

Auch wenn das Strassenbau- und Investitionsprogramm alle Neu- und Ausbauvorhaben von 2019 bis 2022 beinhaltet, sollte es möglich sein, dass auch Projekte darin Aufnahme finden, die Grossprojekte wie z.B. die Engpassbeseitigung N1 mit Teilspanne Güterbahnhof - Tunnel Liebegg nicht direkt betreffen, aber indirekt den Verkehrsfluss ins Appenzellerland beeinflussen. Wir erachten es als zwingend, dass Lösungsmöglichkeiten der verkehrsstauenden Situation in Bühler, aufgrund der beiden Bahnübergänge auf der Hauptverkehrsachse, keinesfalls schubladisiert werden. Dies im Sinne eines guten Verkehrsflusses von Individual- und öffentlichem Verkehr.

Wir unterstützen die im Programm aufgeführten Grossprojekte, da die Entwicklung des Kantons zentral ist. Es muss unbedingt vermieden werden, dass der Kanton ins Abseits gedrängt wird. Gute Verkehrsflüsse sind – wie oben bereits erwähnt – enorm wichtig.

Demgegenüber steht die geplante Pforteranlage in der Liebegg am Eingang zur Stadt St. Gallen. Von Appenzeller Seite muss alles unternommen, denn von dieser Anlage sind vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner des Mittellandes betroffen. Es fehlt uns daher eine strategische Ausrichtung, wie der Wirtschaftsraum Appenzellerland und mit diesem auch das Mittelland gestärkt werden kann. Ein Teil der in den Strassenfonds fliessenden Gelder müssen nach unserer Meinung unbedingt für die strategischen Projekte für den Wirtschaftsraum verwendet werden. Nebst der Forcierung der drei Grossprojekte sind die Verkehrsmanagement-Massnahmen für unseren Kanton von grosser Bedeutung. Wir denken hier vor allem an den Ausbau der Park- und Ridesysteme und den Busverkehr, um den Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bringen, um damit

Staus und Wartezeiten zu minimieren. Allerdings müsste ein Park- und Ridesystem möglichst attraktiv sind und nicht mit zu hohen Gebühren belastet sein.

Zum Schluss gestatten Sie uns bitte noch die Bemerkung, dass es in der strategischen Ausrichtung eine Gesamtansicht über alle Verkehrsbereiche braucht und nicht nur, wie in den vergangenen Jahrzehnten, einzelne Sanierungsprojekte angegangen werden.

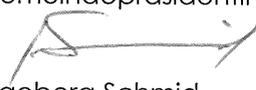
Wir bitten um Kenntnisnahme.

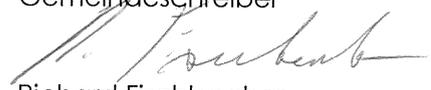
Mit freundlichen Grüssen

**GEMEINDERAT BÜHLER**

Gemeindepräsidentin

Gemeindeschreiber

  
Ingeborg Schmid

  
Richard Fischbacher

Kopie an:

- Herr Kantonsrat Gilgian Leuzinger, Ob. Grüt 13, 9055 Bühler
- Herr Kantonsrat Hans-Anton Vogel, Dorfstrasse 50 , 9055 Bühler

**Gemeinde Gais**  
Bauverwaltung

  
**Gais**  
naturgemacht.

Bauverwaltung Gais, Postfach 46, 9056 Gais

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Gais, 27. April 2018

### **3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022** **Stellungnahme Gemeinde Gais**

Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem die Gemeinde Gais am 31. Oktober 2016 bereits Stellung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022 genommen hat, erhält sie nun noch einmal die Möglichkeit, sich zum 3. Strassenbau- und Investitionsprogramm vernehmen zu lassen.

Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass für kleinere Ausbauten und Massnahmen, wie Anpassungen von Fussgängerübergängen, Umbauten von Bushaltestellen etc. der Kanton jährlich Fr. 0.75 Mio. reserviert. Die Objekte sind hier nicht einzeln aufgeführt. Mit dem budgetierten Betrag ist sichergestellt, dass kurzfristig auftauchende Begehren von Gemeinden berücksichtigt werden können, ohne auf das nächste Strassenbauprogramm warten zu müssen. Für die Sanierung von Fussgängerstreifen stehen jährlich weiterhin insgesamt Fr. 0.50 Mio. zur Verfügung.

Wir nehmen auch zur Kenntnis, dass sich im Ausblick 2023 - 2026 der Sanierungsbedarf vermehrt auf bestehende Strassenteilstücke verlagern wird. Das betrifft beispielsweise die Zentrumsgestaltung von Herisau oder die Weiterentwicklungen in den Dorfkernen Walzenhausen oder Gais, mit den knappen Strassenbreiten und fehlendem Raum für den Langsamverkehr.

Generell sind wir mit den vorgeschlagenen Projekten einverstanden und nehmen das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022 zur Kenntnis.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bauverwaltung Gais**

  
Dominik Schregenberger, Bauverwalter  
dominik.schregenberger@gais.ar.ch

Kopie: Gemeinderat Gais



**Gemeinde Gais**  
**Bauverwaltung**  
Schulhausstrasse 1  
9056 Gais  
T +41 71 791 80 83  
F +41 71 791 80 89  
www.gais.ch

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>MI - S</i>			
EINGANG: - 3. Mai 2018			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.:			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Departement Bau- und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17 A  
9102 Herisau

9053 Speicher, 1. Mai 2018

## Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zum Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 Stellung zu nehmen.

In der Gemeinde Speicher sind aktuell 2 Bauvorhaben aufgelistet. Es sind dies die Sanierung des Fussgängerüberganges Bendlehn und die neue Brückenverbindung Zweibrücken.

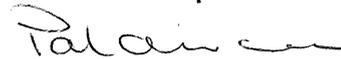
Zu beiden Bauvorhaben hat der Gemeinderat Speicher bereits Stellung bezogen. Für das Projekt Bendlehn wurde sogar bereits der Kredit für den Gemeindeanteil bewilligt.

In der Beilage erhalten Sie den entsprechenden Protokollauszug aus dem Gemeinderatsprotokoll und die Stellungnahme zur neuen Brückenverbindung Zweibrücken.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

mit freundlichen Grüssen

**TIEFBAUAMT Speicher**



Georg Palancon  
Mitarbeiter Tiefbauamt

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: Sr			
EINGANG: 09. April 2018			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.:			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

72

Annelies Rutz  
Gemeindeschreiberin  
Tel. 071 343 78 75  
Fax 071 343 78 70  
E-Mail Annelies.Rutz@trogen.ar.ch

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Appenzell A.Rh.  
Herrn Urban Keller  
Kasernenstr. 17A  
9102 Herisau

Trogen, 5. April 2018

auch per E-Mail an tiefbauamt@ar.ch

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 bis 2022 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Keller, lieber Urban

Besten Dank für die Möglichkeit, uns zum Strassenbauprogramm 2019 bis 2022 äussern zu können.

Der Gemeinderat hat bereits mit Schreiben vom 15. September 2016 an der Umfrage zum Strassenbauprogramm 2019 bis 2022 teilgenommen. Gegenüber dieser Umfrage hat sich an der Projektliste für Trogen nichts geändert.

Im Rahmen des jetzigen Vernehmlassungsverfahrens verzichten wir deshalb auf eine Stellungnahme. Wir legen Ihnen aber die Vernehmlassung vom 15.09.2016 nochmals bei. Die Finanzierungsfrage der bereits laufenden Strassenprojekte ist für uns nach wie vor ein wichtiges Anliegen. Wir sind deshalb froh, wenn wir weiterhin im Gespräch bleiben können.

Freundliche Grüsse

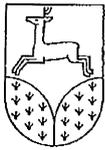
GEMEINDERAT TROGEN

  
D. Altherr  
Gemeindepräsidentin

  
A. Rutz  
Gemeindeschreiberin

#### Beilage

Schreiben vom 15.09.2016 an das Tiefbauamt Appenzell A.Rh.



## Protokollauszug

Sitzung vom 12. April 2018

### Traktandum 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022: Vernehmlassung

Archiv 1.1.5 Kantonale Gesetze (Vernehmlassungen) + Kantonsverfassung  
Geschäft Nr. 3034.2018-0045

#### Als Beilagen zu diesem Protokoll gelten:

1. Vernehmlassungsunterlagen (*digital in Axioma resp. auf Wunsch in Papierform*)

#### Sachlage:

Das Departement Bau und Volkswirtschaft hat das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 in die Vernehmlassung gegeben.

Ein wichtiger Baustein einer prosperierenden Gesellschaft sind gut ausgebaute Infrastrukturen. In unserem Kanton spielt dabei das Kantonsstrassennetz eine zentrale Rolle. Dieses Netz soll gut unterhalten und für die zukünftigen verkehrlichen Anforderungen dort ausgebaut und angepasst werden, wo das nötig, machbar und finanzierbar ist.

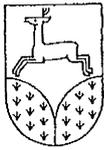
Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG, bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauten bezieht, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms hört er die Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte an.

Die im vorliegenden 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei, den verkehrlichen Bedürfnissen sowie den Planungen und Vorgaben von Dritten. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Ausbauten sind den Standortgemeinden mindestens als Vorhaben oder bereits als Projekt bekannt.

Im Zentrum stehen zwei Grossprojekte. Der Umbau der Bahnhofkreuzung Herisau als Voraussetzung für den neuen Bushof und die Entwicklung des gesamten Bahnhofareales soll weiter vorangetrieben werden, trotz der unerfreulichen ersten Einschätzung aus Bern bezüglich Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm. Hinzu kommt die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen. Beide sollen in den Jahren 2019 - 2022 realisiert werden. Sie binden rund ein Drittel der eingeplanten finanziellen Mittel. Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Gesellschaft nehmen weiter zu. Auch das Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee geht in die 3. Periode und stärkt den Langsamverkehr in den verkehrsreichen Gemeinden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen.

Insgesamt sollen netto rund 65 Millionen Franken über die vier Jahre investiert werden. Das ist etwas weniger als in den letzten Jahren. Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, auch in finanziell schwierigeren Zeiten den Kanton verkehrlich voran zu bringen und bei der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes Kontinuität zu bewahren.

Der Regierungsrat hat den Entwurf des 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2019 – 2022 zur Kenntnis genommen und das Departement Bau und Volkswirtschaft beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.



## GEMEINDERAT REHETOBEL

Beschluss Nr. 2018-53

Seite 2 von 2

### Beschluss:

1. Vom 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 wird zustimmend Kenntnis genommen.

### Mitteilungen an:

- Tiefbauamt per eMail an tiefbauamt@ar.ch
- Unterhalts- und Betriebskommission, Herrn GR Thomas Frei, St. Gallerstrasse 2
- Akten / GR-Pendenzenkontrolle

versandt am: ..... 27. APR. 2018



IM NAMEN DES GEMEINDERATES REHETOBEL

Peter Bischoff  
Gemeindepräsident

Kevin Friedauer  
Gemeindeschreiber



# GEMEINDE WALD AR

Gemeinderat

Dorf 37, 9044 Wald

Tel. 071 877 29 43

E-Mail: [edith.beeler@wald.ar.ch](mailto:edith.beeler@wald.ar.ch)

Kanton App. A. Rh.  
Tiefbauamt  
Kasernenstr. 17A  
9102 Herisau

9044 Wald, 6. April 2018

## Vernehmlassung zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 laden Sie die Gemeinde Wald zur Vernehmlassung zum 3 kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 ein.

Wir verzichten auf eine eigene Stellungnahme und schliessen uns vollumfänglich jener der Gemeindepräsidienkonferenz an.

Freundliche Grüsse

**Gemeinderat Wald AR**

Edith Beeler  
Gemeindepräsidentin

Lina Graf  
Gemeindeschreiberin

Gemeindeverwaltung  
9035 Grub AR  
Telefon 071 891 17 48  
Fax 071 891 33 31  
Postcheck 90-799-2  
E-mail: info@grub.ch



GEMEINDE GRUB AR  
*Einfach schön!*

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>Ka -&gt; ST</i>			
EINGANG: 16. März 2018			
Erl.	Kennt.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Ka</i>	<i>Ve</i>		
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Gemeinderat  
15. März 2018

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir teilen Ihnen mit, dass der Gemeinderat Grub AR an seiner Sitzung vom 13. März 2018 Kenntnis von der Vernehmlassung 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 genommen hat. Er dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme, verzichtet jedoch darauf.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

NAMENS DES GEMEINDERATES  
Die Gemeindepräsidentin:



*Dietl.*  
Der Gemeindeschreiber:

*Soll*

**Gemeinderat**  
Rathaus  
Kirchplatz 6  
9410 Heiden

Ihre Kontaktperson:  
Gallus Pfister  
Tel. 071 898 89 75  
Fax 071 898 89 87  
gallus.pfister@heiden.ch

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: Sr			
EINGANG: -2. Mai 2018			
Erlöd.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

**A-Post**

Departement Bau und  
Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Heiden, 30. April 2018

### 3. Kantonales Strassenbau – und Investitionsprogramm 2019 – 2022, Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022.

Für die Gemeinde Heiden, welche im Kanton eine Zentrumsfunktion übernimmt, liegt insbesondere ein fundiertes und realisierbares Programm im Interessensfokus. Daher konzentrieren wir uns nachfolgend hauptsächlich auf unsere Standortgemeinde. Sie finden unsere Anträge und Begründungen in der beiliegenden tabellarischen Übersicht.

Wir bitten Sie um eine wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens und danken Ihnen dafür im Voraus.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Heiden

  
Gallus Pfister  
Gemeindepräsident

  
Marianne Thürlemann  
Gemeindeschreiberin-Stv.

Beilage  
Übersicht der Anträge

### 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 – Vernehmlassung Anträge

Die Anträge und Begründungen zu den Themen sind **in den weissen Feldern eingetragen**.

Vernehmlassungstext		Antrag	Begründung
<b>0. Zusammenfassung</b>			
<i>Seite</i>	<i>Thema / Textpassage</i>	<i>Hier kommt Ihr Text mit dem Antrag.</i>	<i>Hier kommt Ihr Text mit der Begründung.</i>
3	Das Programm beginnt am 1. Januar 2019 und endet am 31. Dezember 2022. Es handelt sich um ein Rahmenprogramm, dessen genaue Umsetzung aus verschiedenen Gründen ändern kann.	Ergänzung: ...Umsetzung aus verschiedenen, <i>sachgerechten</i> Gründen ändern kann.	Präzision
<b>1. Ausgangslage</b>			
5	<b>1.5 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard</b>		
	Die Schweizer Normen wurden im Sommer 2017 angepasst.... <i>Der Kanton behält vorläufig die alten Breiten.</i>	<i>... Dem Kanton ist es frei, die neuen Normen oder die alten anzuwenden (projektspezifisch)</i>	Es macht Sinn bereits heute die gängigen Normen anzuwenden (grössere LKW/Schlepper u. grösserer PW). Mit der vorgeschlagenen Formulierung kann es zum Konflikt kommen (Anwendung der Norm).
7	<b>1.8 Öffentlicher Verkehr</b>		
	...ÖV-Konzept 2018 - 2022 nennt Vorhaben mit Bezug zur Strassenrechnung: - Bushof Heiden (nicht aufgenommen ins Programm, da kein strassenseitiger Ausbaubedarf)	<i>... da in dieser Periode (zur Zeit) kein strassenseitiger Ausbaubedarf)</i>	Präzision, im Projekt ist ein Ausbau denkbar.
8	<b>1.10 Ausbauvorhaben Dritter, Koordination</b>		
9	<b>1.10.4 Heiden, Erschliessung Nord</b>		

Vernehmlassungstext		Antrag	Begründung
	In Heiden bedingt die Erschliessung des Gebietes Nord die Realisierung einer neuen Erschliessungsstrasse. Die Anbindung dieser Erschliessungsstrasse an den bestehenden Knoten Lindenplatz (Kreuzung Gruberstrasse – Seeallee – Poststrasse) verlangt den Umbau des Knotens (vgl. Grafik 2). Aktuell laufen Rechtsverfahren gegen die kommunalen Planungen.	Grafik streichen	Es besteht eine Variante mit und eine ohne Kreisel – es empfiehlt sich nicht auf Details einzugehen, welche ein Rechtsstreit auslösen könnten.
		<b>1.10.5 Heiden, Erschliessung Werdbüchel</b> Mit der Überbauung Werdbüchel muss der Anschluss in die Werdstrasse/Schützengasse angepasst und ausgebaut werden (Einlenker Hasenbüelweg – Werdstrasse)	Soll Projekt Werdbüchel aufgenommen werden, da noch offen ist, ob Einlenker vor Sanierung Werdstrasse kommt
<b>2. Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland</b>			
11-12			{Keine Bemerkungen}
<b>3. Rückblick und Controlling 2. Programm 2015 – 2018 und Stand Umsetzung</b>			
13-14			{Keine Bemerkungen}
<b>4. Das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022</b>			
26	<b>4.12 Verdichtung nach innen und Strassenraumgestaltung</b>		
	Die Anforderungen an den öffentlichen Raum in den klassischen Strassen-	Ein Planungsstart innerhalb der Periode ist denkbar für die Dorfzentren Heiden und/oder Walzenhausen und/oder Grub.	Heiden hat bereits ein Zentrumsprojekt gestartet. Der Planungsstart war 2014 und zieht sich ins Planungsprogramm 2019-2022.

Vernehmlassungstext		Antrag	Begründung
	dörfern sind heute anders als vor 30 Jahren... Der Betrachtungsperimeter erfolgt mindestens von Fassade zu Fassade. Aktuell sind für die Ortsdurchfahrten Urnäsch, Schwellbrunn, Nederteufen und an der Werdstrasse Heiden entsprechende Planungen in Bearbeitung. Die Projekte haben einen unterschiedlichen Stand. Ein Planungsstart innerhalb der Periode ist denkbar für die Dorfzentren Walzenhausen oder Grub.		
<b>5. Finanzen</b>			
			{Keine Bemerkungen}
<b>6. Ausblick 2023 - 2026</b>			
34	<b>6.1 Generell</b>		
	Der Bedarf wird sich vermehrt auf die Sanierung bestehender Strassenteilstücke verlagern. Das 4. Programm 2023– 2026 weist noch viele Lücken auf für Bedürfnisse und Vorhaben, die sich erst in den nächsten Jahren entwickeln werden. Das betrifft beispielsweise die Zentrumsgestaltung von	Das betrifft beispielsweise die Zentrumsgestaltung von Herisau oder Weiterentwicklungen in den Dorfkernen Gais, Heiden oder Walzenhausen.	Heiden sollte hier auch aufgeführt werden

Vernehmlassungstext		Antrag	Begründung
	Herisau oder Weiterentwicklungen in den Dorfkernen Gais oder Walzenhausen.		
<b>7. Anhang</b>			
			{Keine Bemerkungen}
<b>Weitere Hinweise und Bemerkungen</b>			
{Keine Bemerkungen}			



# Protokoll des Gemeinderates 9427 Wolfhalden

Trakt. Nr. 067

Datum: 3. April 2018

Seite 1

Hinweis: 14.00.02 / 11.06.09

**Verwaltung / Kanton AR: Kantonserlasse (Gesetze etc.)**

**Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022**

**Vernehmlassung**

Departement Bau und Volkswirtschaft
Geht an: TBA
E: 10. April 2018
Kopie an:
Geschäft:

(vgl. Trakt.-Nr. 172/2013 und Nr. 132/2016)

Mit Kreisschreiben vom 26. Januar 2018 hat das Departement Bau und Volkswirtschaft die Gemeinden mit dem kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022 bedient. Dieses ist vom Regierungsrat zur Kenntnis genommen und zur Vernehmlassung (Frist bis 30. April 2018) an die Gemeinderäte weitergegeben worden. Es löst das Programm 2015 - 2018 ab.

Die Unterlagen wurden den Mitgliedern des Gemeinderates am 29. Januar 2018 zugestellt.

Gemäss Art. 28 des kantonalen Strassengesetzes (bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauprojekte bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Programms werden die Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte angehört.

Dem Kreisschreiben ist zu entnehmen, dass insbesondere zwei Grossprojekte (Bahnhofareal Herisau und Ortsdurchfahrt Teufen) im Zentrum stehen. Insgesamt sollen in der Zeit von 2019 bis 2022 rund 65 Millionen Franken investiert werden. Das sei etwas weniger als in den letzten Jahren. Dem Regierungsrat sei es aber ein Anliegen, auch in finanziell schwierigeren Zeiten bei der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes Kontinuität zu zeigen und den Kanton verkehrsmässig voran zu bringen.

## Beratungen

In Wolfhalden sind folgende Investitionen geplant:

1. Sanierung unterer Teil Kantonsstrasse ab Unterhasli bis zur Kantonsgrenze (geschätzte Kosten 1,5 Mio. Franken)
2. Ersetzung Dreispurstrecke ab Luchten mit Neuplatzierung Rad- und Gehweg (geschätzte Kosten 2,8 Mio. Franken)
3. Gehweg bei ÖV-Haltestelle Hinteregg (wird aufgeschoben und ist bei Realisierung QP Bruggtobel West kurzfristig machbar)

Das Gremium wertet den Sanierungsbedarf der ersten beiden Positionen als unstrittig. Es werden keine Fragen gestellt.



