



KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

GESAMTVERKEHRS- STRATEGIE APPENZELL I.RH.

Erlassen von der Standeskommission

am 31. Januar 2023



Vorwort

Mobilität in Appenzell I.Rh.: mobil - nachhaltig - vernetzt

Appenzell I.Rh. entwickelt sich. Sowohl die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner wie auch die Anzahl der Arbeitsplätze sollen in den nächsten Jahren weiterhin massvoll wachsen. Die gesellschaftlichen, kulturellen, touristischen und wirtschaftlichen Angebote erfreuen sich einer immer grösser werdenden Beliebtheit. Jedes Jahr besuchen über 1.6 Mio. Gäste unseren Kanton. Nur etwa 16% davon reisen mit dem öffentlichen Verkehr an. Dazu kommt der motorisierte Berufsverkehr, hauptsächlich mit Wegpendlerinnen und -pendlern. Eigentlich verwunderlich, dass wir heute - mit Ausnahme von wenigen Spitzentagen - nicht stärker unter Verkehrsüberlastungen leiden. Gemäss Verkehrsprognosen wird die Mobilität weiter zunehmen und es gilt, neuen Mobilitätsbedürfnissen und -formen Rechnung zu tragen. Ein funktionierendes und gut abgestimmtes Verkehrssystem ist zentral für den Kanton als Lebensraum, seine Gesellschaft und die Wirtschaft. Die Standeskommission hat deshalb im Herbst 2020 entschieden, in einem übergeordneten Projekt eine Gesamtverkehrsstrategie Appenzell I.Rh. (GVS AI) zu erarbeiten.

Diese Gesamtverkehrsstrategie soll allen Entscheidungsträgerinnen und -trägern eine langfristige Entscheidungsgrundlage bieten. Strategische Aussagen in Form von Leitsätzen, Zielen und Handlungsfeldern können als Leitlinien für künftige verkehrspolitische Überlegungen dienen. Dabei ist es wichtig, dass die Gesamtverkehrsstrategie nicht zu einem «Papiertiger» verkommt, sondern als konkretes Steuerungs- und Planungsinstrument verwendet wird. Es wurde deshalb stark darauf geachtet, dass eine mutige, aber machbare Vision und klar messbare und realisierbare Ziele formuliert wurden.

Die Erarbeitung der Gesamtverkehrsstrategie wurde breit abgestützt. Es wurde nebst dem Planer-, Kern- und Projektteam sowie der politischen Steuerung auch ein Begleitgremium eingesetzt. Mit diesem Begleitgremium wurde sichergestellt, dass die Meinungen aus den verschiedensten Bereichen wie Ämtern, Bezirken, Heimat- und Denkmalschutz, Kantonspolizei, Öffentlicher Verkehr, Schulen, Tourismus, Wirtschaft etc. angehört und soweit möglich berücksichtigt wurden.

Der Grundstein für die neue Vision «mobil - nachhaltig - vernetzt» ist nun gelegt. Mit grosser Motivation können jetzt die nächsten Schritte im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts in Angriff genommen werden.

Allen Beteiligten danke ich für die konstruktive, kollegiale und inspirierende Zusammenarbeit. Und Ihnen, geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger, Leserinnen und Leser, danke ich für das Interesse an der Gesamtverkehrsstrategie und an der weiteren Entwicklung der Lebensqualität in Appenzell I.Rh.

Roland Dähler
Regierender Landammann

Impressum (Stand Anfang 2022)