# Protokoll des Gemeinderates 9427 Wolfhalden

Trakt. Nr. 067

Datum: 3. April 2018

Seite 2

Hinweis: 14.00.02 / 11.06.09

## Beschluss

Das Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 wird in der vorliegenden Form befürwortet.

## Protokollauszug an

- Departement Bau und Volkswirtschaft, Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau
- KR/GR Mario Wipf
- KR Stephan Wüthrich, Hinterbühle 981, 9427 Wolfhalden
- Finanzverwaltung
- Akten

Versandt: 09.04.2018

## GEMEINDERAT WOLFHALDEN

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

Handwritten signature of the Mayor, appearing to be 'G. P.' with a date '2018' written below it.

Handwritten signature of the Secretary, consisting of a stylized, cursive script.



## Protokoll Gemeinderat Lutzenberg

Sitzungsdatum 9. April 2018  
Traktandum Nr. 7  
Beschlussnummer 263

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>JS</i>			
EINGANG: 15. April 2018			
Erled.	<i>JS</i> Kenntrn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>JS</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

2.12.1 Strassen, Trottoirs, Postautohaltestellen, öffentliche Plätze  
**3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022; Vernehmlassung**

### Sachlage

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 lädt das Departement Bau und Volkswirtschaft wie folgt zur Vernehmlassung ein:

Sie erhalten in der Beilage das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 zur Vernehmlassung. Ein wichtiger Baustein einer prosperierenden Gesellschaft sind gut ausgebaute Infrastrukturen. In unserem Kanton spielt dabei das Kantonsstrassennetz eine zentrale Rolle. Dieses Netz soll gut unterhalten und für die zukünftigen verkehrlichen Anforderungen dort ausgebaut und anpasst werden, wo das nötig, machbar und finanzierbar ist.

Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG, bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbautvorhaben bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms hört er die Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte an.

Die im vorliegenden 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2012 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei, den verkehrlichen Bedürfnissen sowie den Planungen und Vorgaben von Dritten. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. Alle Ausbauten sind den Standortgemeinden mindestens als Vorhaben oder bereits als Projekt bekannt.

Im Zentrum stehen zwei Grossprojekte. Der Umbau der Bahnhofkreuzung Herisau als Voraussetzung für den neuen Bushof und die Entwicklung des gesamten Bahnhofareales soll weiter vorangetrieben werden, trotz der unerfreulichen ersten Einschätzung aus Bern bezüglich Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm. Hinzu kommt die Sanierung der Ortsdurchfahrt Teufen. Beide sollen in den Jahren 2019 – 2022 realisiert werden. Sie binden rund einen Drittel der eingeplanten finanziellen Mittel.



---

## Protokoll Gemeinderat Lutzenberg

---

Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Gesellschaft nehmen weiter zu. Auch das Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee geht in die 3. Periode und stärkt den Langsamverkehr in den verkehrsreichen Gemeinden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen.

Insgesamt sollen netto rund 65 Millionen Franken über die vier Jahre investiert werden. Das ist etwas weniger als in den letzten Jahren. Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, auch in finanziell schwierigeren Zeiten den Kanton verkehrlich voran zu bringen und bei der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes Kontinuität zu bewahren.

Der Regierungsrat hat den Entwurf des 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramms 2019 - 2022 zur Kenntnis genommen und das Departement Bau und Volkswirtschaft beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Eine allfällige Vernehmlassungsantwort ist bis zum **30. April 2018** per Post dem Tiefbauamt, Kasernenstrasse 17A, 9102 Herisau, oder per E-Mail an [tiefbauamt@ar.ch](mailto:tiefbauamt@ar.ch) einzureichen. Die Unterlagen können zudem auf der Homepage des Kantons abgerufen werden unter:

<https://www.ar.ch/verwaltung/kantonskanzlei/rechtsdienst/politische-rechte/vernehmlassungen/>

Die Gemeinden sind eingeladen und haben die Möglichkeit, sich gesamthaft zum Programm oder auch nur gemeindespezifisch vernehmen zu lassen.

### Erwägungen

Erwähnenswert erscheinen folgende, die Gemeinde Lutzenberg betreffenden Ausführungen:

#### 1. Ausgangslage

##### 1.9.2 Gemeinden im Kanton St. Gallen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Ausbauten von St. Galler Gemeinden bekannt, die an die gemeinsame Kantonsgränze reichen oder einen anderen direkten Einfluss auf das Kantonsstrassennetz von Appenzell Ausserrhoden haben. In Lutzenberg, Ortsteil Wienacht, ist für eine Erschliessung der Umbau einer Strasseneinmündung geplant, wofür die Kantonsstrasse und die Gemeindestrasse der Gemeinde Rorschacherberg einbezogen werden müssen.

##### 1.11 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz BehiG

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG<sup>7</sup>) definiert, dass eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Behinderte sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom und benachteiligungsfrei nutzen können.



## Protokoll Gemeinderat Lutzenberg

Die Transportunternehmungen sind dabei zuständig für die Anpassungen der Fahrzeuge, der Billettautomaten und der Kommunikationssysteme. Für die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig. Der Grossteil der Bushaltestellen in Appenzell Aussenrhoden liegt an Kantonsstrassen. Da die Trottoirs und Busbuchten entlang der Kantonsstrassen den Gemeinden gehören, sind auch diese involviert oder im Einzelfall sogar allein zuständig. Vereinzelt Bushaltestellen liegen an Gemeindestrassen. Die Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen endet im Dezember 2023. Anschliessend können Klagen eingereicht werden. Die Schwierigkeiten sind leicht erkennbar: Verhältnismässigkeit, Zielkonflikte mit anderen Nutzungen und Platzprobleme. Das kantonale Tiefbauamt hat im Jahre 2016 in Absprache mit der Gemeindepräsidentenkonferenz als ersten Schritt eine Inventarisierung der Bushaltestellen über den ganzen Kanton gemacht. Die Gemeinden haben sich finanziell beteiligt. Als nächster Schritt muss die Verhältnismässigkeit einer baulichen Anpassung geprüft werden. Das BehiG legt dazu fest, dass der wirtschaftliche Aufwand, die Anliegen der Betriebs- und Verkehrssicherheit und die Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz nicht in einem Missverhältnis zum erwarteten Nutzen für die Behinderten stehen dürfen. Es ist vorgesehen, dass ebenfalls das Tiefbauamt diese Prüfung flächendeckend für den Kanton vornimmt. So ist sichergestellt, dass im ganzen Kanton der gleiche Massstab angewendet wird.

Auf das vorliegende Strassenbauprogramm hat die Vorgabe aus dem BehiG einen direkten Einfluss, der heute jedoch weder quantitativ noch finanziell näher umschrieben werden kann. Der Kanton und die Gemeinden werden nicht darum herumkommen, eine Reihe von Haltestellen in Zentren und an hoch frequentierten Orten oder in der Nähe von Schulen und Heimen zu sanieren.

### 1.12 Sanierung der Fussgängerstreifen

Seit 2010 wurde das Projekt "Sichere Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen" aufgelegt. Im Herbst 2013 kam es aufgrund einer Häufung von Unfällen schweizweit zu grosser medialer Aufmerksamkeit. Viele Fussgängerstreifen erfüllen die Sicherheitskriterien nicht. Das Parlament hat in der Folge die Vorgaben im Strassenverkehrsgesetz verschärft und die Norm wurde überarbeitet. Per 1. Januar 2016 trat die neue Norm in Kraft.

Im Kanton Appenzell Aussenrhoden gab es auf dem Netz bei der Erfassung im Jahre 2010 insgesamt 488 Fussgängerstreifen. Fussgängerstreifen bieten nicht „per se“ Sicherheit. Sie regeln nur den Vortritt. In Zusammenarbeit mit der Polizei und den Gemeindeverantwortlichen wurden die Streifen anhand der Normen und Checklisten auf ihre objektive Sicherheit hin untersucht.

Die wichtigsten Elemente die eine sichere Strassenquerung ermöglichen sind:

- Ausreichende Sichtweiten
- Gute Beleuchtung
- Rechtzeitig erkennbares Signal Nr. 4.11
- Ausreichende Fussgängerfrequenzen
- Nach Möglichkeit ist bei hohen Verkehrszahlen eine Mittelinsel zu erstellen



Gemäss Stand Dezember 2016 wurden auf dem Kantonsstrassennetz 94 Fussgängerstreifen saniert und 128 entfernt. Entfernt wurden vor allem wenig frequentierte Streifen ausserorts wo Tempo 80 gilt. Es bleiben noch 234 Streifen übrig, welche Sicherheitsdefizite ausweisen. Nach sieben Jahren intensiver Arbeit ist damit erst die Hälfte der Fussgängerstreifen saniert.

Das Tiefbauamt konzentriert sich aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen aktuell auf die Sanierung von Übergängen, welche in den fünf Gemeinden des Agglomerationsprogrammes liegen, also in Herisau, Teufen, Waldstatt, Speicher und Lutzenberg. Hier sind auch die Verkehrszahlen hoch. Für die Sanierung dieser Übergänge stellt der Bund einen finanziellen Beitrag bis zu 40 % in Aussicht.



## Protokoll Gemeinderat Lutzenberg

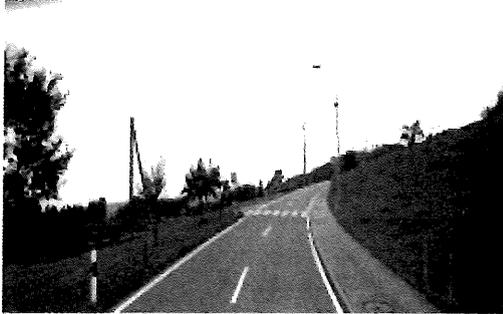


Bild 6: entfernter Fussgängerstreifen ausserorts in Abschnitt mit 80 km/h, fehlende Sichtweiten, geringe Verkehrszahlen, tiefe Fussgängerfrequenzen Kantonsstrasse Nr. 27, Teufen Battenhaus



Bild 7: Sanierter Fussgängerübergang an der Kantonsstrasse Nr. 34 in Lutzenberg Brenden, inkl. Bushaltestelle mit Haltekarte nach BehiG

### 2. Rückblick und Controlling 2. Programm 2015 – 2018 und Stand Umsetzung Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation 2015 – 2018 sind gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund infrastrukturemässig folgende Massnahmen umzusetzen:

Massnahmenpaket Langsamverkehr

- 1 Übergang Hohe Lust

Lutzenberg

in Planung

### 4. Geplante Strassenbauten im Überblick (Auszug beschränkt auf die Gemeinde Lutzenberg)

Strecke	Teilstück	Länge	Aufw. brutto	Stand Projekt	Ziel	Bemerkungen
Landegg-Thal	Tobel-Kantonsgrenze	450 m	2 400	Vorprojekt	Gesamterneuerung	Reserveprojekt
Landegg-Thal	Unterer Kapf-Brücke	620 m	2 600	Bauprojekt	Ausbau mit Trottoir	aus 2. Programm übernommen, 1. Etappe als Reserveprojekt
Heiden-Rheineck	Hohe Lust-Gitzbüchel	350	1 200	Vorprojekt	Sanierung Kreuzung	Massnahme Aggloprogramm

Die Kantonsstrasse, Landegg – Thal, soll abschnittsweise saniert und die Trottoirlücken sollen geschlossen werden. Der Gemeinderat Lutzenberg hat zu allen Vorprojekten eine positive Haltung eingenommen. Die zeitliche Reihenfolge der einzelnen Projekte ist noch nicht festgelegt, ebenso wenig ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm. Zwei Etappen sind ins Programm aufgenommen.



---

## Protokoll Gemeinderat Lutzenberg

---

Hohe Lust – Gitzbüchel; aus dem Agglomerationsprogramm kommt der Auftrag, die Kreuzung auf Höhe Hohe Lust für den Langsamverkehr sicherer zu machen. Ein Vorprojekt liegt vor, der Konsens mit der Gemeinde noch nicht. Die Realisierung ist grundsätzlich in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund vorgegeben.

Die umfangreichen Unterlagen wurden den Ratsmitgliedern am 2. Februar 2018 per e-Mail zugestellt.

### Antrag

1. Gemeindespezifisch seien die Ausführungen zu bestätigen.
2. Das Departement Bau und Volkswirtschaft sei zu ersuchen, die Realisierung von Reserveprojekten zeitgerecht bekannt zu geben, damit die Gemeindeanteile budgetiert werden können.

### Der Gemeinderat Lutzenberg beschliesst:

1. Gemeindespezifisch werden die Ausführungen bestätigt.
2. Das Departement Bau und Volkswirtschaft wird ersucht, die Realisierung von Reserveprojekten zeitgerecht bekannt zu geben, damit die Gemeindeanteile budgetiert werden können.

Mitteilung mit Protokollauszug an:

- Tiefbauamt AR, Kasernenstrasse 17A, 9102 Herisau
- tiefbauamt@ar.ch
- Bau- und Umweltschutzkommission
- Bausekretariat

Versandt: 12. April 2018

**Gemeinderat Lutzenberg**

Werner Meier  
Gemeindepräsident

Walter Grob  
Gemeindeschreiber

Sitzung vom 03. April 2018

**AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES WALZENHAUSEN AR**

244    18            Verkehrswesen  
         18.07        Staatsstrassen

Geht an: Sr

EINGANG: 1. Mai 2018

Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
------	---------	---------	--------

Vis.: *ve*

Zurück an:

KJ

Kanzlei

**Kantonales Strassen- und Investitionsprogramm / Vernehmlassung**

**Sachverhalt**

Gemäss Art. 28 des Strassengesetzes (StrG, bGS 731.1) beschliesst der Regierungsrat ein mehrjähriges Strassenbau- und Investitionsprogramm, welches alle Neu- und Ausbauprojekte bezeichnet, die in der Programmperiode ausgeführt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Vor Erlass des Strassenbauprogramms hört er die Betroffenen sowie allfällige weitere Interessierte an.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 stellt das Departement Bau und Volkswirtschaft der Gemeinde Walzenhausen das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 zur Vernehmlassung zu.

Die im Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 geplanten Vorhaben basieren auf dem Zustand vor Ort, dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm, den Unfallauswertungen der Kantonspolizei, den verkehrlichen Bedürfnissen sowie den Planungen und Vorgaben von Dritten. Die Randbedingungen und Vorgaben wurden bestmöglich in Übereinstimmung gebracht. In der Gemeinde Walzenhausen sind darin neben der generell geplanten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz BehiG die Sanierung einer markanten Engstelle und der Bushaltestelle im Ortsteil Moos aufgeführt.

Die Strassenaufsichtskommission hat das Programm begutachtet und möchte folgende Stellungnahme zuhanden des Gemeinderates abgeben:

„Die Strassenaufsichtskommission nimmt das Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 zur Kenntnis. Allenfalls könnte die Kantonsstrasse Dorf-Almendensberg noch miteingebunden werden. Diese ist inzwischen sehr bucklig.“

**Erwägungen**

Folgende Projekte sind nicht in diesem Programm enthalten und werden folglich später realisiert:

Lachen – Schönenbühler Bädli  
Wilen-Büriswilen

Das Projekt Leuchen – Kantonsgrenze wird realisiert, sobald eine Einigung mit den Anstössern gefunden wurde.

Grundsätzlich wird bemerkt, dass Strassen saniert werden, die keine Sanierung nötig hätten. Ein guter Ausbaustandard genügt voll auf. Es benötigt keine Luxusvarianten.

**Antrag**

Der Gemeinderat soll eine Stellungnahme zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 abgeben und dabei die Stellungnahme der Strassenaufsichtskommission miteinbeziehen.

**Beschluss**

Der Gemeinderat genehmigt folgende Stellungnahme:

*Grundsätzlich begrüsst der Gemeinderat ein Strassennetz, welches gut unterhalten und ausgebaut ist. Er stellt jedoch die Dimensionierung, Ausgestaltung und die Notwendigkeit der Strassenbauprojekte in Frage. Der Anspruch des Kantonalen Tiefbauamtes an die Strassenabschnitte mit geplanten Sanierungsmassnahmen erscheint zu hoch. Der Gemeinderat bittet die geplanten Projekte zu überdenken.*

**Mitteilung durch Protokollauszug**

- Bausekretariat
- Akten

**Medienmitteilung**

Ja

**Versand**

30. April 2018



GEMEINDERAT WALZENHAUSEN  
Der Gemeindepräsident: Die Gemeindeschreiberin:

Handwritten signature and initials.

Kantonales Strassenbauamt AR			
Geht an: <i>We</i>			
EINGANG: 22. Feb. 2018			
Erled.	Kennzn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>We</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Gemeinderat  
9411 Reute AR  
Telefon 071 898 82 60

## Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates Reute AR

Protokoll Nr. 9 vom 14. Februar 2018, Seite 258

88	13	Verkehr
	13.06	Staatsstrassen

### 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 Vernehmlassung

Die Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden schickt das 3. kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 in die Vernehmlassung. Das Programm umfasst 28 Ausbauprojekte. Ein Schwerpunkt bildet die Ortsdurchfahrt Teufen.

Drei zentrale Vorhaben prägen das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022. Mit der Neugestaltung des Verkehrsknotens am Bahnhof als Vorleistung zur Arealentwicklung am Bahnhof Herisau soll das grösste Strasseninfrastrukturvorhaben seit 30 Jahren umgesetzt werden. Das Projekt soll weiter vorangetrieben werden, trotz der unerfreulichen Botschaft aus Bern, wonach die Mitfinanzierung zur Neugestaltung des weiteren Bahnhofareals nicht die oberste Priorität im Agglomerationsprogramm hat. In Teufen - das zweite wichtige Projekt - soll nach jahrzehntelanger Planung die Erneuerung der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden. Und als drittes wichtiges Vorhaben wird mit der Aufnahme der A 25 ins Nationalstrassennetz die Gleichbehandlung der Appenzeller Kantone mit der übrigen Schweiz Realität.

Das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm umfasst 28 Bauprojekte. Hinzu kommen neue Herausforderungen aus den weiterhin zunehmenden Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Gesellschaft, etwa beim rollenden Langsamverkehr oder bei der Sicherheit von Schulwegen. Auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen und die Werterhaltung des bestehenden Strassennetzes erfordern Planungen und entsprechende finanzielle Mittel.

In den vier Jahren zwischen 2019 und 2022 sollen brutto rund 77 Mio. Franken in den Ausbau und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur investiert werden. Nach Abzug der Gemeindeanteile und der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bleiben Nettoausgaben von rund 65 Mio. Franken. Das ist etwas weniger als in den letzten Jahren. Die Finanzierung erfolgt wie gewohnt über die Strassenrechnung. Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, auch in finanziell schwierigeren Zeiten den Kanton verkehrlich voran zu bringen und bei der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes Kontinuität zu zeigen.

**Die Gemeinde Reute ist lediglich mit dem Projekt P 1664 betroffen. Entlang der Kantonsstrasse Nr. 33 Reute-Berneck wird die Trottoirlücke im Wolfobel geschlossen. Gleichzeitig soll die instabile Böschung gesichert werden.**



**Beschluss**

1. Der Gemeinderat nimmt vom Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 Kenntnis.
2. Auf eine Vernehmlassung wird verzichtet.



**GEMEINDERAT REUTE**

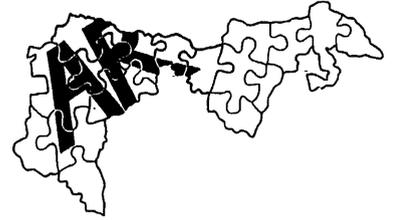
Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Tiefbauamt, Kasernenstrasse 14a, 9102 Herisau
- Akten

Versand: 21. Februar 2018



Departement Bau und Volkswirtschaft  
Kantonales Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>K1 → SR</i>			
EINGANG: <i>23. April 2018 / per Mail</i>			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.:			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Bühler, 5. April 2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022 – Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 laden Sie die Gemeindepräsidienkonferenz AR ein, sich in oben erwähnter Angelegenheit vernehmen zu lassen, wofür wir uns bedanken. Da von den Strassenbauvorhaben in erster Linie die einzelnen Gemeinden betroffen sind, werden sich diese individuell und direkt zum vorliegenden Strassenbau- und Investitionsprogramm vernehmen lassen. Da es aber auch Vorhaben gibt, die von kantonaler und strategischer Bedeutung sind, erlauben wir uns nachfolgende Bemerkungen aus Sicht der Gemeindepräsidienkonferenz:

- Die Gemeindepräsidienkonferenz unterstützt die Projekte, welche für die Anbindung und damit die Entwicklung des Kantons bzw. die drei Regionen Vorderland, Mittelland und Hinterland von zentraler Bedeutung sind. Es handelt sich dabei insbesondere um:
  - Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland
  - Arealentwicklung Bahnhof Herisau mit neuem Bahnhofskreisel und Umgestaltung der Güterstrasse als Voraussetzung für die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Herisau mit neuem Bushof.
  - Engpassbeseitigung N1 mit Teilsperre Güterbahnhof - Tunnel Liebegg
  - Verkehrsmanagementmassnahmen, um einen Dauerstau auf den Zubringerachsen zur Autobahn A1 zu vermeiden.
- Die Gemeindepräsidienkonferenz erwartet aber - wie dies vom Tiefbauamt auch betont wird - dass den anderen Gemeinden aus diesen Schlüsselvorhaben keine Nachteile im Sinne von Zurückstellungen oder Nichtrealisierung von Projekten, erwachsen.

- Die Gemeindepräsidienkonferenz ist sich auch bewusst, dass die Schlüsselprojekte in einem grösseren Zusammenhang gesehen werden müssen. Nichts desto trotz dürfen die Betroffenen und Bedürfnisse vor Ort nicht ausser Acht gelassen werden und es sind allenfalls flankierende Massnahmen vorzusehen, um einen Interessenausgleich zu schaffen. Dies wird insbesondere auch mit Blick auf Verkehrsmanagementmassnahmen (z.B. Verlegung von Staustrecken) kritisch beobachtet.
- Infrastrukturvorhaben beeinflussen auch die Standortgunst. Der Kanton AR ist bestrebt, diesbezüglich den Anschluss nach aussen zu wahren, was sehr begrüsst und unterstützt wird. Gleichzeitig ist es aber auch von zentraler Bedeutung, dass kein innerkantonales Ungleichgewicht zwischen Vorderland - Mittelland - Hinterland geschaffen bzw. ein solches verstärkt wird. Das Strassenbau- und Investitionsprogramm ist insbesondere auch unter diesen Entwicklungs- und Finanzpolitischen Überlegungen zu reflektieren.

Für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag der Gemeindepräsidienkonferenz:

sig. I. Schmid

sig. A. Müller

Inge Schmid, Präsidentin

Alex Müller, Geschäftsstelle

## Vernehmlassungsantwort zum 3. kant. Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022

---

FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden  
Parteipräsidium, Säntisstrasse 9, 9104 Waldstatt

Departement Bau- und Volkswirtschaft  
Herr Dölf Biasotto  
Regierungsrat  
Kasernenstrasse 17a  
9102 Herisau

Herisau, 14. März 2018

**Sehr geehrter Herr Regierungsrat**  
**Sehr geehrte Damen und Herren**

Im Namen der FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) bedanken wir uns bei Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme, welche wir gerne wie folgt wahrnehmen:

### Allgemeine Bemerkungen

Die FDP AR nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Umsetzung des 1. und 2. kantonalen Strassenbauprogramms sehr gute Ergebnisse gezeigt hat. Positiv ist zu bemerken, dass sich heute 75% der Strassen in einem guten bis sehr guten Zustand befinden und nur mehr 10% sanierungsbedürftig sind. Dies gibt den notwendigen Freiraum, auch grössere Projekte im Rahmen des normalen Budgets in Angriff nehmen zu können.

Die Akzente sind mit der Förderung des Langsamverkehrs, der Absicherung der Fussgängerübergänge, der Sicherheit von Schulwegen und dem behindertengerechte Umbau von ÖV-Haltestellen aus unserer Sicht richtig gesetzt. Ausserdem wird dem Bedürfnis nach mehr Sicherheit im Strassenverkehr mit baulichen Massnahmen Rechnung getragen.

Das 3. kantonale Strassenbauprogramm schreibt diese Ausrichtung prinzipiell fort und wird von der FDP AR begrüsst.

## **Besondere Bemerkungen**

### **Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz BehiG**

Der FDP AR ist daran gelegen, dass die Inventarisierung der Anforderungen zum behindertengerechten Umbau möglichst schnell erfolgt, um so ein klares Bild der Situation zu bekommen.

### **Fussgängerstreifen**

Der Umbau der Fussgängerstreifen schreitet voran und wie im Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022 erwähnt, konnten in den letzten sieben Jahren bereits 128 Fussgängerübergänge saniert werden. Dennoch sind weitere 234 noch nicht in Angriff genommen worden. Die FDP AR erwartet einen möglichst zeitnahen Umbau.

Die FDP AR wäre für die testweise Einführung dreidimensionaler Fussgängerstreifen offen, um die Innovationsfreudigkeit des Kantons zu unterstreichen.

### **Grossprojekte**

Die FDP AR stellt mit Genugtuung fest, dass die Finanzierung der beiden Grossprojekte „Ortsdurchfahrt Teufen“ und „Bahnhof Herisau“ gewährleistet ist und so für die Steuerzahlerin und den Steuerzahler keine zusätzlichen Belastungen entstehen. Es bleibt in der Verantwortung der politischen Institutionen, dem Wunsch nach finanzieller Unterstützung dieser Projekte, namentlich der Umgestaltung des Herisauer Bahnhofareals, durch den Bund aufrecht zu erhalten.

Sollten Verfahrensfehler Ursache für die Ablehnung der Teilfinanzierung durch den Bund sein, so wäre der FDP AR daran gelegen, die Ursachen hierfür zu kennen.

### **Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland**

Die FDP AR interpretiert den aktuellen Stand so, dass vor dem Jahr 2030 (!) keine signifikanten Änderungen und Verbesserungen an der Verkehrssituation in Angriff genommen werden. Die Zubringerachse ist ausgesprochen wichtig für die Entwicklung der Region. Ein staufreier Zugang zum Appenzellerland fördert die Standortattraktivität, als Wohnregion zum einen und für die Industrie zum anderen und schafft so wichtige Arbeitsplätze.

Die FDP AR bittet zu prüfen, ob es Massnahmen gibt, die Situation namentlich an der Alpsteinstrasse rascher zu verbessern.

### **Nationalstrassenlose Beiträge – Neue Nationalstrasse A 25**

Die FDP AR bittet zu prüfen, wie sich die Nationalstrassenlosen Beiträge entwickeln werden, wenn am 1. Januar 2020 der Netzbeschluss NEB in Kraft tritt und, wie geplant, diese Kantonsstrasse in eine Nationalstrasse umgewandelt wird und dort vom Bund investiert wird (vergl. Seite 31).

### **Strassenfonds**

Die FDP AR bittet zu prüfen, ob die Entwicklung des Fondsvermögens, wie auf Seite 33 der Vorlage dargestellt, korrekt ist. Diese Graphik ist für den «Leser» nichtssagend bzw. sie verleitet zu Fehlinterpretationen: Wenn die in der Tabelle dargestellte Entwicklung des Fonds ab 2024 zutrifft, könnten im Jahr 2030 bis zu 30 Mio. CHF zusätzlich in Sonderprojekte investiert werden oder aber die Motofahrzeugsteuer (MFZ) müsste konsequenterweise

mittelfristig gesenkt werden. Schon heute werden nur 40% der MFZ für Strassenunterhalt und Strasseninvestitionen eingesetzt. Dieser Anteil darf nicht weiter gesenkt werden.

Die FDP AR unterstützt ausdrücklich die Stossrichtung des Regierungsrates, auch in finanziell schwierigen Zeiten den Kanton verkehrstechnisch voran zu bringen und bei der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes Kontinuität zu zeigen.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens und verbleiben

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Appenzell Ausserrhoden



Monika Bodenmann-Odermatt  
Präsidentin



Dr. Kai Henning Viehweger  
Vernehmlassungen



Anick Volger  
Teufenerstrasse 21  
9042 Speicher

079 711 52 02  
a.volger@bluewin.ch

Anick Volger  
Präsident SVP AR

SVP AR, Anick Volger, Teufenerstrasse 21, 9042 Speicher

Kanton Appenzell A.Rh.  
Departement Tiefbau  
Regierungsgebäude  
**9102 HERISAU**

Speicher, 28. April 2018

### **Vernehmlassung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019-2022**

Sehr geehrter Herr Landammann  
Sehr geehrte Herren Regierungsräte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben laden Sie uns zur Vernehmlassung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019-2022 ein. Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Wir werden unsere Anliegen in grundlegenden Gedanken darstellen und auf vereinzelte Punkte detaillierter eingehen.

#### **Grundlegende Gedanken**

1. Bereits die Kommission für das ÖV Konzept hat in Ihrem Bericht 2017 unter anderem folgende Forderung gestellt: *Prüfung eines Gesamtverkehrskonzeptes, indem die Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern MIV, öV und LV aufgezeigt werden (z.B. Park & Ride, Bahnübergänge)*  
Leider ist auch beim Strassenbauprogramm noch keine solche ganzheitliche Sicht erkennbar. Das bedeutet, dass es weiterhin ein Flickwerk zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen geben wird, obschon eine Abstimmung zentral wäre. Unser Kanton ist durch die Topographie und die ländliche Form nur bedingt geeignet, um ausschliesslich mit ÖV und Langsamverkehr unterwegs sein zu können. Deshalb werden oft unterschiedliche Mischformen gewählt. Dieser Gegebenheit kann nur mit einer engen Vernetzung begegnet werden.
2. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass mit dem Strassenbauprogramm vor allem regionale Befindlichkeiten befriedigt worden sind. Oder anders gesagt: Jede Gemeinde durfte mit der Giesskanne von einer „neuen“ Strasse profitieren obwohl die wichtigsten Verkehrsachsen (Beispiel Alpsteinstrasse) den Anforderungen in keinsten Weise mehr genügen. Unter einer solchen Politik leiden Menschen in den dichtbesiedelten Gebiet zusehens. In Zukunft erwarten wir vom zuständigen Departement und dem Regierungsrat eine Priorisierung auf die wichtigsten Achsen. Strategische Kantonsprojekte müssen endlich angegangen werden.
3. Die Finanzierung für die Strasse ist mit Gebühren und Abgaben gesichert. Die Mittel fliessen aber nicht vollständig in den Strassenunterhalt, resp. dem Ausbau sondern werden auch der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Dies ist nur solange vertretbar, wenn es für alle Strassenbenützer wesentliche Verbesserungen gibt. Falls aber auch in Zukunft, die wichtigen Verkehrsachsen nicht mit Grossprojekten angegangen werden, müssen die hohen Strassenverkehrsabgaben zwingend reduziert werden.

## Konkrete Forderungen

### Zeitplan muss gestrafft werden

Durch die Giesskannenfinanzierung in den vergangenen Jahren, sind die nötigen Vorleistungen für Grossprojekte auf die lange Bank geschoben worden und es herrscht aus unterschiedlichen Gründen ein Rückstand.

- In Teufen hätte die Ortsdurchfahrt zwingend mit der Durchmesserlinie koordiniert werden müssen
- Am Bahnhof Herisau hätte der Kreisel vor der Projekteingabe für das Aggloprogramm des Bundes erstellt gehört
- Einspurstrecke Winkeln/Heinrichsbad ist durch Einsprachen blockiert.

Alle diese Projekte hätten aufgrund der enormen Wichtigkeit bereits realisiert werden müssen. Die Mittel und Ressourcen wurden stattdessen flächendeckend in Kleinprojekten gebunden.

### Grossprojekte Herisau/Teufen

Die Entwicklungen in diesen beiden Orten sind für den ganzen Kanton von grosser Bedeutung. Durch die Verkehrsbelastungen in Herisau (Alpsteinstrasse) und die Erreichbarkeit von Teufen - St. Gallen (Dossiersystem Riethüsli) ergeben sich zahlreiche Nachteile für Hinter- und Mittelland welche auch bis ins Vorderland zu spüren sind. Hier erwarten wir vom Kanton eine progressive Politik um diese Grossprojekte zum Durchbruch zu verhelfen.

- Teufen/Mittelland: Der Regierungsrat hat sich mit aller Kraft für das Projekt Teilsperre Güterbahnhof/Liebeggten einzusetzen und die Finanzierung der Zufahrt nach dem Territorialprinzip sicherzustellen.
- Herisau/Hinterland: An der Alpsteinstrasse muss der Kanton endlich Verbesserungen vornehmen, um dieses Nadelöhr zu entlasten. Die zurückhaltende Haltung des Regierungsrates seit Jahrzehnten hat keine Lösungen gebracht und auch der Bund wird nicht handeln, wenn bei der Übernahme der Strasse ab 2020 keine Forderungen gestellt werden. Es geht hier neben dem Verkehrsfluss auch um die Sicherheit von Bürgern. Wir fordern die Erstellung eines Massnahmenkatalogs zusammen mit der Standortgemeinde und dem Kanton zuhanden des Bundes, der als Bedingung für die Übernahme gelten muss.

### Vernetztes Denken

- Die Lichtsignalanlage Kreuzweg in Herisau zeigt täglich, wie man an einer Strassenkreuzung durch eine zu komplexe Anlage den Verkehrsfluss behindert und Rückstaus provoziert. Die frühere Lösung war deutlich besser, was auch zahlreiche Eingaben aus Bevölkerung und der Gemeinde Herisau belegen. Ein intelligentes Verkehrsmanagement wäre an so einer Kreuzung entscheidend, resp. es dürfen dem MIV auch komplexere Abläufe als momentan zugemutet werden um nicht unnötig Rückstaus zu provozieren.
- Wir kommen hier auch noch einmal auf die erwähnte Forderung der Kommission ÖV Konzept mit der ganzheitlichen Sicht zu sprechen. Im Appenzellerland sind nach wie vor zahlreiche Strassenquerungen der Bahn vorhanden. Zwischen Herisau und Urnäsch sind es 4 und zwischen Teufen und Gais 3 Bahnübergänge. Diese sollen wo immer möglich durch Über- oder Unterführungen aufgehoben werden können. Sinngemäss gilt dies auch für die Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage vor allem an der Alpsteinstrasse. Auch hier sollen Über- oder Unterführungen realisiert werden.

### Einhaltung von Normen

Unter Punkt 1.5 wird auf die neue VSS Norm verwiesen, die jedoch nicht angewendet werden soll. Wir möchten gerne die Begründung für diesen Verzicht erfahren und welche Auswirkungen dies für die Sicherheit haben kann.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse  
Schweizerische Volkspartei AR



Anick Volger  
Präsident

**Präsident**  
Yves Noël Balmer  
Ahornstrasse 5  
9100 Herisau  
079 419 28 69  
yvesnoelbalmer@bluewin.ch



Sozialdemokratische Partei  
Kanton Appenzell Ausserrhoden

Sozialdemokratische Partei AR, Ahornstrasse 5, 9100 Herisau

Kanton Appenzell Ausserrhoden  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Herisau, 20. April 2018

### **Stellungnahme der Sozialdemokratischen Partei Appenzell Ausserrhoden zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019-2022**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei (SP) Appenzell Ausserrhoden bedankt sich für die Möglichkeit Stellung zu nehmen zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022.

Aus Sicht der SP beinhaltet das vorliegende Strassenbau- und Investitionsprogramm gegenüber den vorgängigen Strassenbau- und Investitionsprogrammen mehrheitlich die richtige Gewichtung im Hinblick auf die Mobilität und in Bezug auf die grossen Projekte. Die SP ist der Ansicht, dass in den vergangenen Jahren einige Kantonsstrassen zu einem Standard ausgebaut wurden, der für Appenzell Ausserrhoder Verhältnisse überdimensioniert ist. Einzelne Kantonsstrassen wurden in der Spurbreite und Linienführung so geändert, dass eine markante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit spürbar ist. Damit verbunden hat aus Sicht der SP bei einigen ausgebauten Kantonsstrassen die Sicherheit eher ab- als zugenommen. Der in diesen Jahren gewählte Ausbaustandard fördert einseitig den motorisierten Individualverkehr, der bezüglich Nichterreichung der Energieziele im Bereich Mobilität die Hauptverantwortung trägt. Die SP anerkennt die grosse Herausforderung, welche die bauliche Verdichtung für den Verkehr und die diversen Interessen mit sich bringt. Zielsetzung sollte sein, dass möglichst wenige, aber dafür mit Mitfahrenden ausgelastete Fahrzeuge auf den Strassen fahren. Die SP ist sich bewusst, dass die Realität aktuell anders aussieht. Die SP erwartet vom Kanton, dass er dennoch die Zielsetzungen konsequent umsetzt, um auch im Bereich Mobilität ein Umdenken zu fördern.

Weiter erwartet die SP insbesondere bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsgerechte Umsetzung mit Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung. Die SP begrüsst fließende und weiche Übergänge im Siedlungsgebiet. Vorplätze sollen gestalterisch einbezogen werden. Ebenso erwartet die SP insbesondere im Siedlungsgebiet eine möglichst geringe Lärmbelastung durch den Strassenverkehr. Tempo-30-Zonen innerorts müssen in Ausserrhoden auch auf sehr intensiv befahrenen Strassen wie zum Beispiel der Alpsteinstrasse in Herisau in Betracht gezogen werden. Die Lebensqualität von mehreren tausend Einwohnerinnen und Einwohnern würde damit gesteigert.

Bei heutigen Unfallschwerpunkten, wie sie in Punkt 1.7 beschrieben sind, dürfen bauliche Massnahmen nicht das einzige "Gegenmittel" sein. Diesen Gefahrenstellen ist auch weiterhin mit flankierenden Massnahmen z.B. einer gegenüber anderen stärkeren Präsenz oder Kontrolle der Polizei

entgegenzuwirken.

Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei Strassenübergängen erwartet die SP eine ausnahmslose und konsequente Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

### **Bemerkungen zu einzelnen Projekten:**

✓ **P 1589, P1589:**

Die SP begrüsst den Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Waldstatt – Urnäsch.

✓ **P 1183, P 1592:**

Die SP unterstützt die geplante Arealentwicklung am Bahnhof Herisau vollumfänglich. Das Projekt ist für den ganzen Kanton von hoher Bedeutung und aus Sicht der SP unverzichtbar für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

### **Knoten Schwänli:**

✓ Die SP beantragt eine Streichung der Neuordnung des Kreisels aus dem vorgelegten Entwurf. Die heutige Situation ist aus Sicht der SP nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der A25 zwingend nötig wäre. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuordnung ist zu schlecht.

✓ **P 1583:**

Unterstützung. Siedlungsgerechte Umsetzung wird gefordert.

✓ **P 1234:**

Bedingte Unterstützung. Keine unnötige Verbreiterung der Fahrbahn und dies ohne Mittelstreifen. Sensibilität gegenüber Anwohnerinnen und Anwohnern, spielenden Kindern sowie Spazierenden muss gewahrt werden.

X **P 1371:**

Fortführung des Rad- und Gehweges wird begrüsst. Die Umsetzung könnte auch ohne eine weitere Fahrbahnerweiterung erfolgen, indem der Rad- und Gehweg auf die bestehende Fahrbahn aufgezeichnet und Tempo 50 eingeführt wird.

✓ **P 1657:**

Ablehnung. Ein Umbau der Kreuzung wird abgelehnt. Sinnvoller wäre aus Sicht der SP eine klare Visualisierung, dass an der Mooshalde-Kreuzung bereits Siedlungsgebiet ist. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret würde.

✓ **P 1509:**

Insbesondere bei der Ortsdurchfahrt Teufen erwartet die SP den Einfluss einer modernen Betrachtungsweise in der Umsetzung. Siehe Ausführung in der Einleitung.

✓ **P 1677:**

Die SP versteht nicht, warum wegen enger Verhältnisse eine Verbesserung für Radfahrende schwierig ist. Ein Radstreifen kann auf die bestehende Fahrbahn aufgezeichnet werden. Dies würde die Gleichstellung der Radfahrer gegenüber Autos fördern. Aus Sicht der SP muss es Autofahrenden zugemutet werden können, bei einer Engstelle das Tempo zu reduzieren und die Spur mit Radfahrenden gleichberechtigt zu teilen. Dabei wäre auch eine Aufwertung für Wandernde und Erholungssuchende (Biking, Joggen, Schlitteln usw.) an diesem Ort möglich.

**P 1679:**

Ablehnung. Hier würde ein komplett falsches Signal gesetzt. Es muss eine konsequente Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr angestrebt werden. Die Engpassbeseitigung auf der Liebegg würde einen unverhältnismässigen Mehrverkehr verursachen, der fortlaufend auf Appenzell Ausserrhoder Boden zu bewältigen wäre. Zudem steht der Mehrwert durch das geplante Projekt vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Kantons in keinem Verhältnis.

**P 3201:**

Wird begrüsst.

**P 1488:**

Die Neugestaltung des Landsgemeindeplatzes wird begrüsst.

**P 1662:**

Ablehnung. Der Neubau eines Parkplatzes auf der Wissegg wird abgelehnt. Fahrzeuge sollen entlang der Strasse parkiert werden, um so eine Temporeduktion zu erlangen. Die Wissegg befindet sich inmitten eines beliebten Erholungsgebietes. Eine durch den Neubau eines Parkplatzes erlangte freiere Fahrbahn würde die Fahrgeschwindigkeit erhöhen und dadurch die Sicherheit beim Strassenübergang hinter der Kuppe massiv verschlechtern und deutlich mehr Verkehrslärm verursachen. Die Wissegg ist bei Motorradfahrenden sehr beliebt. Die SP lehnt eine unnötige Steigerung der Attraktivität für den motorisierten Freizeitverkehr ab. Sie würde in touristischen Gebieten die Schaffung von Alternativen wie Pendelbusse oder Ruftaxis sehr begrüssen.