<i>Auftraggeber</i>	Kanton Appenzell I.Rh., Standeskommission
<i>Politische Steuerung</i>	Bauherr Ruedi Ulmann, Vorsteher Bau- und Umweltsdepartement (Vorsitz) Landammann Roland Dähler Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement Landesfährnich Jakob Signer, Vorsteher Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Reto Camenisch, Präsident Feuerschaugemeinde Appenzell Hauptmann Hannes Bruderer, Präsident Hauptleutekonferenz, Bezirk Oberegg
<i>Begleitgremium</i>	Hauptmann Wilfried Segmüller, Bezirk Schlatt-Haslen Bezirksrätin Ramona Signer, Bezirk Gonten Hauptmann Hannes Bruderer, Bezirk Oberegg Albert Kölbener, Stv. Leiter Amt für Umwelt Marco Seydel, Departementssekretär Volkswirtschaftsdepartement (öffentlicher Verkehr) Markus Walt, Leiter Amt für Wirtschaft (Ämter und Fachstellen der Bereiche Wirtschaft und Tourismus) Lena Denk, Leiterin Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz, Land- und Forstwirtschaftsdepartement Paul Knill, Präsident Fachkommission Heimatschutz Svenja Meienberger, Mitglied Fachkommission Denkmalpflege, SME Architektur Roland Koster, Oblt. Kommandobereiche Kantonspolizei, Sekretär Signalisationskommission, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Thomas Baumgartner, Direktor Appenzeller Bahnen Marielle Müller, Leiterin Untersuchungsentwicklung, Appenzeller Bahnen Guido Buob, Geschäftsführer Verein Appenzellerland Tourismus AI (Vertreter Tourismus) Daniel Brülisauer, Präsident Schulgemeinde Appenzell (Vertreter Schulen) Michael Koller, Präsident Kantonaler Gewerbeverband (Vertreter Gewerbe und Wirtschaft) Corina Del Fabbro, Geschäftsführerin Pro Natura St.Gallen-Appenzell (Vertreterin Verbände)
<i>Kernteam:</i>	Ralf Bürki, Leiter Landesbauamt (Vorsitz) Walter Grob, Leiter Amt für Raumentwicklung Hanspeter Koller, Sekretär Feuerschaugemeinde Bezirksrat Josef Manser, Bezirk Appenzell Hauptmann Josef Inauen, Bezirk Schwende Hauptmann Niklaus Mock, Bezirk Rüte Bruno Streule, Stellvertreter Niklaus Mock, Sekretär Bezirk Rüte André Murer, Projektleitung für das Landesbauamt, murer-bpm GmbH
<i>Projektleitung</i>	André Murer, murer-bpm GmbH, Vertretung des Landesbaumamts
<i>Auftragnehmer</i>	Walter Schaufelberger, Projektleiter, B+S AG Heini Sommer, Stv. Projektleiter, Ecoplan AG
<i>Berichtverfasser</i>	Walter Schaufelberger, Philipp Fuchs und Pascal Burchard, B+S AG Heini Sommer, Ecoplan AG

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	1
2 Einleitung	2
2.1 Ausgangslage	2
2.2 Inhalt und Zielsetzung	4
3 Analyse: Mobilität heute und morgen	5
3.1 Siedlung	6
3.2 Gesamtverkehr.....	9
3.3 Motorisierter Verkehr.....	10
3.4 Öffentlicher Verkehr	11
3.5 Veloverkehr	13
3.6 Fussverkehr	14
4 Vision und Zukunftsbild (2045).....	16
5 Strategie	17
5.1 Ziele	17
5.2 Strategische Stossrichtungen	20
6 Handlungsfelder	22
6.1 Verlagern	22
6.2 Verträglich gestalten.....	24
6.3 Vernetzen.....	26
6.4 Vermeiden.....	27
7 Zusammenspiel 4V-Strategie - Handlungsfelder - Ziele	29

1 Zusammenfassung

Mit der **Gesamtverkehrsstrategie (GVS)** soll die kantonale Verkehrspolitik gefestigt werden. Die im Kanton vorhandenen einzelnen Planungsinstrumente werden aufeinander abgestimmt. Die Gesamtverkehrsstrategie soll eine ganzheitliche Sicht auf den Verkehr und die Mobilität schaffen sowie der Koordination aller Betroffenen und Beteiligten dienen. Die politischen Entscheidungsträger sollen über eine Grundlage zur Lösung verkehrspolitischer Fragestellungen und Überlegungen sowie für nachgelagerte spezifische Teilstrategien, Planungsinstrumente und Programme (kantonaler Richtplan, Strassenbauprogramm, usw.) verfügen. Die Gesamtverkehrsstrategie muss sich dabei in die übergeordnete Entwicklungsstrategie von Wirtschaft und Bevölkerung sowie in das Raumkonzept einbetten.