**P 1265:**

Ausbau für den Langsamverkehr wird begrüsst. Die Fahrbahn soll aber nur so weit wie notwendig verbreitert werden.

**P 1554**

Bedingte Ablehnung. Einem Ersatz der bestehenden Brücke oder deren Sanierung kann die SP zustimmen. Einem überdimensionierten Projekt mit breiteren Fahrbahnen oder allenfalls neuer Linienwahl steht die SP ablehnend gegenüber. Insbesondere die geologischen Verhältnisse würden ein solches Projekt in eine Kostendimension treiben, die unverhältnismässig ist.

**P 1579:**

Einer verhältnismässigen Sicherung der Strasse stimmt die SP zu. Eine Verbreiterung der Fahrbahn und eine neuen Kurvengeometrie, die höhere Geschwindigkeiten mit sich bringt, lehnt die SP ab.

**P 1535:**

Ablehnung. Ein dermassen überdimensionierter Ausbaustandard soll nicht weitergeführt werden. Unverhältnismässige Kostenfolge.

**P 1323:**

Wird unterstützt, wenn die Sensibilität mit der entsprechenden Sorgfalt im Siedlungsgebiet gewährleistet wird. Die Strasse hat eine hohe Bedeutung für das Ortsbild von Heiden.

**P 1615:**

Zustimmung.

**P 1541:**

Die SP lehnt einen Ausbau ab. Allenfalls könnten Ausweichstellen die beschriebene Problematik beheben.

- ✓ **P 1548:**  
Neuplatzierung Rad- und Gehweg wird begrüsst.
- ✓ **P 1537, P 1538, P1540:**  
Schliessung der Trottoirlücken wird begrüsst. Eine Verbreiterung der Fahrbahn wird abgelehnt.
- ✓ **P 1667:**  
Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr wird begrüsst.
- ✓ **P 1664:**  
Unterstützung

**4.9**  
Kosten- Nutzen-Verhältnisse müssen zwingend stimmig sein, auch unter Berücksichtigung der Folgekosten.

**4.10**  
Aus Sicht der SP ist der Unterhalt der Radwege in Appenzell Ausserrhoden mangelhaft. Die Strassengesetzgebung schreibt Radfahrenden vor, gekennzeichnete Radwege zu benutzen. Im Frühjahr sind diese aber oft noch lange mit Kies aus dem Winterdienst verschmutzt. Auch Verschmutzungen durch Glasscherben bleiben oft lange bestehen. Insbesondere für Rennvelofahrende wird so eine gesetzlich vorgeschriebene Nutzung von Radwegen zur Tortur.  
Weiter stellt die SP fest, dass ausgeschilderte Radrouten teilweise abrupt und ohne weitere Information enden.

**4.12**  
Wird unterstützt. Dringender Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Alpsteinstrasse in Herisau.

**4.13**  
Um eine Reduktion des Strassenlärms zu erreichen, sollen nicht alleine bauliche Massnahmen, sondern verstärkt betriebliche Massnahmen wie Temporeduktionen umgesetzt werden.

**5.**  
In die Strassenrechnung sollen auch die externen Kosten, die durch Umweltbelastungen (Lärm, Wasser, Boden, Luft, Erschütterungen) oder das Unfallgeschehen entstehen, miteinfließen.

Freundliche Grüsse



Yves Noël Balmer  
Präsident SP AR

20



Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>SR</i>			
EINGANG: 27. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>[Signature]</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Arlette Schläpfer  
a. Kantonsrätin  
Rietli 1  
9411 Schachen b. Reute  
Tel. 071 891 57 62  
[arlette.schlaepfer@bluewin.ch](mailto:arlette.schlaepfer@bluewin.ch)

9411 Schachen bei Reute, 26. April 2018

**Stellungnahme der Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) zur Vernehmlassung 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022**

Geschätzter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 laden Sie uns ein, zum 3. kantonalen Strassen- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 Stellung zu nehmen, wofür wir uns bedanken. Gerne äussern sich die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) zu dieser Vernehmlassung wie folgt:

**Grundsätzliches**

Bei den Strassenbauvorhaben sind vor allem die einzelnen Gemeinden betroffen. Ist doch der Zeitpunkt für Ausbauten, Neuerstellungen, strukturelle Verbesserungen etc. auch durch die Finanzplanung der kommunalen Behörden beeinflusst. Eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur bildet für unseren Kanton eine zentrale Rolle um eine prosperierende Wirtschaft und die optimale Anbindung an die überregionalen Wirtschaftsräume sicher zu stellen. Wir beschränken uns deshalb als PU AR auf Aussagen von strategischer und kantonaler Bedeutung.

**Aussagen:**

- Wir unterstützen die Projekte, welche für unsere drei Regionen (Vorderland, Mittelland und Hinterland) eine optimale Anbindung an das nationale Strassennetz sicherstellen und somit von zentraler Bedeutung für eine prosperierende Entwicklung des Kantons sind. Dabei denken wir aus heutiger Sicht an:
  - Nationalstrasse A25 / Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)
  - Arealentwicklung der ÖV-Drehscheibe „Bahnhof Herisau“ mit neuem Bahnhofkieserl, Umgestaltung der Güterstrasse und neuem Bushof
  - Engpassbeseitigung N1 mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg. In diesem Zusammenhang ist ausserkantonale auch die 3. Röhre des Rosenberg隧nels zu erwähnen (Anschluss des Vorderlandes und Teile des Mittellandes zur schnelleren Erreichung des Wirtschaftsraums Gossau/Wil und Zürich)

- Massnahmen im Bereiche Verkehrsmanagement um einen Dauerstau an den Zubringerachsen zur A1 zu vermeiden.
- Wir erachten die Aussage des Tiefbauamtes zentral, welche zusichert, dass den Gemeinden aus diesen Schlüsselprojekten keine Nachteile erwachsen. Insbesondere, dass keine Zurückstellung oder Nichtrealisierung von Projekten durch diese „Grossvorhaben“ erfolgt.
- In diesem Zusammenhang möchten wir auch darauf hinweisen, dass bei einer drohenden Zurückstufung des „Bahnhof Herisau“ als „B-Projekt“ im 3. Agglomerationsprogramm 2019 – 2023 kein Alleingang des Kantons für die Realisierung in Betracht gezogen wird.
- Das vorliegende (2019 – 2022) und nachfolgende (2023 – 2026) Strassenbau- und Investitionsprogramm werden durch die oben genannten Schlüsselprojekte beherrscht. Die in einem grösseren Zusammenhang zu sehenden Projekte dürfen nicht dazu führen, dass Bedürfnisse vor Ort ausser Acht gelassen werden. Deshalb ist kritisch zu beobachten ob flankierende Massnahmen (Stauvermeidung durch Verkehrsmanagement etc.) erforderlich sind.
- Die grossen Infrastrukturvorhaben stellen den Anschluss nach aussen sicher. Sie dienen der Standortgunst für Gewerbe und Wirtschaft unseres Kantons. Wichtig ist aber gleichzeitig, dass kein innerkantonales Ungleichgewicht zwischen den drei Regionen unseres Kantons entsteht oder geschaffen wird.
- Trotz finanzpolitischen Überlegungen ist darauf zu achten, dass der Unterhalt und die Instandstellung nicht vernachlässigt werden und damit eine Hypothek an nachfolgende Generationen weitergegeben wird.
- Abschliessend machen wir darauf aufmerksam, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BegiG) mit der Anpassungsfrist von 20 Jahren für bestehende Bauten und Anlagen im Dezember 2023 endet. 2016 wurde in Absprache mit der Gemeindepräsidienkonferenz mit der Inventarisierung der Bushaltestellen begonnen. Wir begrüssen die Initiative des Tiefbauamtes, auch bei der Umsetzung der Massnahmen die Gemeinden zu unterstützen. Ebenfalls plädieren wir für die Nutzung eines möglicherweise vorhandenen Spielraumes, im Rahmen der Verhältnismässigkeit von Kosten und Nutzen, bei der Umsetzung der Haltestellensanierungen. Wir plädieren für ein Vorgehen mit Augenmass um damit den Finanzbedarf bei Gemeinden und Kanton optimal zu steuern.

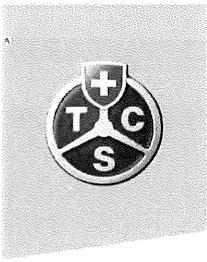
Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden**



sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen



**Appenzell Ausserrhoden**

**Präsident**  
Meienbergstrasse 40  
9000 St. Gallen  
www.tcsar.ch

**Heinz Jucker**  
Tel G. +41 71 354 88 84  
Mobile +41 79 217 71 68  
heinz.jucker@tcsar.ch

72

TCS Sektion Appenzell Ausserrhoden, Meienbergstrasse 40, 9000 St. Gallen

Departement Bau  
und Volkswirtschaft AR  
c/o Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17 A  
9102 Herisau

Herisau, 30. April 2018

## **Vernehmlassung 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019 – 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm zu äussern:

### **Zusammenfassung**

Das vorliegende Programm ist sehr übersichtlich und informativ aufgebaut und gibt einen guten Überblick über alle kommenden Bauvorhaben. Wir können die Stossrichtung zum zeitgemässen Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes unterstützen. Gut ausgebaute und unterhaltene Strassen sind für die Volkswirtschaft von Appenzell Ausserrhoden mit der ausgeprägten Streusiedlungsstruktur von zentraler Bedeutung. Der Druck auf die Strassenrechnung hält weiterhin an und die bereits getätigten und kommenden Kürzungen auf der Einnahmenseite dürfen nicht zu einem Wertverlust durch mangelnden Unterhalt führen. Gegenüber dem letzten Strassenbauprogramm wurden die Mittel stark gekürzt.

Es sollten auch immer genügend Reserveprojekte vorhanden sein, da es infolge Einsparungen, Projektänderungen und juristischen Auseinandersetzungen aus Erfahrung zu Verzögerungen kommt.

## **1. Ausgangslage**

### **Abzutretende Strassen**

Es ist verständlich, dass der Kanton untergeordnete Strassen an die Gemeinden abtreten will. Nur haben die Gemeinden vielfach die notwendigen Finanzen und Kapazitäten nicht und wenn, sollten nur zeitgemäss sanierte Strassen abgetreten werden.

### **Normalprofil**

Die Normalprofile der drei Ausserrhoder Strassenklassen sind bei Neuprojektierungen an die neuen Normen anzupassen. Ein Mittelklasse - Auto hat heute bereits eine Breite von rund 2.00 m und in Zukunft ist auch vermehrt mit Veloverkehr auf unserem Strassennetz zu rechnen (E-Bike).

### **Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee, Bahnhof Herisau**

Leider hat es dieses wichtige Projekt Arealentwicklung Bahnhof Herisau im ersten Auswahlverfahren nicht in die A - Liste geschafft. Es ist zu hoffen, dass die getätigten Interventionen zu einem trotzdem positiven Entscheid führen. Die Signale stehen gut.

### **Ausbauvorhaben Kanton St. Gallen / Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen**

Bei den Dosieranlagen, die die Zufahrtstrassen aus Ausserrhoden betreffen, ist das Mitspracherecht unbedingt zu bewahren und die Mitgestaltung zu verstärken.

### **Ortsdurchfahrt Teufen**

Aus Rücksicht auf die Bewohner und die Gewerbetreibenden sollte die Bauzeit möglichst kurz gehalten werden. Eventuell kann der Bahnbetrieb auch wie beim Ruckhaldentunnel eingestellt werden.

### **Sanierung der Fussgängerstreifen**

Bei der Sanierung von Fussgängerübergängen sind aus Sicherheitsgründen wo immer möglich Mittelinseln vorzusehen.

## **2. Nationalstrasse A 25 / Zubringer Appenzellerland**

Die Umfahrung Herisau ist das grösste und wichtigste Projekt für die Anbindung der beiden Kantonshauptorte Herisau und Appenzell. Im NAF ist nun der Netzbeschluss (NEB) enthalten, der am 1. Januar 2020 in Kraft treten soll. Damit das Projekt Umfahrung Herisau in ein Bauprogramm des Bundes innert nützlicher Frist kommt, ist die Baureife voranzutreiben und wir schlagen vor, dass das bereits bestehende Projekt auf den neuesten Stand zusammen mit dem Bundesamt für Strassen gebracht wird. Dieser

Einsatz sollte die zusätzlichen Projektierungskosten wert sein. Ausserdem ist es auch Aufgabe der Politik und unserer Bundesparlamentarier, dass die Umfahrung Herisau beim Bund grosse Priorität erhält.

### **3. Rückblick und Controlling**

Sehr erfreulich ist die Realisierung eines beträchtlichen Teils des 2. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogrammes. Leider konnten wegen schwierigen und vor allem zeitaufwendigen Rechtsverfahren einige Projekte nicht realisiert werden. Hier müsste eine Beschleunigung der Verfahren im Bauwesen stattfinden.

### **4. Programm 2019 – 2020**

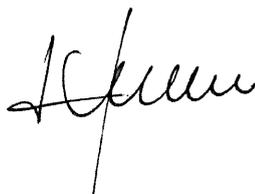
#### **Tunnel Liebegg**

Die Engpassbeseitigung N1 mit der 3. Röhre Rosenberg Tunnel – Teilsperre – Tunnel Liebegg betrifft Ausserrhoden ebenfalls sehr stark. Das Appenzeller Mittelland wird via Liebegg an die Autobahn angeschlossen. Die ganze Engpassbeseitigung ist ein Langzeitprojekt und sollte mit einem separaten Kapitel gewürdigt werden. Es würde sich lohnen, sich bei der Projektierung zu beteiligen und darauf hin zu wirken, dass der Tunnel Liebegg in ein kommendes Agglomerationsprojekt aufgenommen wird.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Anliegen prüfen und unterstützen und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Heinz Jucker  
Präsident TCS AR

# Stellungnahme

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
ATE Association transports et environnement  
ATA Associazione traffico e ambiente



geht an

Kanton Appenzell Ausserrhoden

Tiefbauamt

Kasernenstrasse 17A

9102 Herisau

## **Stellungnahme des Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion St. Gallen/Appenzell (nachfolgend VCS genannt) zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019-2022**

St. Gallen, 26. April 2018

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VCS, vertreten durch die Sektion St. Gallen Appenzell, bedankt sich für die Möglichkeit Stellung zu nehmen zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022.

### **Generelles**

Das vorliegende 3. Strassenbau- und Investitionsprogramm beinhaltet aus Sicht des VCS mehrheitlich eine zeitgemässere Gewichtung bezüglich umweltbewusster Weiterentwicklung der Mobilität als die vorgängigen Strassenbau- und Investitionsprogramme. Der VCS vertritt die Ansicht, dass in den vergangenen Jahren einige Kantonsstrassen zu überdimensioniert ausgebaut wurden. Einzelne Kantonsstrassen wurden in der Spurbreite und Linienführung so geändert, dass eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit geradezu provoziert wird. Das hat zur Folge, dass bei einigen ausgebauten Kantonsstrassen die Sicherheit abgenommen hat. Der gehobene Ausbaustandard, welcher in den vergangenen Jahren zur Anwendung kam, bedeutet eine einseitige und unerwünschte Förderung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Erreichung der Energieziele im Bereich Mobilität gelingt nur, wenn die Mobilitätszunahme vorwiegend über öV, Velo und Fussverkehr aufgefangen wird und der MIV sich stabilisiert. Sinnvoll ist auch eine bessere Auslastung der PW durch Fahrgemeinschaften und Nutzung von Mitfahrgelegenheiten. Der VCS erwartet vom Kanton AR, dass er auch im Bereich Mobilität konsequent ein Umdenken hin zu umweltbewusstem und raumplanerisch verantwortungsbewusstem Verhalten

fördert. Dazu gehören auch Sicherheits- und Lärmschutzmassnahmen durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsentflechtung und Tempobeschränkungen.

Weiter erwartet der VCS besonders bei Ortsdurchfahrten eine siedlungsgerechte Umsetzung mit Einbezug von Fachpersonen aus der Städte- und Raumplanung. Der VCS begrüsst fließende und weiche Übergänge im Siedlungsgebiet. Vorplätze sollen gestalterisch einbezogen werden. Im Siedlungsgebiet erwarten wir eine möglichst geringe Lärmbelastung durch den Strassenverkehr. Tempo 30-Zonen innerorts müssen auch in Ausserrhoden auf intensiv befahrenen Kantonstrassen wie zum Beispiel der Alpsteinstrasse in Herisau realisiert werden. Die Lebensqualität von mehreren tausend Einwohnerinnen und Einwohnern kann damit verbessert werden, Erkrankungsrisiken werden vermindert. Das Strassen- und Investitionsprogramm muss insbesondere auch Verbesserungen für die Velofahrer/innen bringen. Der 2. Grundsatz im kantonalen Richtplan fordert das sehr deutlich: «Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fussgänger» bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie bei Strassenübergängen. Hier erwartet der VCS eine ausnahmslose und konsequente Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Den neuen A-1 Anschluss und den Wachteneggtunnel (A-1 Anschluss für Herisau) lehnen wir grundsätzlich ab, auch wenn der Bund dereinst diesen Zubringer als Nationalstrasse erstellen möchte. Nur etwas mehr als 1 km westlich des Anschlusswerkes Winkeln darf kein weiterer Anschluss gebaut werden, der viel Kulturland zerstören und grosse Kosten verursachen würde. Der MIV Richtung Herisau soll weiterhin über den Anschluss Winkeln geführt werden.

#### **Bemerkungen zu einzelnen Projekten:**

##### **P 1371:**

X In Hundwil ist der Abschnitt Hundwilertobelbrücke – Friedhof auf der zukünftigen Nationalstrasse ist dringend zu sanieren. Aus Sicht des VCS ist es auch aus Sicherheitsgründen dringend angezeigt für den Langsamverkehr ein eigenes Trasse zu bauen. Das bestehende Vorprojekt ist dem Bund mit der Erwartung zur zeitnahen Umsetzung zu übergeben. Es ist klar, dass der Kanton sich an einer separaten Führung des Langsamverkehrs finanziell beteiligen muss.

##### **P 1589:**

✓ Der Ausbau für den Langsamverkehr auf der Strecke Waldstatt – Urnäsch wird begrüsst

##### **P 1183, P 1592:**

✓ Die geplante Arealentwicklung am Bahnhof Herisau unterstützen wir sehr. Das Projekt ist für den ganzen Kanton von hoher Bedeutung und aus Sicht des VCS ein unverzichtbares Projekt für die Verlagerung des MIV auf den Öffentlichen Verkehr. Nach wie vor sind wir der Überzeugung, dass dieses Projekt im Agglomerationsprogramm in die Kategorie A gehört.

##### **Knoten Schwänli:**

✓ Der VCS beantragt eine Streichung der Neuordnung des Kreisels. Die heutige Situation ist aus unserer Sicht nicht dermassen dramatisch, dass eine Neuordnung des Kreisels vor einer klaren Planung der Umsetzung der A25 konkret feststeht. Das Verhältnis Kosten-Nutzen in einer vorzeitigen Neuordnung ist nicht gegeben.

✓ **P 1583:**

Wir unterstützen dieses Ortsdurchfahrtsprojekt. Gefordert ist eine siedlungsgerechte Umsetzung

✓ **P 1234:**

Wir unterstützen dies nur bedingt. Keine unnötige Verbreiterung der Fahrbahn, und dies ohne Mittelstreifen. Sensibilität auf die Anwohnerinnen und Anwohner, spielende Kinder, Spazierende muss gewahrt werden.

**P 1371:**

✓ Fortführung des Rad- und Gehweges wird begrüsst. Die Umsetzung könnte auch ohne eine weitere Fahrbahnerweiterung erfolgen, indem der Rad- und Gehweg auf die bestehende Fahrbahn aufgezeichnet und Tempo 50 eingeführt wird.

**P 1657:**

✓ Ablehnung. Ein Umbau der Kreuzung wird abgelehnt. Mehr Sinn macht aus Sicht des VCS eine klare Visualisierung, dass bei der Mooshalde-Kreuzung bereits Siedlungsgebiet ist. Der angedachte Umbau der Kreuzung macht nur Sinn, wenn das Projekt Umfahrung Herisau konkret werden sollte.

✓ **P 1509:**

Insbesondere bei der Ortsdurchfahrt Teufen erwartet der VCS den Einfluss einer modernen Betrachtungsweise in der Umsetzung. Siehe Ausführung in der Einleitung.

**P 1677:**

✓ Der VCS versteht nicht, warum wegen engen Verhältnissen eine Verbesserung für Radfahrende schwierig ist. Ein Radstreifen kann auf die bestehende Fahrbahn aufgezeichnet werden. Dies würde die Gleichstellung der Radfahrer gegenüber Autos fördern. Aus Sicht des VCS muss es Autofahrenden zugemutet werden, bei einer Engstelle das Tempo zu reduzieren, weil Radfahrende die Spur ebenfalls befahren.

**P 1679:**

✓ Den Anschluss Güterbahnhof St.Gallen mit dem Tunnel in die Liebegg lehnen wir klar ab. Hier würde ein komplett falsches Signal gesetzt. Es muss eine konsequente Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr angestrebt werden. Mit diesen Anschlusstunneln an die A1 würde aber das Gegenteil erreicht, nämlich noch mehr MIV. Der Verlagerungsanreiz auf die Schiene dank der neuen Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen (Südschaukel mit Riethüslitunnel) würde dadurch geradezu torpediert. Die Engpassbeseitigung mit dem Anschluss Güterbahnhof - Liebegg würde einen unverhältnismässigen Mehrverkehr verursachen, welcher fortlaufend auf Appenzell Ausserrhoder Boden zu bewältigen wäre. Zudem steht das geplante sehr teure Projekt mit Bezug auf die finanzielle Situation des Kantons in einem Missverhältnis.

**P 3201:**

Wird begrüsst.

✓ **P 1488:**

Die Neugestaltung des Landsgemeindeplatzes wird begrüsst.

**P1662:**

✓ Ablehnung. Einen Neubau des Parkplatzes auf der Wissegg lehnen wir ab. Fahrzeuge sollen weiterhin entlang der Strasse parkiert werden, um so eine Temporeduktion zu bewirken. Die Wissegg befindet sich inmitten eines beliebten Erholungsgebietes. Eine durch den Neubau eines Parkplatzes erlangte freiere Fahrbahn würde die Fahrgeschwindigkeit erhöhen, die Sicherheit beim Strassenübergang hinter der Kuppe würde massiv verschlechtert und deutlich mehr Verkehrslärm verursachen. Die Wissegg ist bei Motorradfahrenden sehr beliebt. Der VCS lehnt eine unnötige Steigerung der Attraktivität für den Motorisierten Freizeitverkehr ab. Hingegen würde der VCS in touristischen Gebieten die Schaffung von Alternativen wie Pendelbusse oder Ruftaxis begrüssen.

✓ **P 1265:**

Ausbau für den Langsamverkehr wird begrüsst. Die Fahrbahn soll aber nur so weit wie notwendig verbreitert werden. Der separate Geh- und Radweg wird begrüsst.

✓ **P 1554**

Bedingte Ablehnung. Das Neubauprojekt für 8 Mio erachten wir als überdimensioniertes Luxusprojekt. Einem Realersatz der bestehenden Brücke oder deren Sanierung kann der VCS zustimmen. Einem überdimensionierten Projekt mit breiteren Fahrbahnen sowie einer neuen Linienwahl steht der VCS ablehnend gegenüber. Insbesondere die schwierigen geologischen Verhältnisse würden ein solches Projekt enorm teuer machen.

✓ **P 1579:**

Einer verhältnismässigen Sicherung der Strasse stimmt der VCS zu. Eine Verbreiterung der Fahrbahn und eine neue Kurvengeometrie, welche höhere Geschwindigkeiten zulässt, lehnt der VCS hingegen ab.

✓ **P 1535:**

Ablehnung. Ein dermassen überdimensionierter Ausbaustandard soll nicht weitergeführt werden. Unnötige und unverhältnismässige Kostenfolge.

✓ **P 1323:**

Wird unterstützt, wenn der Sensibilität im Siedlungsgebiet mit der nötigen Sorgfalt entsprochen wird. Die Strasse hat eine hohe Bedeutung für das Ortsbild von Heiden.

**P 1615:**

Zustimmung.

**P 1541:**

Der VCS lehnt einen Ausbau ab. Allenfalls könnten Ausweichstellen die beschriebene Problematik beheben.

**P 1637:**

Wir sprechen uns dafür aus, dass der Gehweg von und zur ÖV-Haltestelle Hinteregg erstellt wird.

**P 1548:**

Die Neuplatzierung von Rad- und Gehweg wird begrüsst.

**P 1537, P 1538, P1540:**

Die Schliessung der Trottoirlücken wird begrüsst. Eine Verbreiterung der Fahrbahnen wird abgelehnt.

**P 1667:**

Die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr wird begrüsst.

**P 1664:**

Zustimmung.

**4.9**

Die Kosten- Nutzenverhältnisse müssen zwingend stimmen, auch unter Berücksichtigung der Folgekosten. Wir sprechen uns gegen Luxusbauten aus.

**4.10**

Aus Sicht des VCS ist der Unterhalt der Radwege in Appenzell Ausserrhoden mangelhaft. Die Strassengesetzgebung schreibt Radfahrenden vor, den gekennzeichneten Radweg zu benutzen, wenn ein Radweg besteht. Im Frühjahr sind Radwege oft noch lange mit Kies aus dem Winterdienst verschmutzt. Auch Verschmutzungen durch Glas bleiben oft lange bestehen. Insbesondere für Rennvelofahrende wird so eine gesetzlich vorgeschriebene Nutzung von Radwegen zur Qual.

Weiter stellt der VCS fest, dass ausgeschilderte Radrouten zum Teil abrupt und ohne weitere Information enden.

Die beabsichtigte Schwachstellenanalyse im Rahmen des Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St. Gallen – Bodensee unterstützen wir. Das Ziel muss aber sein, dass möglichst alle Schwachstellen

behooben werden und nicht nur diejenigen, bei denen das mit minimalem Aufwand möglich ist. Bei grossen Eingriffen wie bei der Liebegg in Teufen sind Projekte zuhanden des nächsten Strassenbauprogramms auszuarbeiten.

Gepflegte, zusammenhängende Velowegnetze bekommen auch eine immer grösser werdende touristische Bedeutung.

✓ **4.11**

Unterstützung. Fussgängerstreifen müssen sicher sein.

✓ **4.12**

Wird unterstützt. Dringender Handlungsbedarf besteht auch bei der Alpsteinstrasse in Herisau.

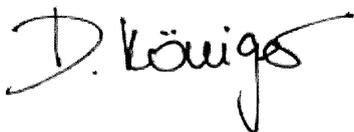
**4.13**

✓ Im Bereich Lärmschutz besteht ein eigentlicher Vollzugsnotstand. Die Frist zur Sanierungspflicht ist Ende März 2018 abgelaufen. Es drohen darum Klagen der Eigentümer wegen Wertverminderung ihrer Liegenschaften. Dort wo Grenz- oder gar Alarmwertüberschreitungen vorliegen, muss darum schnell saniert werden. Schnell, wirkungsvoll und günstig ist die Massnahme der Temporeduktion umzusetzen. Diese erhöht zudem die Verkehrssicherheit. Der VCS fordert darum auch auf Kantonsstrassen Tempo 30 als Massnahme an der Quelle und spricht sich klar gegen das Ausweichen auf Erleichterungen (Schallschutzfenster) aus.

✓ **5.**

In der Strassenrechnung sollen auch externe Kosten bei der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie gesteigerte Luft-, Wasser- und Bodenqualität miteinfließen.

Mit freundlichen Grüssen



Doris Königer, Co-Präsidentin VCS St.Gallen/Appenzell

Weitere Informationen:

VCS Sektion St.Gallen/Appenzell

Ruedi Blumer, Co-Präsident, 079 465 43 07

Doris Königer Co-Präsidentin 071 222 74 22 / 079 450 26 42

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**  
Sektion St. Gallen/Appenzell

Rorschacher Strasse 21, Postfach 658, 9004 St. Gallen  
[www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch), [info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch)

St.Gallen, 30. April 2018



Automobil Club der Schweiz

Kantonskanzlei  
Regierungsgebäude  
Obstmarkt  
9102 HERISAU

Seite 1 von 2

### **Vernehmlassung zum dritten Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019-2022**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum dritten Strassenbau- und Investitionsprogramm und die Möglichkeit zur Einreichung einer Stellungnahme.

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 110'000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Der ACS Sektion St. Gallen-Appenzell vertritt die Interessen der Mitglieder im Sektionsgebiet, zu welchem auch der Kanton Appenzell Ausserrhoden gehört.

Der ACS St.Gallen-Appenzell verzichtet darauf, sich zu den diversen baulichen Einzelvorhaben zu äussern. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder jedoch von ganz besonderer Bedeutung, weshalb wir sie hier kurz hervorheben möchten:

1. Der ACS St.Gallen-Appenzell hat mit Besorgnis von der in den Vernehmlassungsunterlagen zum Strassenbau- und Investitionsprogramm abgedruckten Statistik über die Erneuerung des Kantonsstrassennetzes in den Jahren 1994-2016 Kenntnis genommen. Es fällt nämlich auf, dass in den letzten Jahren der Soll-Wert an erneuerten Laufmetern jeweils (teilweise massiv) verfehlt worden ist. Der ACS St. Gallen-Appenzell spricht sich mit Nachdruck dafür aus, dass die Soll-Werte künftig unbedingt wieder erreicht werden, und hofft, dass sich der Regierungsrat seiner Verantwortung zur Werterhaltung des Strassennetzes bewusst ist und diese wahrnehmen wird.
2. In den Vernehmlassungsunterlagen zum Strassenbau- und Investitionsprogramm werden die Themata "Nationalstrasse A25 / Zubringer Appenzellerland" und "Engpassbeseitigung N1 mit dritter Röhre Rosenbergertunnel, Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg" erwähnt. Auch wenn die beiden Projekte in der Vernehmlassung separat behandelt werden, ist es dem ACS St. Gallen-Appenzell ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass die Projekte weder getrennt voneinander betrachtet noch behandelt werden können.

**Automobil Club der Schweiz**

ACS Sektion St.Gallen - Appenzell

Sonnenstrasse 6 | CH-9004 St.Gallen | Tel +41 71 244 63 24 | Fax +41 71 244 52 54 | [acs@acsreisen.ch](mailto:acs@acsreisen.ch)



Generell unterstützt der ACS St. Gallen-Appenzell die Stossrichtung und die angekündigten Bestrebungen der Ausserrhoder Politik, regt aber gleichzeitig an, dass die Vorstösse gegenüber dem ASTRA und / bzw. "Bundesbern" in Absprache und Koordination mit dem Kanton und der Stadt St. Gallen erfolgen sollen und müssen. Die Weiterbearbeitung beider Projekte muss auf jeden Fall mit hoher Priorität vorangetrieben und eingefordert werden, um eine möglichst rasche Umsetzung zu gewährleisten. Es ist unbedingt erforderlich, dass die in Frage kommenden Varianten zeitnah beim ASTRA eingegeben werden. Nur so kann verhindert werden, dass andere Landesteile zulasten der Ostschweiz bevorzugt werden.

Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen hat zur Fragen der 3. Röhre Engpassbeseitigung und Teilsperre Liebegg einen Zeitplan skizziert, wonach 2021 die Vorprojekte mit Kosten abgeschlossen sein sollen. Die nationalen Kreditbeschlüsse werden für das Jahr 2024 terminiert und letztendlich ist der Realisierungshorizont für das Jahr 2030 vorgesehen. Es geistert beim ASTRA auch eine Zahl 2037 herum, das wäre worst case für den Fall, dass sich die Einspracheverfahren ungebührlich lange hinauszögerten. In diesen Tagen ist dem ASTRA eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zugestellt worden. Wir weisen darauf hin, dass die Finanzierung Nationalstrasse A25 und die Engpassbeseitigung 3. Röhre und Teilsperre Liebegg aus verschiedenen Töpfen des Bundes gespiesen werden. Nichtsdestotrotz ist der ACS der Ansicht, dass die beiden Bauvorhaben interkantonal koordiniert werden.

3. Die Ausführungen der Regierung zum Thema "Verkehrsmanagement Agglomeration St.Gallen" sind für den ACS St.Gallen-Appenzell wenig fassbar. Insbesondere die Erwähnung des "Warteraum Liebegg" (samt Dossieranlage) weckt jedoch Befürchtungen. Die Einführung eines "Fallbaums" in der Liebegg mutet wie der Rückfall ins Mittelalter und die Zeit der Wegzölle an. Der ACS St. Gallen-Appenzell kann dies beim heutigen Wissensstand nicht unterstützen.

Abschliessend bedanken wir uns für die Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und unserer Anliegen.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Automobil Club der Schweiz  
Sektion St.Gallen - Appenzell

Oskar Gabler  
Geschäftsführer

Tiefbauamt des Kantons  
Appenzell Ausserrhoden  
Kasernenstr. 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 23. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.:			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Herisau, 20. April 2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die im Strassenbauprogramm aufgenommene Berücksichtigung der Interessen der Appenzeller Bahnen. Die Umsetzung der folgenden Projekte ist für uns von sehr hoher strategischer und unternehmerischer Bedeutung:

- Herisau, Kreuzung Bahnhofstrasse/Mühlestrasse/Güterstrasse; dieses Objekt versteht sich von der Bedeutung her von selbst als unabdingbare Voraussetzung für die Arealentwicklung Herisau.
- Herisau, Abschnitt Mühlestrasse bis Busdepot; der östliche Teil dieses Objekt ist eine Voraussetzung, um das Busdepot neu erstellen zu können; es hat für die AB daher einen zwingenden Charakter, ansonsten das kombinierte Gebäude Busdepot mit Bürogebäude nicht erstellt werden kann. Wir unterstützen daher die Umsetzung, zumindest des östlichen Teils, im Rahmen dieses Programmes.
- Teufen, Ortsdurchfahrt; die AB unterstützen dieses Gemeinschaftsprojekt.
- Beiträge an die Sanierung der Bahnübergänge sowie Umbau Knoten Bendlehn; mit diesen Objekten wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Für die Möglichkeit, zum dritten Strassenbau- und Investitionsprogramm Stellung nehmen zu dürfen, bedanken wir uns. In diesen Dank möchten wir auch die stets sehr angenehme Zusammenarbeit mit Ihnen einschliessen.

Freundliche Grüsse  
Thomas Baumgartner

  
Direktor

Roland Steingruber

  
Leiter Infrastruktur

36



PostAuto  
Region Ostschweiz  
St.Leonhardstrasse 20  
9001 St.Gallen

Telefon +41 58 386 73 47  
www.postauto.ch

PostAuto, Region Ostschweiz, St.Leonhardstrasse 20, 9001 St.Gallen

Kanton Appenzell Ausserrhoden  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Datum 30. April 2018  
Ihre Nachricht  
Kontaktperson Walter Schwizer  
E-Mail walter.schwizer@postauto.ch  
Direktwahl +41 58 386 73 46

**3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022:  
Stellungnahme der PostAuto Region Ostschweiz**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrter Herr Keller  
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit zu einer Stellungnahme Ihres Strassenbau- und Investitionsprogramms der kommenden Jahre bieten. Wir begrüssen, dass die Bahnhofskreuzung und der Neubau Bahnhofplatz in Herisau als bedeutende Vorhaben vorangetrieben werden. Aus öV-Sicht ist es ebenfalls positiv, dass der Umbau auf behindertengerechte Haltestellen hohe Priorität geniesst.

**Grundsätzliches**

Wir schätzen es, wenn unsere Mitarbeitenden von PostAuto in die Projekte einbezogen werden. Erfahrungsgemäss verbessert unsere Mitarbeit die Praktikabilität und die Akzeptanz der Vorhaben – kurz es profitieren alle Verkehrsteilnehmer. Gerne arbeiten wir auch weiterhin mit. Kommen Sie einfach auf uns zu.

**Strassenbreiten**

Nicht nachvollziehen können wir, warum die VSS-Normen für den Strassenbau im Sommer 2017 angepasst wurden, der Kanton AR aber vorläufig mit den alten Grundabmessungen weiterarbeitet. Die Fahrzeuge werden generell breiter und im Sinne der Verkehrssicherheit müssten aus unserer Sicht auch im Kanton AR die neuen VSS-Normen angewendet werden. Als zusätzlichen Punkt gilt es zu beachten, dass unsere Postautos die Fahrradfahrer überholen müssen – hauptsächlich ausserorts – weil dies sonst negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und damit auf die Kundenerwartungen hat.

**Unsere Rückmeldung zu den einzelnen Projekten:**

**Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen (4.14)**

Wir beantragen eine Verzögerung dieses Vorhabens. Es macht aus unserer Sicht Sinn, die ersten Ergänzungen der DML AB (Doppelspur Güterbahnhof und Kreuzungsstelle Eggli) abzuwarten, damit unsere Fahrgäste nicht zweimal auf ungenügende Anschlüsse treffen. Zudem ist in Lustmühle ein ausreichend grosser und sicherer Wendeplatz für Busse eine zwingende Voraussetzung für die Einführung der neuen Verkehrslenkung bzw. Dosierung des Verkehrs. Setzen Sie sich bitte dafür ein,

Datum 30. April 2018

Seite 2

dass das «Verkehrsmanagement Agglomeration St. Gallen» unter dem Lead der Stadt St. Gallen nicht auf dem Abschnitt Liebegg zwischen Lustmühle und Riethüsli pilotiert wird.

#### **Knoten Lindenplatz in Heiden (1.10.4/4.6.16)**

Die Abkröpfung der Seeallee ist nur möglich, wenn unsere Postautos via Poststrasse verkehren. Dies würde bauliche Massnahmen im Abschnitt Freihofstrasse bis Werdstrasse bedingen.

Sollte der Bushof nicht gebaut werden, wäre vermutlich die Linienführung via Poststrasse in Frage gestellt, was dann nicht optimal zur Abkröpfung der Seeallee passen würde. Das Einschwenken von der abgekröpften Seeallee in die Gruberstrasse/Poststrasse erachten wir als kritisch. Die Durchfahrt der Seeallee sollte weiterhin problemlos und sicher möglich sein auch ohne Bushof – die Abkröpfung wäre dann allenfalls nicht wie geplant umsetzbar.

#### **Haltestelle Bendlehn – Modernisierung Appenzeller Bahnen (1.10.2)**

Beim Umbau in Speicher wäre es wünschenswert, wenn die Haltestelle Bendlehn eine den Sicherheitsnormen entsprechende Bushaltestelle erhalten würde. Die Nachtkurse fahren wir im Auftrag der Appenzeller Bahnen mit Postautos.

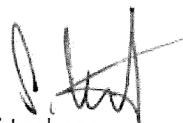
Bei Fragen nimmt sich Sigi Lechner gerne Zeit. Sie erreichen ihn unter 058 341 39 38 oder [sigi.lechner@postauto.ch](mailto:sigi.lechner@postauto.ch).

Freundliche Grüsse

PostAuto



Walter Schwizer  
Leiter Region Ostschweiz



Sigi Lechner  
Leiter Planung Region Ostschweiz

# V A S T

## VEREINIGUNG APPENZELLER STRASSEN- UND TIEFBAUUNTERNEHMUNGEN

Departement Bau- und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:		SR	
EINGANG: -1. Mai 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>He</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Teufen, 30. April 2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Biasotto  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Zustellung der umfangreichen Unterlagen und die Möglichkeit, unsere Meinung zum Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 einbringen zu können.

#### 1. Allgemeines

Die vorliegende Dokumentation ist gut strukturiert, übersichtlich und behandelt alle Belange des Kantonalen Strassennetzes.

Der Grundsatz, dass ein gut ausgebautes Strassennetz wie auch dem periodischen Unterhalt grosse Bedeutung zukommt, können wir mit aller Deutlichkeit zustimmen.

Was uns jedoch Sorgen bereitet, ist der Umstand, dass wegen der angespannten Finanzlage des Kantons massive Reduktionen für unsere Strassen vorgesehen sind. Zudem müssen wir dem Programm entnehmen, dass der Kanton bezüglich Strassenbreiten weiterhin an den alten VSS-Normen, welche 2017 den heutigen Bedürfnissen angepasst worden sind, festhalten will. Die Gütertransporte werden in unserem Kanton praktisch nur über das Strassennetz abgewickelt.

#### 2. Kommentar zu folgenden Themen

##### Seite 3

Das Programm umfasst 28 Ausbauprojekte. In den kommenden 4 Jahren stehen Fr. 77 Mio. zur Verfügung, d.h. im Durchschnitt werden brutto Fr. 19.25 Mio./Jahr zur Verfügung stehen, was gegenüber den Vorjahren eine schmerzhaft Reduktion von mindestens 10 % bedeutet. Ist der notwendige Strassenunterhalt noch gesichert?

##### Seite 4

Der Finanzbedarf pro Jahr für die Werterhaltung und den punktuellen Ausbau wird mit Fr. 20 Mio. ausgewiesen, was einer Erneuerungsrate von 2 % des Anlagewertes entspricht. Das heisst, die daraus resultierende „Amortisationszeit“ von 50 Jahren für das Strassennetz ist zu lange. Realistisch wären 2.5 %, was einer Nutzungsdauer von 40 Jahren entsprechen würde.

# V A S T

## VEREINIGUNG APPENZELLER STRASSEN- UND TIEFBAUUNTERNEHMUNGEN

---

### Seite 5

Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard:

Trotz Anpassung der VSS-Normen 2017 mit einer Fahrbahnbreite von neu 7.30 m für Hauptverkehrsstrassen will der Kanton an der alten Norm mit einer Fahrbahnbreite von 6.50 m vorläufig festhalten.

Tatsache ist, dass eine Fahrzeugbreite (ohne Spiegel) bis 2.60m gestattet ist und im Begegnungsfall von 2 LKW bei einer Breite von 6.50 zu wenig Freiraum vorhanden ist.