Die **Analyse** ist die Basis für die Entwicklung der Vision, Ziele, Strategie und insbesondere der Handlungsfelder. Als Resultat einer SWOT-Analyse liegen zu den Themen Siedlung, Gesamtverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Veloverkehr und Fussverkehr die wesentlichen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken vor.

Als wichtige Voraussetzung zur Entwicklung der Gesamtverkehrsstrategie hat der Kanton Appenzell I.Rh. für die Mobilität eine klare **Vision: «mobil - nachhaltig - vernetzt»**. Die Mobilitätsbedürfnisse im Kanton Appenzell I.Rh. sind unter dem Dach der drei Nachhaltigkeitssäulen Gesellschaft, Ökologie und Wirtschaftlichkeit gewährleistet. Das ganze Kantonsgebiet mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur soll gut erreichbar und vernetzt sein. Das Verkehrsangebot¹ soll attraktiv, sicher und komfortabel, energieeffizient und belastungsarm und die Mobilität der Bevölkerung soll sichergestellt sein.

Mit der Gesamtverkehrsstrategie strebt der Kanton Appenzell I.Rh. fünf konkrete, quantifizierbare und somit messbare **Ziele** an, die auf die aktuell grössten verkehrlichen Herausforderungen fokussieren:

- Kontrollierte Entwicklung des MIV
- Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs
- Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung
- Stärken des Veloverkehrs und Miteinbezug neuer Mobilitätsformen
- Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau

Der strategische Ansatz, um die Ziele zu erreichen und zur Lösung der verkehrlichen Herausforderungen sowie Handlungsfelder umfasst die **4V-Strategie** folgende **Stossrichtungen**:

«Verlagern - Verträglich gestalten - Vernetzen - Vermeiden»

Als Grundlage für die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie sind 16 **Handlungsfelder** festgelegt worden, die sich wie folgt den strategischen Stossrichtungen und den Zielen zuordnen lassen:

¹ Elemente, die für die Ortsveränderung einer oder eines Verkehrsteilnehmenden von Bedeutung sind. Zum Beispiel Netze der Verkehrsträger, Einrichtungen zur Steuerung des Verkehrs, Verkehrsmittel, Kosten, Gebühren

Strategische Stossrichtungen	Handlungsfelder	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs	Vernezte Siedlungs- und Verkehrsplanung	Stärkung des Veloverkehrs und Miteinbezug neuer Mobilitätsformen	Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau
		Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4	Ziel 5
V1 Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	x			x	
	V1-2 Parkierung Siedlung optimieren	x				
	V1-3 Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften		x			
	V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken	x				x
	V1-5 ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken		x			x
	V1-6 Direkte, attraktive und sichere Fusswege realisieren	x				
V2 Verträglich gestalten	V2-1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen	x	x			
	V2-2 Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten	x				
	V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen fördern	x			x	
	V2-4 Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur	x				
V3 Vernetzen	V3-1 Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen				x	x
	V3-2 Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr bereitstellen		x			x
	V3-3 Übergeordnete und kantonsinterne Koordination und Interessenvertretung stärken		x		x	x
V4 Vermeiden	V4-1 Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen			x		
	V4-2 Shared Mobility stärken			x		
	V4-3 Ortsunabhängiges Arbeiten fördern			x		

Unter den einzelnen Handlungsfeldern können Zielkonflikte bestehen. Mit der Konzipierung der Massnahmen im Rahmen des zukünftigen Gesamtverkehrskonzepts sind diese Konflikte zu lösen, zu entschärfen sowie eine Priorisierung festzulegen.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Wirtschaft, Siedlung und Tourismus entwickeln sich stetig weiter. Dabei gewinnen Themen wie Klimawandel, demografischer Wandel und Digitalisierung laufend an Gewicht und Bedeutung. All dies hat Einfluss auf die zukünftige Mobilität und den Verkehr im Kanton Appenzell I.Rh.

Heute dienen dem Kanton diverse Instrumente zur Diskussion und Umsetzung verkehrspolitischer Entscheide. Dazu zählen beispielsweise der Richtplan oder eine umfassende Schwachstellenanalyse zum Velo- und Fussverkehr. Lücken bestehen betreffend Teilstrategien wie Strassenbauprogramm, Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr, Veloroutenkonzept usw. sowie ein übergeordnetes Dach zu den Verkehrsträgern und ein mit der Raumplanung abgestimmtes Gesamtbild.

Die aktuellen übergeordneten Perspektiven der Stadeskommission (aktuelle Version 2022-2025, Ende 2021 verabschiedet) fokussieren jeweils auf die nächsten vier Jahre und sind entsprechend nicht auf einen langfristigen Horizont ausgerichtet.

Somit verfügt der Kanton aktuell über kein übergeordnetes Instrument, um auf strategischer Ebene die zukünftige Verkehrsentwicklung und die daraus abzuleitenden Handlungsfelder zu erkennen und die erforderlichen Massnahmen rechtzeitig festzulegen und umzusetzen.

Mit der Gesamtverkehrsstrategie soll die kantonale Verkehrspolitik gefestigt werden. Die im Kanton vorhandenen einzelnen Planungsinstrumente werden aufeinander abgestimmt. Die Gesamtverkehrsstrategie soll eine ganzheitliche Sicht auf den Verkehr und die Mobilität

schaffen sowie der Koordination aller Betroffenen und Beteiligten dienen. Die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger sollen über eine Grundlage zur Lösung verkehrspolitischer Fragestellungen und Überlegungen sowie für nachgelagerte spezifische Teilstrategien, Planungsinstrumente und Programme (kantonaler Richtplan, Strassenbauprogramm, usw.) verfügen. Die Gesamtverkehrsstrategie muss sich dabei in die übergeordnete Entwicklungsstrategie von Wirtschaft und Bevölkerung sowie in das kantonale Raumkonzept einbetten.

Der aktuelle kantonale Richtplan bildet eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Gesamtverkehrsstrategie. Die Strategie und das zukünftige Gesamtverkehrskonzept sind wiederum wichtige Vorgaben für die Weiterentwicklung und die Revision des kantonalen Richtplans (Teil Verkehr).

Die Gesamtverkehrsstrategie bildet die Basis für die Weiterentwicklung der verkehrlichen Fragestellungen. In einem nächsten Schritt soll daraus ein Gesamtverkehrskonzept mit konkreten Massnahmen entstehen, welches dann wiederum die Basis für die Planung und Realisierung einzelner Verkehrsprojekte bildet.