Der Umstand, dass der Kanton wegen der derzeitigen Finanzlage weiterhin zu schmale Strassen ausbauen will, ist unverständlich. Für neue Projekte sind die Breiten gemäss Norm 2017 anzuwenden.

### Seite 6

Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee

Die Tatsache, dass der Bund für die Prüfung des Agglomerationsprogramms, welches 2016 eingereicht worden ist, sich so viel Zeit nimmt, dass der Prüfbericht heute noch nicht vorliegt deutet darauf hin, dass die Ostschweiz wiederum zweitrangig behandelt wird.

Ein zweites Beispiel ist das Projekt Bahnhof Herisau. Hier sind unsere Parlamentarier gefordert, effizienter in Bern vorstellig zu werden!

### Seite 7 / 21

Dossieranlagen auf Zufahrtsstrassen von Ausserrhoden zur Stadt St. Gallen:

Unser Kanton und die betroffenen Gemeinden in Ausserrhoden müssen zwingend ein starkes Mitspracherecht bei der Projektierung fordern, damit unsere Interessen gewahrt bleiben.

### Seite 11

Gestaltung Ortsdurchfahrt Hundwil:

Trotz der eingereichten Petition gegen das Projekt und dem damaligen Entscheid der Gemeinde Hundwil, das Projekt nicht umzusetzen, sollte dieses vom Regierungsrat nicht aufgehoben werden. Die heutigen Strassenverhältnisse mit dem grossen Verkehrsaufkommen sind prekär!

### Seite 21 / 22

Die Engpassbeseitigung N1 mit einer 3. Röhre ist für unseren Kanton eine gute und in die Zukunft gerichtete Lösung.

Wir freuen uns, wenn unsere Anliegen bei der definitiven Fassung des Programms berücksichtigt werden.

Für Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAST

Der Präsident:



Paul Preisig

ARING  
Bahnhofstrasse 25  
9100 Herisau

Kanton Appenzell A.Rh.  
Departement Bau und Umwelt  
Herr Urban Keller  
Kasernenstrasse 17 A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: Sr			
EINGANG: -2. Mai 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Ue</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Herisau, 07.03.2018 Rü

**Kant. Strassenbauprogramm 2019 - 2022**  
**Antwort zur Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren  
Geschätzter Urban

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 haben Sie uns zur Vernehmlassung des eingangs erwähnten Strassenbauprogrammes eingeladen. Im Namen der ARING danken wir Ihnen dafür ganz herzlich. Wir wissen es sehr zu schätzen, dass wir nicht nur in fachlichen sondern auch strategischen Fragen die Gelegenheit zur Anhörung erhalten. Gerne nehmen wir nachfolgend Stellung:

**1 Zu Ziff. 1.5 geometrisches Normalprofil, Ausbaustandard**

Üblicherweise führen Aufwertungen in den technischen Normen oder Anhebungen der geltenden Ausbaustandards schnell zu grossen Kostensteigerungen. Die ARING begrüsst den Entscheid, die bisherigen Strassenbreiten im Grundsatz beizubehalten, ausdrücklich. Im Sinne der Steuerzahler ist dieser Entscheid eine sehr wirksame Massnahme, haushälterisch mit den verfügbaren Mitteln umgehen zu können. Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass an den kritischen Punkten, insbesondere bei Knoten und Einfahrten die nach Norm gültigen Strassenbreiten verwendet werden sollten, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten.

## 2 Zu Ziff. 1.6 Agglomerationsprogramm

Die ARING nimmt mit grossem Befremden Kenntnis vom Entscheid des Bundes, das Bahnprojekt Herisau vorerst zurückzustellen.

Die ARING erwartet, dass sich sämtliche Entscheidungsträger (RR, NR, SR, GR Herisau) mit aller verfügbaren Energie beim Bund für dieses für die Entwicklung von App. AR. wichtige Projekt einsetzen.

Bedingt durch die zwingende Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) bis Ende 2022 müssen ohnehin Teile des Bahnhofes Herisau umgebaut werden. Auch dort werden Bundesstellen für die Mitfinanzierung entstehen müssen.

Der Bahnhof Herisau ist als Tor zum Appenzellerland und zum Neckertal eine multimodale Verkehrsdrehscheibe. Daher ist das Projekt zwingend umzusetzen.

## 3 Zu Ziff. 2. Nationalstrasse A25 / Zubringer Appenzellerland

Vorab erlauben wir uns einen kleinen Vergleich

Strassenprojekt	Kosten in Mio. CHF	DTV	Status
Transjurane	6'500	17'470	fertig gestellt
Gotthard-Autobahntunnel	2'900	17'700	Bau 2020-2027
Alpsteinstrasse	335	18'000	offen?

Das bestehende Strassennetz ist seit längerem bereits vollständig an der Kapazitätsgrenze angelangt. Dadurch kommt die weitere Entwicklung von Herisau, dem Appenzellerland und dem Neckertal fast vollständig zum Erliegen.

Herisau ist ein wesentlicher Bestandteil der Agglomeration St. Gallen-Bodensee. Es kann nicht angehen, dass die Siedlungsentwicklung und damit einhergehend die gesellschaftliche Entwicklung behindert werden.

Im Sinne eines Benchmarks mit anderen Kantonen sind wir erstaunt, dass der Kt. AR nicht ebenfalls proaktiv ein Projekt vorlegt. Damit hätten die verantwortlichen Entscheidungsträger ein wertvolles Argument im Konkurrenzkampf mit anderen Bittstellern. Die ARING fordert, dass der Kanton unverzüglich die Aufarbeitung der Pendenzen angeht und eine bessere Ausgangslage erarbeitet, wie sie teilweise bei gleichgelagerten Projekten in den Nachbarkantonen bereits besteht.

## 4 Zu Ziff. 5 Finanzierung

Wir begrüssen die grundlegenden und vertieften Gedanken zur Finanzierung der vorgeschlagenen Strassenbauvorhaben. Aufgrund der vorstehenden Überlegungen steht die ARING dafür ein, dass die im Finanzhaushalt des Kantons reservierten Mittel unvermindert zur Verfügung gestellt werden.

Wir danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.  
Gleichzeitig würden wir uns freuen, wenn Sie unsere Anträge und Ergänzungen wohlwollend prüfen könnten. Sollten Sie Fragen haben, so stehen wir Ihnen für ein Gespräch selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ARING

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Tenger', written over a printed name. The signature is stylized and somewhat abstract.

Andreas Tenger, Präsident  
Tobias Rüesch

39



INDUSTRIEVEREIN VON APPENZELL A. RH.

Departement  
Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

30. April 2018

### **3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022.

Ein gut ausgebautes Kantonsstrassennetz gehört zu den Grundaufgaben des Kantons und ist ein wichtiger Bestandteil für eine prosperierende Wirtschaft und Gesellschaft. Die Ausgestaltung überlassen wir den Spezialisten des Kantons.

Der Industrieverein verzichtet auf eine Vernehmlassung.

Wir wünschen Ihnen gutes Gelingen.

Ich grüsse Sie freundlich

**Industrieverein Appenzell A.Rh.**

Ruedi Aerni, Geschäftsführer



**G E W E R B E V E R B A N D**  
APPENZELL AUSSERRHODEN

Departement  
Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

30. April 2018

### **3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Biasotto

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum 3. kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022.

Ein gut ausgebautes Kantonsstrassennetz gehört zu den Grundaufgaben des Kantons und ist ein wichtiger Bestandteil für eine prosperierende Wirtschaft und Gesellschaft.

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist in der Schweiz seit Sommer 2017 die neue VSS-Norm SN 640 202 in Kraft. Die neuen VSS-Normen ersetzen die alten VSS-Normen von 1992. Eine Anpassung war längst überfällig, weil mit der Einführung der LSVA im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU übernommen werden mussten.

Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50m auf 2.60m erhöht. Die heute gültige kantonale Strassenverkehrsordnung ist unserer Meinung nach veraltet, weil die minimale Breite für Hauptverkehrsstrassen lediglich 6.50m beträgt. In der neuen VSS-Norm vom Sommer 2017 wurden die Masse der heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von 7.30m vorgesehen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellt der Gewerbeverband folgenden Antrag:

1. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden wendet für das kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 – 2022 die neue VSS-Norm SN 640 202 an.
2. In der kantonalen Strassenverordnung ist Art. 16, Absatz b, wie folgt zu anzupassen: die nutzbare Fahrbahnbreite auf Kantonsstrassen bei Hauptverkehrsachsen beträgt mindestens 7.30m.

Im Weiteren schliessen wir uns der Vernehmlassungsantwort der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL an.

Ich danke Ihnen für die Prüfung unserer Anliegen und grüsse Sie freundlich

**Gewerbeverband Appenzell A.Rh.**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aerni', written in a cursive style.

Ruedi Aerni, Geschäftsführer

Kanton Appenzell A. Rh.  
Departement Bau und Umwelt  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 27. März 2018			
Erled.	Kennn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei



HEIMATSCHUTZ APPENZELL A. RH.  
Sektion des Schweizer Heimatschutzes

Langenegg 877  
9063 Stein AR

T 071 367 21 12  
admin@heimatschutz-ar.ch

PC 90-802-9

Stein AR, 23.03.2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019 - 2022 Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum **Strassenbauprogramm 2019 – 2022** Stellung zu nehmen. Der Heimatschutz Appenzell A. Rh. setzt sich für hochstehende Baukultur und für ein intaktes Siedlungs- und Landschaftsbild ein. Er nimmt daher gerne an der obgenannten Vernehmlassung teil.

Im Grundsatz begrüssen wir die Hauptziele des Strassenbauprogrammes, wünschen uns aber, dass folgende Themen stärker berücksichtigt werden:

- Prüfung von Temporeduktionen in den stark befahrenen ortsbildgeschützten Dörfer.
- Stärkung des ÖV.

Begründung:

Innere Verdichtung ist das Gebot der Stunde. Die Temporeduktion und sorgfältige Freiraumplanung beeinflussen positiv die Wohnqualität und Attraktivität der Liegenschaften in den Kernzonen. Gute ÖV – Infrastruktur und gefahrlose Haltezonen tragen auch dazu bei.

Die hohe Komplexität des Verdichtungsprozesses erfordert einen frühen Einbezug aller Akteure sowie die Prüfung verschiedener Varianten. Die Strassenprojekte ausserhalb der Bauzonen erfordert sorgfältige Planung um die sensible Umgebung nicht unnötig zu belasten. Der Heimatschutz AR ist gerne bereit einen Beitrag für die Findung von guten Lösungen zu leisten. In den früheren Jahren wurden uns die kantonalen Strassenbauprojekte zur Prüfung zugestellt. Wäre es möglich diese Art der Partizipation wieder aufzunehmen? Wir würden das sehr begrüssen.

Freundliche Grüsse

Heimatschutz Appenzell A. Rh.

Eva Louis, Obfrau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 28. Feb. 2018			
Erled.	Kennzn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>he</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Herr Regierungsrat Dölf Biasotto  
Kasernenstrasse 17a  
9102 Herisau

Departement Bau und Volkswirtschaft	
Gehi an:	TBA
E:	28. Feb. 2018
Kopie an:	DB; (ZK)
Geschäft:	

St.Gallen, 27. Februar 2018

### 3. kantonales Strassenbauprogramm 2019-2022, Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, *Lieber Dölf*  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Wir nehmen diese Gelegenheit, gestützt insbesondere auf das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee, gerne wahr.

Wir stellen fest, dass das Strassenbauprogramm die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee praktisch vollständig abbildet, so dass die Voraussetzungen für eine fristgerechte Umsetzung der Massnahmen, was den kantonalen Anteil betrifft, erfüllt sind.

Eine Ausnahme stellt die Massnahme 2.14.8 des Agglomerationsprogramms der 2. Generation betreffend Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle dar.

Die fahrplantechnischen Voraussetzungen für die Realisierung des Halbstundentaktes der Buslinie Herisau-Hundwil-Stein-Lustmühle(-St.Gallen) mit schlankem Umsteigen auf die Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen in der Lustmühle sind noch nicht, wie ursprünglich geplant, Ende 2019 gegeben. Hingegen werden diese nach aktueller Planung mit der Kreuzungsstelle Güterbahnhof Ende 2021 erfüllt sein.

Auf diesen Zeitpunkt hin, muss die Wendemöglichkeit, für dessen Realisierung das Tiefbauamt AR verantwortlich ist, betriebsbereit sein.

Wir bitten Sie, dieser Verpflichtung aus dem Agglomerationsprogramm nachzukommen und nötigenfalls das Strassenbauprogramm in diesem Punkt zu ergänzen.

Besten Dank für die Berücksichtigung dieses Anliegens

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Geiger', written in a cursive style.

Rolf Geiger  
Geschäftsleiter

4/6

FK *Sun*

Gesamtleitung  
**Procap St.Gallen-Appenzell**  
Marktplatz 24  
9000 St.Gallen  
Telefon 071 222 44 33  
info@procap-sg-app.ch

Kanton Appenzell Ausserrhoden  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17a  
  
9102 Herisau

Co-Leitung  
**Procap Sargans-Werdenberg**  
Grossfeldstrasse 74  
7320 Sargans  
Telefon 081 723 61 71  
procapsargans@bluewin.ch

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>sr</i>			
EINGANG: 30. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		K.L.	Kanzlei

Behindertengerechtes Bauen

St. Gallen, den 27.04.18

---

**3. kantonales Strassenbau und Investitionsprogramm 2019 – 2022  
Stellungnahme zum Vernehmlassungsentwurf Procap St. Gallen - Appenzell**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung des Entwurfes zum 3. kantonalen Strassenbau und Investitionsprogramm 2019 – 2022. Gerne möchte ich nachfolgend dazu Stellung nehmen.

**Stellungnahme**

**3. kantonales Strassenbau und Investitionsprogramm 2019 – 2022 aus Sicht der Anforderungen der Hindernisfreiheit des öffentlichen Verkehrs.**

Der zugestellte, ausführlich und gut dokumentierte Bericht zeigt diverse Bereiche und Strassenabschnitte auf Kantonsgebiet, welche im Zeitraum 2019 – 2022 bearbeitet werden sollen. Der Entwurf enthält unter Punkt 1.11 Hinweise zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Unter anderem wird erwähnt, dass Kanton und Gemeinden eine Inventarisierung der Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs vorgenommen haben. Ebenso wird in diesem Abschnitt erwähnt, dass die Verhältnismässigkeit geprüft werden muss. Des Weiteren macht der Bericht darauf aufmerksam, dass „eine Reihe von Haltestellen in Zentren und an hoch frequentierten Orten oder in der Nähe von Schulen und Heimen zu sanieren“ sind. Ergebnisse zur Inventarisierung sind im Bericht nicht enthalten.

## **Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes**

Das BehiG mit deren Verordnung schreibt vor, dass der öffentliche Verkehr innert 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes, also bis spätestens 31.12.2023 für Behinderte autonom benutzbar sein muss. Eine Priorisierung von Haltepunkten sieht das BehiG nicht vor. Somit sind grundsätzlich alle Haltepunkte hindernisfrei zu erstellen.

## **Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)**

Das BehiG hat den Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Explizit erwähnt das Gesetz in Artikel 2, Abs. 3 auch den öffentlichen Verkehr.

Des Weiteren definiert das Gesetz unter Artikel 3, Absatz b den Geltungsbereich, in welchem nicht nur die Fahrzeuge sondern auch die Infrastrukturelemente erfasst werden.

Zur Thematik der Verhältnismässigkeit definiert das BehiG in Artikel 11 allgemeine Grundsätze. Darin wird auf die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit hingewiesen. Eine genauere Klärung, wie die wirtschaftliche Verhältnismässigkeit berechnet wird, fehlt im Gesetz.

## **Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV)**

Weitere Definitionen, welche besonders den öffentlichen Verkehr betreffen, sind in der Verordnung geregelt. Insbesondere wird in Artikel 2 der Geltungsbereich ausformuliert. Hier wird nochmals deutlich darauf hingewiesen, dass nebst den Fahrzeugen selbst auch Infrastrukturelemente und deren Haltekannten zu berücksichtigen sind, damit Behinderte den öffentlichen Verkehr autonom benutzen können.

## **Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VaböV) mit den funktionalen Anforderungsprofilen (FAP)**

Die technische Definition, wie Haltepunkte auszugestaltet sind, regelt die Verordnung des UVEK in deren VaböV sowie in den funktionalen Anforderungsprofilen FAP.

Gemäss diesen Vorgaben ist grundsätzlich anzustreben, dass die Haltepunkte, sofern technisch möglich, mit Kantenhöhen zu erstellen, welche den autonomen Zustieg zum Verkehrsmittel gewähren. Autonom bedeutet, dass der Zustieg ohne Hilfestellung von Personen oder technischen Hilfsmitteln für Menschen mit Behinderungen möglich sein muss.

Betreffend der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit enthält die Verordnung zum öffentlichen Verkehr keine Berechnungsmethode. Dies im Gegensatz zur Verordnung für öffentlich zugängliche Bauten und Wohnbauten (BehiV). Aus Sicht der Behindertenverbände lässt sich daraus klar schliessen, dass die Verhältnismässigkeit durch Gerichte zu definieren ist. Leider fehlen dazu aber noch klare Bundesgerichtsentscheide.

## **Problematik der Anpassungsfrist**

Da die Pflicht zur Anpassung von Haltepunkten durch alle Kantone und Kommunen leider sehr lange nicht ernst genommen wurde, stehen nun alle Kantone und Kommunen unter grossem Zugzwang. Unsere Fachstelle ist in verschiedenen Kommissionen tätig, welche sich mit dieser Problematik beschäftigen. Procap ist sich bewusst, dass eine flächendeckende Anpassung aller Haltepunkte bis Ende 2023 kaum realisierbar ist und zu grösseren finanziellen Belastungen führt. Wir begrüssen jedoch, dass nun auch der Kanton Appenzell Ausserrhoden die Problematik erkannt hat und bemüht ist, diese Problematik anzugehen.

## **Antrag Procap St. Gallen – Appenzell**

Das Ziel aus Sicht der Behindertenverbände ist klar, dass **alle Haltepunkte** die Anforderungen des BehiG zu erfüllen haben.

Der Bericht erwähnt eine Inventarisierung aller Haltepunkte auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Leider fehlen genauere Angaben oder Ergebnisse zu dieser Abklärung.

Verschiedene Kantone haben zwischenzeitlich ebenfalls eine Inventarisierung vorgenommen. Aufgrund der knappen Zeit bis zum Ablauf der gesetzlichen Anpassungsfrist wurden unter Einbezug der kantonalen Fachstellen für hindernisfreies Bauen ein pragmatisches Vorgehen definiert. Dabei wurde die im BehiG erwähnte wirtschaftliche Verhältnismässigkeit berücksichtigt.

In einer ersten Phase wurden alle Haltepunkte erfasst. Diese Erfassung beinhaltet unter anderem auch verschiedene Informationen wie Fahrgastwechsel, Wichtigkeit der Haltepunkte als Umsteigepunkt, Vorkommen von Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten, Vorkommen von Institutionen, welche im Behinderten- und Betagtenwesen tätig sind (Aufzählung nicht abschliessend).

Aufgrund dieser Bestandsaufnahme wurden die Haltepunkte in drei Prioritäten eingeteilt:

**1. Priorität – Anpassungen bis Ende 2023**

Halteketten mit hohen Personenfrequenzen, Wichtigkeit der Haltepunkte als Umsteigepunkte, wichtige Lage in der Region unter Berücksichtigung von Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten, Vorkommen von Behinderten- und Betagteninstitutionen. In dieser Prioritätsstufe sollen möglichst viele Haltepunkte eingeordnet sein.

**2. Priorität**

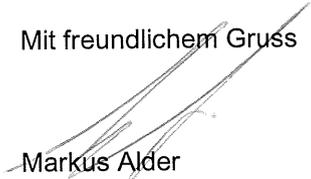
Haltepunkte, welche sich an Strassen befinden und bereits in Planung oder Projektierung sind, die Realisierung jedoch nicht bis 2023 gewährleistet werden kann.

**3. Priorität – restliche Haltepunkte**

Das Ziel dieser Prioritätsstufe ist, dass zumindest eine grobe Zeitvorgabe definiert wird, in welcher diese Haltepunkte angepasst werden.

Ich bitte das Tiefbauamt und die Regierung des Kantons Appenzell Ausserrhoden, meinen Vorschlag zur Vorgehensweise zur Kenntnis zu nehmen. Unsere Beratungsstelle steht auch dem Kanton Appenzell Ausserrhoden gerne beratend zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruss



Markus Alder  
Leiter Fachstelle hindernisfreies Bauen  
Procap St. Gallen - Appenzell

47

## Ebnetter Claudia

---

**Von:** Keller Urban  
**Gesendet:** Dienstag, 6. Februar 2018 07:40  
**An:** Ebnetter Claudia  
**Betreff:** WG: 3. Strassenbauprogramm

Die Erste Antwort ist da ... bitte einbauen in Auswertung Vernehmlassung

---

**Von:** Postfach TBA  
**Gesendet:** Dienstag, 6. Februar 2018 07:37  
**An:** Keller Urban  
**Betreff:** WG: 3. Strassenbauprogramm

---

**Von:** Hasler Christian DPB\_TBA [<mailto:christian.hasler@stadt.sg.ch>]  
**Gesendet:** Montag, 5. Februar 2018 18:21  
**An:** Postfach TBA  
**Cc:** Keller Urban; Engler Oliver  
**Betreff:** 3. Strassenbauprogramm

Sehr geehrte Damen und Herren  
Wir haben von Ihnen das 3. Strassenbauprogramm zur Vernehmlassung erhalten.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Bezüglich der Projekt fehlt aus unserer Sicht im 3. Strassenbauprogramm die Massnahme „Teufen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle“, welche auch Bestandteil des 2. Agglomerationsprogrammes (Nr. 2.14.8) ist.