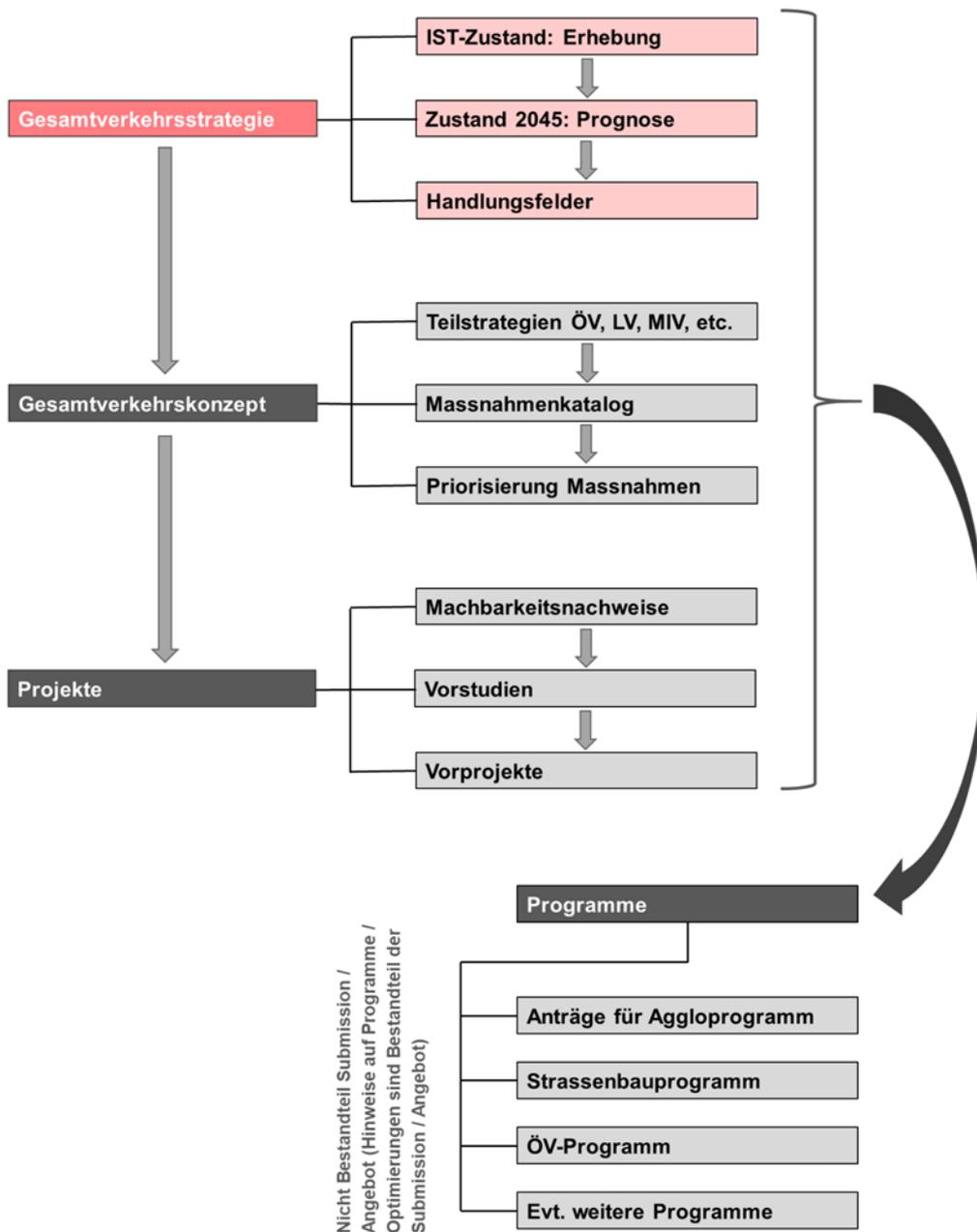


Abbildung 1: Nächste Planungsschritte

2.2 Inhalt und Zielsetzung

Inhalt des vorliegenden Dokuments ist die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Appenzell I.Rh. für den Zielzustand 2045. Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf einer Analyse der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation, enthält die kantonale Vision zur Mobilität, fünf konkrete prioritäre und messbare Ziele, den grundsätzlichen strategischen Ansatz mit vier Stossrichtungen sowie eine Auslegung von 16 Handlungsfeldern, welche die wichtigsten verkehrlichen Bearbeitungsthemen für die nahe Zukunft aufzeigen.

Die Gesamtverkehrsstrategie dient als Grundlage und strategisches Instrument für den kantonalen Richtplan, das Strassenbauprogramm inklusive Mittelfristbudgetplanung sowie für

einen allfälligen Beitritt zum Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee. Die Gesamtverkehrsstrategie baut auf der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf und ist abgestimmt auf Wirtschaft, Tourismus und Landschaft.

Die Standeskommission hat zur Gesamtverkehrsstrategie die folgenden Ziele festgehalten:

Ziele der Gesamtverkehrsstrategie Kanton Appenzell I.Rh.

- Integration vorhandener Teilkonzepte und Strategien in ein kohärentes Gesamtsystem
- Bereitstellung strategischer Grundsätze aus Gesamtverkehrssicht zur Ableitung von Handlungsfeldern, um allfällige Schwachstellen im Verkehrssystem eliminieren zu können
- Kompatibilität zur Strategie Wirtschaft und Wohnen und Einpassung in den Richtplan
- Erhöhung der Mitteleffizienz durch Abstimmung der Investitionen und Ausgaben zwischen den Teilsystemen und Koordination aller Betroffenen und Beteiligten
- Sicherung und Erhöhung der Standortattraktivität des Kantons für Wirtschaft und Wohnen durch ein effizientes Gesamtverkehrssystem mit optimal verzahnten Teilsystemen
- Förderung des Tourismusstandorts Appenzell I.Rh. im schweizweiten Wettbewerb durch attraktive Angebote zur Erreichbarkeit der wichtigen Destinationen
- Steuerungshilfe für politische und fachliche Entscheidungsträgerinnen und -träger
- Fokussierung auf die dringlichsten Probleme respektive Handlungsfelder
- Der Ökologie ist in der Gesamtverkehrsstrategie die entsprechende Beachtung zu schenken
- Der ruhende Verkehr soll in der Gesamtverkehrsstrategie phasengerecht mitberücksichtigt werden

3 Analyse: Mobilität heute und morgen

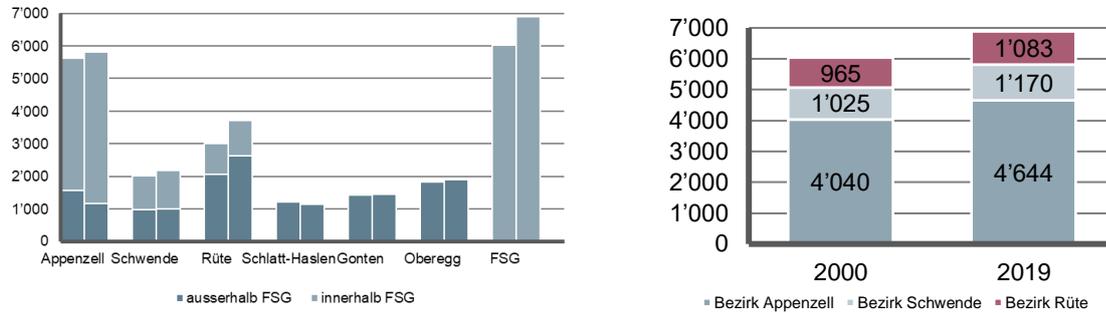
Eine zentrale Grundlage für die Gesamtverkehrsstrategie ist die in diesem Kapitel zusammengefasste Analyse der heutigen und zukünftigen Mobilität sowie der aktuellen Verkehrssituation im Kanton Appenzell I.Rh. Neben den Verkehrsarten und -mengen werden die verkehrsauslösenden Effekte analysiert. Dies sind namentlich die Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.

3.1 Siedlung

Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner nach Bezirken

Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner der Feuerschaugemeinde

Linke Säule: Jahr 2000, rechte Säule Jahr 2019



Anteil Arbeitsplätze (in Vollzeitäquivalenten) nach Bezirken und für die Feuerschaugemeinde

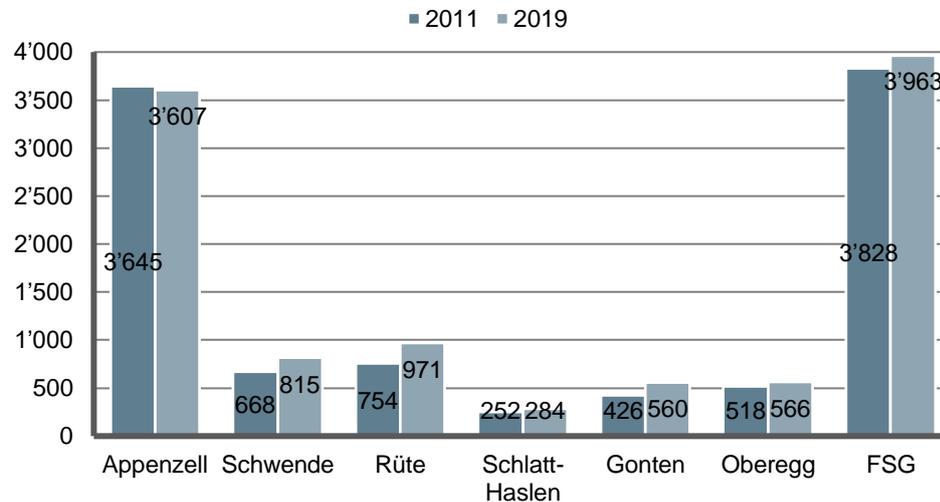


Abbildung 2: Entwicklung der Bevölkerung (oben) und der Arbeitsplätze (unten)

Das Dorf Appenzell ist Kantonshauptort und Zentrum des Kantons. Das Gebiet des Dorfes wird auf drei Bezirke (Appenzell, Schwende, Rüte) aufgeteilt. Die Feuerschaugemeinde², ursprünglich für die Brandwache und -bekämpfung im Dorf aufgestellt, nimmt ausserdem Aufgaben der Strom- und Wasserversorgung sowie der Ortsplanung auf dem Dorfgebiet wahr.