Im „Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018-2022“ steht dazu: „Verkürzung der Buslinie 180 auf den Abschnitt Herisau–Lustmühle (mit gleichzeitiger Verdichtung auf Halbstundentakt)“ und „Auf 2021 ist die Verkürzung der Linie 180 und die Einführung eines Halbstundentaktes erneut zu prüfen.“

Freundliche Grüsse  
Christian Hasler  
Bereichsleiter Verkehr, Stadtingenieur-Stv.

Stadt St.Gallen  
Tiefbauamt  
Amtshaus; Neugasse 1  
CH-9004 St.Gallen  
Telefon +41 71 224 56 03

[christian.hasler@stadt.sg.ch](mailto:christian.hasler@stadt.sg.ch)  
[www.stadt.sg.ch](http://www.stadt.sg.ch)

---

Hinweis: Diese Mitteilung ist ausschliesslich für die als Adressaten bezeichneten Personen bestimmt. Sie kann vertrauliche und rechtlich geschützte Informationen enthalten. Sollten Sie diese Mitteilung irrtümlich erhalten haben, bitten wir Sie, uns unverzüglich zu benachrichtigen und diese Mitteilung zu löschen. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieses E-Mails ist nicht gestattet. Besten Dank.



Kantonspolizei, Schützenstrasse 1, 9100 Herisau AR

Departement Bau und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>KJ-Sr</i>			
EINGANG: 14. März 2018			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Mc</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Wm Erwin Cantieni  
Verkehrstechnik  
Tel. 071 343 66 28  
erwin.cantieni@ar.ch

Herisau, 12. März 2018

### 3. Kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019 - 2022; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Departement Bau und Volkswirtschaft hat der Kantonspolizei die oben erwähnte Vorlage zugestellt und uns die Möglichkeit eröffnet, bei der Vernehmlassung mitzuwirken.

Nach Durchsicht der Akten sind wir zum Schluss gekommen, dass wir zum 3. Kantonalen Strassenbau- und Investitionsprogramm für die Periode 2019 – 2022 keine zusätzlichen Anregungen oder Änderungswünsche haben.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Wm Erwin Cantieni

Frischknecht Transport AG  
Eggstrasse 6  
9100 Herisau

Telefon 071 351 11 25  
Fax 071 352 17 12

Postkonto 90-2689-1  
CHE-107.073.199 MWST

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>SI</i>			
EINGANG: 11. April 2018			
Erled.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Me</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

**EINSCHREIBEN**  
Tiefbauamt AR  
Kasernenstr. 17A  
9100 Herisau

9100 Herisau, 10.04.2018

## Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSV (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelnverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen (siehe Beilage).

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse

**Frischknecht Transport AG**  
**9100 Herisau**



Hans-Peter Frischknecht



Thomas Frischknecht

Beilagen:

- Auszug aus der Vernehmlassung
- Auszug aus der VRV
- Auszug aus der kantonalen Strassenverordnung
- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202



überarbeiten und erscheint daher vorliegend als Vierjahresprogramm. Zu den Aufgaben im Strassenbau- und Investitionsprogramm gehören auch der Lärmschutz gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung<sup>2</sup>, das Verkehrsmanagement im Verkehrsraum St. Gallen sowie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Bushaltestellen. Die finanzielle Beteiligung an der Sanierung der Bahnübergänge sollte im Jahre 2020 abgeschlossen sein.

Basis für die Finanzierung des Strassenbauprogramms ist das Gesetz über die Staatsstrassenrechnung und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe<sup>3</sup>.

#### 1.4 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan, Nachführung 2015, vom Kantonsrat genehmigt am 30. Oktober 2017, listet unter Kapitel V, V.1 Gesamtverkehr und V.2 Strassen, die Grundsätze der Investitionspolitik im Kantonsstrassenbau auf:

- Prioritärer Mitteleinsatz für die Werterhaltung bestehender Strassen, vor allem für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fussgänger;
- Berücksichtigung weiterer Nutzungsbedürfnisse, insbesondere Anforderungen der Aufenthalts- und Wohnqualität, der Erschliessung, des Ortsbildes und der Durchfahrtsmöglichkeiten;
- Beachten der Gestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung der historisch gewachsenen baulichen Strukturen und des ökologischen Ausgleichs;
- Ortsdurchfahrten besser auf die Bedürfnisse der Siedlungsqualität abstimmen und aufwerten;
- Umsetzen der verkehrlichen A-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm und Ausweitung des Langsamverkehrskonzeptes der Agglomeration St. Gallen – Bodensee auf die übrigen Gemeinden

#### 1.5 Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard

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

Das geometrische Normalprofil GNP ist die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnitts, welche für eine bestimmte Strecke oder eine Strassenklasse anzuwenden sind. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile der massgebenden Verkehrsteilnehmer (Motorfahrzeug, Velofahrer, Fussgänger) entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des GNP. Das so festgelegte GNP gestattet den Verkehrsteilnehmern, sich sicher sowie gemäss der festgelegten Verkehrsqualität fortzubewegen.

Die Schweizer Normen wurden im Sommer 2017 angepasst. Die notwendigen Breiten für die Grundabmessung des Verkehrsteilnehmers, für den Bewegungsspielraum, den Gegenverkehrszuschlag und den Sicherheitszuschlag wurden erhöht<sup>4</sup>. Der Kanton behält vorläufig die alten Breiten.

**Anhang 7.4: für die drei Ausserrhoder Strassenklassen je das geometrische Normalprofil**

<sup>2</sup> SR 814.41

<sup>3</sup> bGS 612.2

<sup>4</sup> SN 640 202, Geometrisches Normalprofil, gültig ab 30. Juni 2017



Appenzell Ausserrhoden

**3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm  
für die Periode 2019 - 2022**

**Exemplar Vernehmlassung  
1.2. 2018 – 30.04.2018**

# Verkehrsregelnverordnung (VRV)<sup>1</sup>

741.11

vom 13. November 1962 (Stand am 7. Mai 2017)

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 9 Absätze 1<sup>bis</sup>, 2 und 3, 31 Absätze 2<sup>bis</sup> und 2<sup>ter</sup>,  
41 Absatz 2<sup>bis</sup>, 55 Absatz 7 Buchstabe a, 57 und 106 Absatz 1 des  
Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>2</sup> (SVG)  
und auf Artikel 12 Absätze 1 Buchstabe c und 2 des Umweltschutzgesetzes  
vom 7. Oktober 1983<sup>3,4</sup>

*verordnet:*

## Einleitung

### Art. 1 Begriffe<sup>5</sup> (Art. 1 SVG)

<sup>1</sup> Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützten Verkehrsflächen.

<sup>2</sup> Öffentlich sind Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen.

<sup>3</sup> Autobahnen und Autostrassen sind die dem Motorfahrzeugverkehr vorbehaltenen und entsprechend signalisierten Strassen (Art. 45 Abs. 1 der V vom 5. Sept. 1979<sup>6</sup> über die Strassensignalisation, SSV)<sup>7</sup> Autobahnen weisen eine getrennte Fahrbahn für jede der beiden Richtungen auf und sind frei von höhengleichen Kreuzungen.

<sup>4</sup> Fahrbahn ist der dem Fahrverkehr dienende Teil der Strasse.

<sup>5</sup> Fahrstreifen sind markierte Teile der Fahrbahn, die für die Fortbewegung einer Fahrzeugkolonne Raum bieten (Art. 74 SSV).<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Radwege sind die für Radfahrer bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege (Art. 33 Abs. 1 SSV).<sup>9</sup>

### AS 1962 1364

<sup>1</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Jan. 1989, in Kraft seit 1. Mai 1989 (AS 1989 410).

<sup>2</sup> SR 741.01

<sup>3</sup> SR 814.01

<sup>4</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 15. Jan. 2017 (AS 2016 5129).

<sup>5</sup> Gemäss Ziff. I der V vom 15. Mai 2002, in Kraft seit 1. Aug. 2002 (AS 2002 1931) wurden im ganzen Erlass die Randtitel in Sachüberschriften umgewandelt.

<sup>6</sup> SR 741.21. Heute: Signalisationsverordnung

<sup>7</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Jan. 1989, in Kraft seit 1. Mai 1989 (AS 1989 410).

<sup>8</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Jan. 1989, in Kraft seit 1. Mai 1989 (AS 1989 410).

<sup>9</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Jan. 1989, in Kraft seit 1. Mai 1989 (AS 1989 410).

d.<sup>206</sup> in einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrradern oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.

<sup>4</sup> Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen zusätzlich zu den Möglichkeiten nach Absatz 3 ein Kind auf einem sicheren Kindersitz mitführen. Der Sitz muss namentlich die Beine des Kindes schützen und darf den Radfahrer nicht behindern.

5 ...<sup>207</sup>

<sup>6</sup> Auf mehrspurigen Fahrrädern kann die kantonale Behörde mehr Plätze bewilligen als Pedalpaare vorhanden sind.

### III. Masse und Gewichte

#### Art. 64<sup>208</sup> Breite

(Art. 9 Abs. 1 und 4, 20, 25 SVG)<sup>209</sup>

<sup>1</sup> Motorfahrzeuge und Anhänger dürfen 2,55 m, klimatisierte Fahrzeuge, deren feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und deren Seitenwände einschliesslich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind, 2,60 m breit sein.<sup>210</sup> Für den seitlichen Überhang der Ladung gilt Artikel 73 Absatz 2.

<sup>2</sup> Arbeitsfahrzeuge, Tiertransportfahrzeuge, Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h, landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und Tierführwerke dürfen eine Breite von 2,55 m auch auf Strassen aufweisen, auf denen eine Höchstbreite von 2,30 m signalisiert ist.<sup>211</sup>

<sup>3</sup> Schneeräumgeräte dürfen breiter sein als die zu ihrem Einsatz verwendeten Fahrzeuge, müssen jedoch auffällig gekennzeichnet sein.

<sup>206</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Nov. 2013, in Kraft seit 1. Jan. 2014 (AS 2013 4687).

<sup>207</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 2. März 2012, mit Wirkung seit 1. Juli 2012 (AS 2012 1821).

<sup>208</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 7. März 1994, in Kraft seit 1. April 1994 (AS 1994 816).

<sup>209</sup> Eingefügt durch Anhang 1 Ziff. II 4 der V vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (AS 1995 4425). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 30. Juni 2004, in Kraft seit 1. Jan. 2005 (AS 2004 3519).

<sup>210</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 6. Mai 1998, in Kraft seit 15. Mai 1998 (AS 1998 1465).

<sup>211</sup> Fassung gemäss Anhang 1 Ziff. 1 der V vom 2. Sept. 1998, in Kraft seit 1. Okt. 1998 (AS 1998 2352).

**Art. 65<sup>212</sup>** Länge  
(Art. 9 Abs. 1 SVG)<sup>213</sup>

<sup>1</sup> Die Länge der Fahrzeuge darf ohne Ladung höchstens betragen für:

	Meter
a. Motorwagen, ausgenommen Gesellschaftswagen	12,00
b. Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger	12,00
c. Gesellschaftswagen mit zwei Achsen	13,50
d. Gesellschaftswagen mit mehr als zwei Achsen	15,00
e. Sattelmotorfahrzeuge	16,50
f. Anhängerzüge	18,75
g. Gelenkbusse	18,75. <sup>214</sup>

<sup>2</sup> Die Länge der Gelenkbusse und der anderen Gesellschaftswagen darf einschliesslich der Länge von abnehmbaren Zubehörteilen wie Skiboxen die Höchstlänge nach Absatz 1 nicht überschreiten.<sup>215</sup>

<sup>3</sup> Bei Fahrzeugen, die für den Transport von mehrspurigen Motorfahrzeugen besonders eingerichtet sind, dürfen Stützvorrichtungen zur Sicherung der beförderten Fahrzeuge die zulässige Länge im Rahmen des zulässigen Überhangs (Art. 73 Abs. 3) um höchstens 1,10 m nach hinten und um höchstens 0,50 m nach vorne überschreiten.

<sup>4</sup> Bei Sattelmotorfahrzeugen, die im unbegleiteten kombinierten Verkehr 45-Fuss-Container und vergleichbare Transportbehälter von 45 Fuss Länge befördern, darf, auch im leeren Zustand, die zulässige Länge nach Absatz 1 Buchstabe e um höchstens 0,15 m überschritten werden.<sup>216</sup>

**Art. 65<sup>a217</sup>** Kreisfahrt

Motorfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im Fahrzustand müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem äusseren Durchmesser von 25 m und einem inneren Durchmesser von 10,60 m bewegen können, ohne dass die Projektion eines Fahrzeugteils (ausgenommen Rückspiegel und vordere Richtungsblinker) auf der Fahrbahn ausserhalb der Kreisringfläche zu liegen kommt. Von dieser Regelung ausge-

<sup>212</sup> Fassung gemäss Anhang 1 Ziff. II 4 der V vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, in Kraft seit 1. Okt. 1995 (AS 1995 4425).

<sup>213</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 30. Juni 2004, in Kraft seit 1. Jan. 2005 (AS 2004 3519).

<sup>214</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Okt. 2002, in Kraft seit 1. Dez. 2002 (AS 2002 3565).

<sup>215</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Okt. 2002, in Kraft seit 1. Dez. 2002 (AS 2002 3565).

<sup>216</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. April 2017, in Kraft seit 7. Mai 2017 (AS 2017 2649).

<sup>217</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 7. März 1994, in Kraft seit 1. April 1994 (AS 1994 816).



# Amtsblatt

Nr. 3 Freitag, 22. Januar 2010

**Art. 15** Fachstelle Langsamverkehr (Art. 25 Abs. 2 StrG)

Fachstelle des Kantons für den Langsamverkehr ist das Planungsamt.

**Art. 16** Technische Vorschriften  
a) Kantonsstrassen

<sup>1</sup> Die nutzbare Fahrbahnbreite der Kantonsstrassen beträgt mindestens:

a) bei Hochleistungsstrassen: 7.50 m;

b) bei Hauptverkehrsstrassen: 6.50 m;

c) bei Regionalverbindungsstrassen: 6.00 m;

d) bei Lokalverbindungsstrassen: 5.50 m.

<sup>2</sup> Bei bestehenden Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen können die Minimalbreiten unterschritten werden, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

<sup>3</sup> Im Übrigen erfolgt der Strassenbau nach den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik, insbesondere den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassenfachleute.

<sup>4</sup> Von den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik kann im Sinne von einfacheren und kostengünstigeren Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen.

**Art. 17** b) Gemeindestrassennetz

<sup>1</sup> Sind in einem kommunalen Reglement oder einem Sondernutzungsplan keine technischen Vorschriften (Fahrbahnbreite, Anzahl Fahrspuren, Anzahl Trottoirs, maximale Steigung etc.) geregelt, erfolgt der Strassenbau nach den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik, insbesondere den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute.

<sup>2</sup> Im Übrigen gilt Art. 16 sinngemäss.

**Art. 18** c) Signalisation

Soweit die Signalisation nicht durch die Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr geregelt ist, sind die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute sowie die Vollzugshilfen des Bundes zu beachten.

## RICHTLINIE ZUR STRASSENINFRASTRUKTUR VERABSCHIEDET

Brüssel, 19.6.2008 (eva)

Das Europäische Parlament (EP) hat am 19. Juni in Straßburg die einst heftig umstrittene EU-Richtlinie zum Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur mit der großen Mehrheit von 498 Ja- und 8 Nein-Stimmen sowie 6 Enthaltungen gebilligt. Da der Abstimmung eine Einigung mit dem EU-Ministerrat vorausgegangen war, kann das Gesetz schon in erster Lesung verabschiedet werden. Die Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Angenommen wurde damit der Bericht des deutschen EU-Abgeordneten Helmut Markov (Linksfraktion). Er erklärte, dass es nach einer anderthalbjährigen Debatte und einer Ablehnung im EP-Verkehrsausschuss vor einem Jahr jetzt einen Kompromiss gebe, der ein „allererster Schritt in die richtige Richtung“ sei. Anerkannt würde damit, dass zu den elementaren Faktoren der Verkehrssicherheit neben Fahrerverhalten und Fahrzeugbeschaffenheit auch die Straße selbst gehöre, zu deren Sicherheit bisher keine EU-Regeln existierten. Markov bedauerte, dass sein Vorschlag zur Ausweitung der Bestimmungen über das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) hinaus keine Mehrheit gefunden habe. Das sei „unverständlich“, denn Qualitätsanforderungen an das Verkehrsnetz hörten nicht an Ländergrenzen auf und „jeder Fahrer hat ein Recht auf gute Straßen“, sagte der Berichterstatter, der den Kern des nun veränderten Richtlinienentwurfs skizzierte. Gegeben werde eine Anleitung für ein einheitliches Sicherheitsmanagement nach bestmöglichen Praktiken für alle Phasen von der Planung über den Bau und Betrieb bis zum Unterhalt von Straßen. Die Richtlinie verlange von den Ländern, den Sicherheits-effekt von Straßenbauvorhaben zu bewerten. Streckenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit sollen besonders geprüft und für die Kraftfahrer als risikoreiche Gefahrenstellen ausgewiesen werden. Stellt ein Staat Warnschilder auf, müssen sie dem Wiener Übereinkommen von 1968 zu Straßenverkehrszeichen entsprechen. Zu den in der Richtlinie aufgelisteten Korrekturmaßnahmen für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gehören die Verbreiterung der Straße und Standstreifen, eine bessere Reifenhaftung des Straßenbelags, die Beseitigung gefährlicher Hindernisse neben der Fahrbahn sowie weniger Tempobeschränkungen, dafür aber die verstärkte Überwachung ihrer Einhaltung. Permanent gesucht werden sollte für maximal sichere Straßen nach neuen technischen Möglichkeiten mit EU-weiter Nutzung. Dringlich sei eine „ausreichende Zahl sicherer Parkplätze“ insbesondere für Lastwagen und Busse, damit ihre Fahrer die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können. Die deutsche Christdemokratin Renate Sommer forderte die EU-Kommission auf, künftig keine „überflüssigen Gesetzesvorschläge ohne Mehrwert“ wie den vom Oktober 2006 vorzulegen. In der jetzt veränderten Form könne ihre Fraktion die Richtlinie akzeptieren. Sie lasse den Staaten den nötigen „Handlungsspielraum“, um ihre funktionierenden Verfahren zum Bau sicherer Straßen beizubehalten. Die Christdemokraten/Konservativen hatten dem Projekt ihre Zustimmung verweigert, da sie in ihm einen Eingriff in nationale Kompetenzen sahen und einen unnötig hohen Verwaltungs- und Finanzaufwand befürchteten. EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani erklärte, dass durch die Anwendung der Richtlinie jährlich etwa 70 000 Kfz-Crashes vermeidbar würden.