Ausserhalb des Dorfs Appenzell ist das Kantonsgebiet geprägt von der typischen Streusiedlung und der Topografie. Nordöstlich des inneren Landesteils befindet sich als geteilte Exklave der Bezirk Oberegg.

Mehr als 60% der Bevölkerung wohnt in den Bezirken Appenzell (36%) und Rüte 26% (vgl. Abbildung 2). In dem Gebiet der Feuerschaugemeinde sind 43% der Bevölkerung wohnhaft. Die Kantonsbevölkerung ist im Zeitraum zwischen 2000 und 2019 von 15'021 auf 16'128 Einwohnerinnen und Einwohner, das heisst im Jahresdurchschnitt um 0.4% gewachsen. Das grösste Wachstum erfuhr der Bezirk Rüte, von 2'992 auf 3'693 Einwohnerinnen und Einwohner, das heisst mit einer jährlichen Zunahme um 1.1%.

² Die Feuerschaugemeinde umfasst das Dorf Appenzell mit seinen Aussenquartieren mit Siedlungsgebieten in den drei Bezirken Appenzell, Schwende und Rüte

Die Arbeitsplätze konzentrieren sich stark auf die Feuerschaugemeinde (56% der Arbeitsplätze im Kantonsgebiet). Das Arbeitsplatzwachstum im Kanton, von 5'977 im Jahr 2000 auf 6'770 im Jahr 2019, beträgt im Jahresdurchschnitt 1%, wobei in den Bezirken Rüte (von 689 auf 987, jährliche Zunahme von 2.8%) und Gonten (von 458 auf 562, jährliche Zunahme von 1.6%) das grösste Wachstum stattfand (vgl. **Error! Reference source not found.**).

Neben den verkehrintensiven Einrichtungen (Verkaufsstellen) im Dorf Appenzell erzeugen die touristischen Standorte Brülisau, Jakobsbad und Wasserauen punktuell ein hohes Verkehrsaufkommen. Der Tourismus hat im Kanton eine hohe Bedeutung (Wertschöpfung, Beschäftigung).

Der kantonale Richtplan sieht für die Zukunft ein Bevölkerungswachstum von knapp 16'000 im Jahr 2015 auf zirka 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2040, das heisst ein Wachstum von 12.4% innert 25 Jahren (jährlich 0.47%), vor, wobei zwei Drittel des Wachstums im Zentrum Appenzell angestrebt werden. Die Anzahl Arbeitsplätze soll im selben Zeitraum von rund 6'500 um 15.3% auf 7'500 zunehmen. Kantonale Schwerpunktgebiete des Arbeitsplatzwachstums sind das Zentrum Appenzell und das Dorf Oberegg. Arbeitsplätze sollen auch in Dörfern ausserhalb des Zentrums geschaffen werden, um die Wirtschaftskraft der Bezirke zu stärken.

Die Raumentwicklungsstrategie umfasst folgende Punkte:

- Stärkung Zentrum Appenzell: Steigerung der Attraktivität als Versorgungszentrum / Tourismusort
- Erhalt dörfliche Strukturen im Umland: Jeder Bezirk umfasst mindestens ein intaktes Dorf
- Erhalt typische Siedlungsstruktur und typisches Landschaftsbild
- Begrenzung Siedlungsflächenentwicklung auf gut erschlossene Areale
- Kleinere Einzonungen für Wohnen und Arbeiten sollen noch möglich sein