**Bestimmen des geometrischen Normalprofils**

**Détermination du profil géométrique type**

**Grundbegegnungsfall**

**Cas de croisement/dépassement de base**

Grundbegegnungsfall Cas de croisement/dépassement de base			
	Verkehrsteilnehmer / Usagers de la route		Bemerkungen Remarques
	LW (75 km/h)	LW (75 km/h)	
	Breiten / Largeurs [m]		Total
Grundabmessung / Dimension de base	2,55	2,55	= 5,10
Bewegungsspielraum / Marge de mouvement	2 × 0,25	2 × 0,25	= 1,00
Sicherheitszuschlag / Marge de sécurité			
- Innerer Zuschlag innerhalb Fahrbahn marge interne sur la chaussée	1 × 0,30	1 × 0,30	= 0,60
- (äusserer Zuschlag ausserhalb Fahrbahn marge externe en dehors de la chaussée)	(1 × 0,30)	(1 × 0,30)	(= 0,60)
Total pro Verkehrsteilnehmer Total par usager de la route	3,35 (3,65)	3,35 (3,65)	= 6,70 (= 7,30)
Gegenverkehrszuschlag Supplément pour circulation bidirectionnelle		0,60	
Total Fahrbahnbreite Largeur totale de la chaussée		7,30	
Minimale lichte Breite Largeur libre minimale		(7,90)	2 äussere Sicherheitszuschläge 2 marges de sécurité externes

Tab. 6  
Grundbegegnungsfall

Tab. 6  
Cas de croisement/dépassement de base

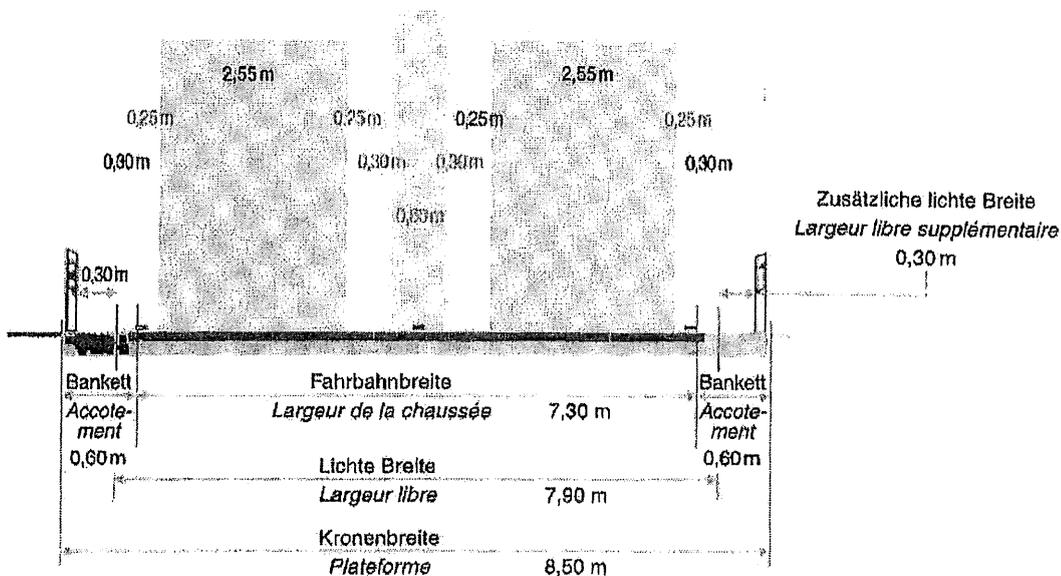


Abb. 3  
Grundbegegnungsfall

Fig. 3  
Cas de croisement/dépassement de base

## Andere Begegnungsfälle

## Autres cas de croisement/dépassement

Anderer Begegnungsfall Autre cas de croisement/dépassement				
	Verkehrsteilnehmer / Usagers de la route			Bemerkungen Remarques
	LW (60 km/h)	LW (60 km/h)	PW (0 km/h)	
	Breiten / Largeurs [m]			Total
Grundabmessung / Dimension de base	2,55	2,55	1,85	= 6,95
Bewegungsspielraum / Marge de mouvement	2 × 0,25	2 × 0,25	–	= 1,00
Sicherheitszuschlag / Marge de sécurité				
– innerer Zuschlag Fahrbahn marge interne sur la chaussée	1 × 0,30	2 × 0,30	1 × 0,20	= 1,10
– (äusserer Zuschlag ausserhalb Fahrbahn marge externe en dehors de la chaussée)	(1 × 0,30)	–	(1 × 0,20)	(= 0,50)
Total pro Verkehrsteilnehmer Total par usager de la route	3,35 (3,65)	3,65	2,05 (2,25)	= 9,05 (= 9,55)
Gegenverkehrs-/Überholzuschlag Supplément pour croisement/dépassement		0,40 + 0,30		= 0,70
Total Fahrbahnbreite Largeur totale de la chaussée		9,75		
Minimale lichte Breite				2 äussere Sicherheitszuschläge
Largeur libre minimale		10,25		2 marges de sécurité externes

Tab. 7  
Anderer BegegnungsfallTab. 7  
Autre cas de croisement/dépassement

Anderer Begegnungsfall Autre cas de croisement/dépassement				
	Verkehrsteilnehmer / Usagers de la route			Bemerkungen Remarques
	LW (30 km/h)	LW1 (30 km/h)	LW2 (10 km/h)	
	Breiten / Largeurs [m]			Total
Grundabmessung / Dimension de base	2,55	2,55	2,55	= 7,65
Bewegungsspielraum / Marge de mouvement	2 × 0,20	2 × 0,20	–	= 0,80
Sicherheitszuschlag / Marge de sécurité				
– innerer Zuschlag innerhalb Fahrbahn marge interne sur la chaussée	1 × 0,30	2 × 0,30	1 × 0,30	= 1,20
– (äusserer Zuschlag ausserhalb Fahrbahn marge externe en dehors de la chaussée)	(1 × 0,30)	–	(1 × 0,30)	(= 0,60)
Total pro Verkehrsteilnehmer Total par usager de la route	3,25 (3,55)	3,55	2,85 (3,15)	= 9,65 (= 10,25)
Gegenverkehrs-/Überholzuschlag Supplément pour croisement/dépassement		0,05 + 0,30		= 0,35
Total Fahrbahnbreite Largeur totale de la chaussée		9,90		
Minimale lichte Breite				2 äussere Sicherheitszuschläge
Largeur libre minimale		10,50		2 marges de sécurité externes

**Betreff:** Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

Auch wenn wir als Privatpersonen nicht auf der Liste der Adressaten der Vernehmlassung über das „3. Kantonale Strassenbau- & Investitionsprogramm 2019-2022“ figurieren, erlauben wir uns doch einige Bemerkungen dazu einzubringen und hoffen erhört zu werden. Da unser Berufsverband (ASTAG Ostschweiz) auch nicht auf der Liste steht, denken wir, dass unsere Gedanken dazu, auch durch die Berufskollegen des Nutzverkehrs unterstützt würden.

Grundsätzlich finden wir es sehr wertvoll, dass wir zu den Strassenausbauplanungen des Kantons Stellung nehmen können. Die beabsichtigten Verbesserungen am Strassennetz finden wir sinnvoll und die Verteilung der Mittel einigermaßen ausgewogen. Akuter Handlungsbedarf bzw. eine höhere Priorität auf Stufe Kanton sehen wir jedoch bei denjenigen Strassenabschnitten die unseren Kanton mit der übrigen Welt verbinden.

Wir Appenzeller können leider nichts dafür, dass das Stadt-St. Galler Strassennetz im vorletzten Jahrhundert – als alle Wege zum Rathaus führten – stehen geblieben ist und darum den zeitgemässen und zukünftigen Verkehr zu Land nicht mehr störungsfrei bewältigen kann. Das geplante **Verkehrssystemmanagement (VSM)** verschärft die Probleme der Anbindung der beiden Halbkantone an das übergeordnete Netz, statt es zu lösen. Darum sollten sich die Kantone für andere, bessere Lösungen stark machen und diese allenfalls auch finanziell unterstützen.

Die täglichen Verkehrsstaus auf der Teufenerstrasse in St. Gallen sollten ohne das geplante VSM reduziert werden können, welches die Verlagerung des Rückstaus auf das Gebiet von Teufen vorsieht. Grundsätzlich wird der Stau durch die linksabbiegenden Fahrzeuge in die Oberstrasse verursacht. Dieses grosse Problem sollte darum von der Stadt vordringlich gelöst werden.

Die Staulänge bis zum Nest beträgt morgens und abends je ca. 1 km, tagsüber erreicht der stark stockende, dauernde Kolonnenverkehr eine Länge von mehr als 500 m. Ein Rückstau von mehr als 400 m auf das Teufener Gemeindegebiet, hätte auch Auswirkungen auf den Teufener Schulbusbetrieb.

Besonders zu erwähnen ist der Einsatz für einen **Liebegg-Tunnel**. Aus den Ausführungen auf Seiten 27 und 28 geht hervor, dass der Regierungsrat diese Kapazitätserweiterungen unterstützt. Das sind in unseren Ohren aber nur Absichtserklärungen und leere Worte. Zusammen mit dem Kanton St. Gallen könnten doch bereits konkretere Planungen für diese neue Verbindungsstrasse die für unseren Kanton enorm wichtig ist, finanziert und realisiert werden. Das wären dann mehr als nur Absichtserklärungen.

Weiter sieht das Programm vor, die **Strassenprofile** aus den späteren 80iger Jahre beizubehalten, statt die aktualisierten Masse des VSS für neu geplante Strassensanierungen vorzusehen. Wir empfinden dieser Entscheid als Schlag gegen die Strassenbenutzer. Heute sind wohl weniger – bzw. sehr selten - Fuhrwerke mit Tierzug auf den Strassen anzutreffen. Dafür wird heute der Strassenraum von den unterschiedlichsten Verkehrsarten und in einer grösseren Anzahl als früher beansprucht.

Besonders zu erwähnen sind, neben individuellem und öffentlichen Fahrzeugverkehr welche den Grossteil der Nutzer stellen: Fahrräder (mit und ohne Unterstützungsmotoren), landwirtschaftliche Fahrzeuge aller Grössen und Längen, (sogar solche mit bis 3,00 m Breite) gewerbliche Fahrzeuge (Baumaschinen und Lastwagen) mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von 20 bis 40 km/h. All diese sollen auch gefahrlos von den anderen Motorfahrzeugen gekreuzt und überholt werden können. Nicht nur die Landwirtschaftsfahrzeuge sind alle schwerer und breiter geworden auch die übrigen Verkehrsteilnehmer

haben an „Breite“ zugelegt. Personenwagen wie Lastwagen oder Busse sind und werden eher noch breiter. Darum möchten Sie doch auch die aktuellen **breiteren Strassenprofile des VSS** in unserem Kanton anwenden.

Als Verkehrsteilnehmer sind uns die kantonale Besonderheit des „**Kontergefälles**“ am äusseren Strassenrand schon mehrfach positiv aufgefallen. Dadurch fliesst viel weniger Schmelzwasser in die Fahrbahn als dies in vergleichbaren anderen Kantone der Fall ist. Dieser Teil der Strasse kann jedoch nur beschränkt als Fahrbahn – eher als Bankett - gerechnet werden. Auch darum sollten die Fahrbahnbreiten auf allen drei Strassentypen angehoben werden.

Es würde uns sehr freuen, wenn Sie sich unseren Vorschlägen anschliessen könnten und grüssen Sie freundlichst:

Paul Studach

Johannes Studach  
Entsorgung & Transporte  
Bühlerstrasse 698  
9053 Teufen  
071 335 70 70

Schwellbrunn,

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>Jr</i>			
EINGANG: 13 April 2018			
Erlöd.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Mc</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

**EINSCHREIBEN**  
 Tiefbauamt AR  
 Kasernenstr. 17A  
 9100 Herisau

### Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen.

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse

Frehner + Co. AG  
Halden 87  
9103 Schweflbrunn  
071/351 65 42



Beilagen:

- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202



Kanalreinigung  
 Muldenservice  
 Kippertransporte  
 Entsorgung

EINSCHREIBEN  
 Tiefbauamt AR  
 Kasernenstr. 17A  
 9100 Herisau

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>Ke-Si</i>			
EINGANG: 12. April 2018			
Erled.	Kennzn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>Ke</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

Heiden, 10.04.2018

**Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelnverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen.

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse



Yvonne Lenggenhager  
Geschäftsführung

Beilagen:

- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202



transporte ag  
www.run-transporte.ch

50

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an: <i>JV</i>			
EINGANG: 13 April 2018			
Erlied.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>JK</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

### EINSCHREIBEN

Tiefbauamt AR  
Kasernenstr. 17A  
9100 Herisau

## Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelnverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen.

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.



transporte ag  
www.run-transporte.ch

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden, bevor es auf unseren Strassen zu Unfällen unter diversen Verkehrsteilnehmern kommt. Wir denken vorwiegend an die zunehmende Anzahl von E-Bikes, welche für Lastwagen auf den zu schmalen Hauptstrassen in unserem Kanton ein Verkehrshindernis sind und PW-Fahrer zum riskanten Überholen animieren, weil das vorausfahrende E-Bike nicht gesehen wird und nur der LKW als Hindernis wahrgenommen wird.

Der Verkehr nimmt unaufhaltsam zu. Bitte erhöhen Sie die Sicherheit für alle auf unseren Strassen im Kanton AR.

Herisau, 11. April 2018

Freundliche Grüsse

r+n transporte ag

Marlise Nef  
Geschäftsführerin

Beilagen:

- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202

54

Departement Bau und Volkswirtschaft
Geht an: TBA jr
E: 17. April 2018
Kopie an: ke
Geschäft:

**Einschreiben**

Herr Regierungsrat  
Dölf Biasotto  
Departement Bau- und Volkswirtschaft  
Tiefbauamt  
Kasernenstrasse 17A  
CH-9102 Herisau

St. Gallen, 16. April 2018

**Vernehmlassung 3. kantonales Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019- 2022  
Stellungnahme der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL**

Sehr geehrter Herr Biasotto  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können danken wir Ihnen bestens.

**1. Allgemeine Bemerkungen**

Wie in Ihrem Begleitschreiben richtig erwähnt, ist ein leistungsfähiges, sicheres und zweckmässiges Strassennetz Voraussetzung für eine gut funktionierende Volkswirtschaft. Im Kanton AR spielt das Kantonsstrassennetz nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für die Grundversorgung des Kantons mit Gütern eine zentrale Rolle. Wir begrüssen daher, dass das Strassennetz auf die künftigen, verkehrlichen Anforderungen ausgerichtet werden soll.

Die ASTAG als Vertreter des Schwerverkehrs (Lastwagen und Reisebusse), möchte an dieser Stelle auf die wirtschaftliche Bedeutung der Transportbranche hinweisen.

Heute werden im Kanton AR rund 95% der Güter auf der Strasse transportiert. Dies geschieht gross mehrheitlich durch Lastwagen über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht. Für die Ver- und Entsorgung des Kantons, hat der Lastwagen somit eine zentrale, systemrelevante Bedeutung.

Auch ist es für einen Tourismuskanton von Notwendigkeit, dass moderne Reisebusse Ihre Gäste bequem und sicher an die zahlreichen touristischen Ziele fahren können.

**2. Strassenbreiten und Verkehrssicherheit**

Mit dem vorliegenden Vernehmlassungsentwurf sind wir inhaltlich grossmehrheitlich einverstanden. Einzig der Punkt „Strassenbreite und angewendete VSS Normen“ ist für uns völlig unbefriedigend, entsprechend beschränkt sich unsere Stellungnahme auf diesen wichtigen Punkt.

In den letzten Jahrzehnten wurden die schweizerischen Fahrzeugnormen denen der EU angeglichen. So wurde die Breite von Lastwagen und Reisebussen schrittweise von 2.30 Metern auf heute 2.60 Metern erhöht. Parallel dazu, haben sich die zulässigen Fahrzeug-Gesamtwichte von ursprünglich 28 Tonnen auf heute 40 Tonnen erhöht. (im kombinierten Verkehr gar auf 44 Tonnen).

Um mit dieser technischen Entwicklung Schritt halten zu können, wurden die Strassenbaunormen (VSS-Norm) laufend überarbeitet und der technischen Entwicklung angepasst.

Es ist für uns daher unerklärlich, dass Sie auf Seite 5 (Ziff. 1.5) der Vernehmlassung richtigerweise schreiben, dass im Sommer 2017 die VSS-Normen angepasst wurden, aber für den Kanton AR festhalten „Der Kanton behält vorläufig die alten Breiten“ und damit an einer völlig veralteten Norm aus dem Jahr 1992 festhalten.

Zwei sich kreuzende Lastwagen oder Busse beanspruchen heute 60 cm mehr Fahrraum als damals, dies notabene bei höheren Fahrzeuggewichten. Um eine Streifkollision zu vermeiden, sind die Lenker schwerer Fahrzeuge somit gezwungen, mit ihren Fahrzeugen an den äussersten Rand der verfügbaren Fahrbahn zu fahren. Teure Schäden und erhöhter Unterhalt an Randabschlüssen und eine starke Abnutzung des Banketts sind daher unausweichlich. Dieser Umstand sollte in Ihren Überlegungen entsprechend gewichtet werden.

Auch ist es aus Sicht der Verkehrssicherheit unverantwortlich im Wissen, dass Fahrzeuge immer breiter und schwerer geworden sind, an einer völlig veralteten Norm festzuhalten. Den Zeitpunkt einer Lancierung des neuen Strassenbauprogrammes erachten wir genau als richtig, um neue und aktuelle Normen in die Planung einzubeziehen. Strassenbauprojekte sind Generationenprojekte. Daher darf es nicht sein, dass mit Steuergeldern, auf der Normenbasis von 1992, für die Zukunft gebaut wird.

Aus diesem Grund stellen wir folgende Anträge:

**Antrag 1:**

Für das kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019-2022, ist zwingend die aktuelle VSS-Norm SN 640 202 von 2017 anzuwenden.

**Antrag 2:**

Die Strassenverordnung, Art. 16, Absatz b, soll den neuen Gegebenheiten angepasst werden, Dies bedeutet, dass die nutzbare Fahrbahnbreite auf Kantonsstrassen bei Hauptverkehrsachsen mindestens 7,30 Meter zu betragen hat.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und danken für die entsprechende Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse  
ASTAG Sektion Ostschweiz/FL



Martin Lörtscher  
Präsident

**Bänziger Kipper GmbH**  
Bruggmüli 1

CH-9043 Trogen  
Tel. 071 344 16 82  
Fax 071 344 35 48

[baenziger-kipper@bluewin.ch](mailto:baenziger-kipper@bluewin.ch)

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 17. April 2018			
Erlöd.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

**EINSCHREIBEN**  
Tiefbauamt AR  
Kasernenstr. 17A  
9100 Herisau

Trogen, 11. April 2018

### **Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022**

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelnverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen.

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse

Bänziger Kipper GmbH

Markus Bänziger



Beilagen:

- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202

Kantonales Tiefbauamt AR			
Geht an:			
EINGANG: 17. April 2018			
Erl.	Kenntn.	Bericht	Bespr.
Vis.: <i>ve</i>			
Zurück an:		KJ	Kanzlei

**EINSCHREIBEN**  
Tiefbauamt AR  
Kasernenstr. 17A  
9100 Herisau

Speicher 16.04.2018

### Antwort zur Vernehmlassung über das 3. Kantonale Strassenbau- und Investitionsprogramm 2019 - 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Fristgerecht reichen wir unsere Vernehmlassungsantwort zu Ziffer 1.5 (Geometrisches Normalprofil und Ausbaustandard) der Vernehmlassung ein. Dort ist ersichtlich, dass der Kanton AR die seit Sommer 2017 gültigen neuen VSS-Normen für den Strassenbau in der Schweiz bis auf weiteres nicht anwenden will.

Der Ersatz der über 25-jährigen VSS-Normen war längst überfällig, da mit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahre 2001 die Masse für Lastwagen und Busse von der EU (Europäischen Union) übernommen werden mussten. Die maximale Breite der Lastwagen wurde von 2.50 m auf 2.60 m (ohne Rückspiegel!) erhöht. Die in der Schweiz heute gültigen Masse (ohne Rückspiegel!) sind in der VRV (Verkehrsregelnverordnung) ersichtlich. Zudem wurde ab dem Jahre 2001 das Gesamtgewicht für den Schwerverkehr stufenweise bis auf 40 Tonnen erhöht.

Die heute gültige kantonale Strassenverordnung ist unserer Meinung nach veraltet, da dort die minimale Breite für Hauptverkehrsachsen lediglich 6.50 Meter beträgt. In der neuen Norm SN 640202 wurden die Masse aller heutigen Fahrzeuge berücksichtigt und für den Grundbegegnungsfall ist eine Fahrbahnbreite von **7,30 Metern** vorgesehen.

Hauptverkehrsstrassen dienen nicht nur den Lastwagen. Sie werden auch von Bussen des öffentlichen Verkehrs, der Landwirtschaft mit ihren breiten Traktoren und dem Individualverkehr benützt. Im Winter findet aber oft eine Reduktion der nutzbaren Strassenbreite durch Schneemaden statt. Gefahrloses Kreuzen eines Busses mit einem Lastwagen muss auch dann möglich sein.

Im Übrigen wird ein Teil des kantonalen Strassennetzes mit LSVA-Geldern des Schwerverkehrs finanziert (gemäss Vernehmlassung: Ziffer 5.1; gesetzliche Grundlage und Ziffer 5.7.3; LSVA/Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Dass auch die EU an sicheren Strassen interessiert ist, geht aus einem Artikel der euro-news vom 19.06.2008 hervor. Dort steht, dass allein mit der Anwendung der EU-Richtlinie für die Strasseninfrastruktur jährlich ca. 70'000 Verkehrsunfälle vermieden werden könnten.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass der Kanton AR die neuen VSS-Normen momentan nicht anwenden will, obwohl sie wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Zeichen der Verkehrssicherheit stellen wir folgende **Anträge**:

- Der Kanton AR muss per sofort die ab Sommer 2017 gültigen VSS-Normen (insbesondere die Norm SN 640202) anwenden.
- Die kantonale Strassenverordnung ist den neuen Normen unverzüglich anzupassen, d.h. insbesondere ist bei den Hauptverkehrsstrassen die minimale nutzbare Fahrbahnbreite auf 7,30 Meter zu erhöhen.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anträge umgesetzt werden.

Freundliche Grüsse

Erwin Eugster

  
**eugstertransporte ag**  
Wies 35 · 9042 Speicher  
© 071 344 25 25 Fax 071 344 35 77

Margrith Eugster



Beilagen:

- Artikel der euro-news von 19.06.2008
- Auszug aus der neuen VSS-Norm SN 640202