SWOT-Analyse 2021 für Siedlung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intaktes Landschaftsbild ▪ Attraktive Natur- und Kulturlandschaft ▪ Tiefe Lebenshaltungskosten und geringe Steuerbelastung in Appenzell I.Rh. im schweizweiten Vergleich ▪ Hohe Lebensqualität ▪ Intakte und attraktive Ortsbilder ▪ Starke Wettbewerbsposition des kantonalen Baugewerbes gegenüber der ausserkantonalen Konkurrenz. Baufirmen aus dem Kanton Appenzell I.Rh. gewinnen Aufträge in den Nachbarkantonen. ▪ Gutes Einkaufsangebot im Detailhandel ▪ Gut ausgebautes Wanderwegnetz und attraktive touristische Angebote für Sommer und teilweise Winter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwaches Bevölkerungswachstum ▪ Negativer interkantonaler Wanderungssaldo mit Abwanderung gut ausgebildeter Arbeitskräfte ▪ Dienstleistungssektor untervertreten im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt ▪ Ungenügende Verfügbarkeit von Bauland für Gewerbe und Industrie ▪ Grosse saisonale Abhängigkeit im Tourismus ▪ Wenige Zusatzangebote im Tourismus (bspw. Wellness)
Chancen	Risiken
<p>Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlung und Verkehr gezielt aufeinander abstimmen ▪ Hohe Attraktivität von Appenzell I.Rh. als Wohn- und Tourismusort ▪ Trend zum Wohnen auf dem Land durch Homeoffice-Möglichkeiten ▪ Zusätzliche Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor dank Digitalisierung ▪ Verbesserte Erreichbarkeit durch Autobahnzubringer Herisau - Gossau erhöht Attraktivität als Wohnort und Tourismusdestination 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beeinträchtigung der natürlichen Ressourcen und des Landschaftsbilds ▪ Ansteigende Preise für Wohneigentum und in der Folge geringe Attraktivität für junge Familien ▪ Stärkere Konzentration der Arbeitsplätze auf grosse Zentren wie St.Gallen
<p>Tourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaft, Brauchtum und Tradition als Besuchermagnet mit hohem Potenzial ▪ Wandern ist populär ▪ Velofahren wird zunehmend populärer ▪ Biken wird zunehmend populärer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spannungsfeld Mengenausweitung versus qualitativer Tourismus ▪ Fokussierung auf einzelne Regionen (Wasserauen, Dorf Appenzell) ▪ Konflikt zwischen Biken und Wandern ▪ Verschärfung der saisonalen Abhängigkeit durch Klimawandel und noch geringere Bedeutung des Wintertourismus

3.2 Gesamtverkehr

In Abbildung 1 wird das Pendlerverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung des Kantons Appenzell I.Rh. zusammengefasst. Der grösste Austausch findet mit dem Sektor Nord statt, in dem sich die Stadt St.Gallen befindet. Der wegwandelnde Anteil (Pendlerinnen und Pendler mit dem Ausgangspunkt in einem der fünf Bezirke des inneren Landesteils) ist insbesondere in dieser Pendlerbeziehung höher als der zupendelnde Anteil. Bei den bezirksübergreifenden Pendlerströmen innerhalb des inneren Landesteils dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV; 74%), gefolgt vom Velo (12%), dem übrigen Langsamverkehr (8%) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV; 6%). Hierbei sind Pendlerinnen und Pendler innerhalb eines Bezirks nicht inbegriffen.

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt von verschiedenen Faktoren wie dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und von übergeordneten Trends ab. Hierzu zählen Automatisierung und Elektrifizierung der Fahrzeuge; Digitalisierung und Wandel zur Sharing-Mobilität; personalisierte multimodale Angebote und Transportketten; ortsunabhängiges Arbeiten (Homeoffice).



Abbildung 1: Pendlerverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung des Kantons Appenzell I.Rh. ^{3,4}

³ Pendlermatrix 2018, geschützte Werte

⁴ Strukturerhebung 2013-2017 (Pooling). (Für gewisse Pendlerbeziehungen ist die Stichprobe aus der Strukturerhebung nicht gross genug, um eine Angabe zum Modal Split machen zu können - diese Fälle sind mit «k.A.» (keine Angabe) bezeichnet.)

3.3 Motorisierter Verkehr

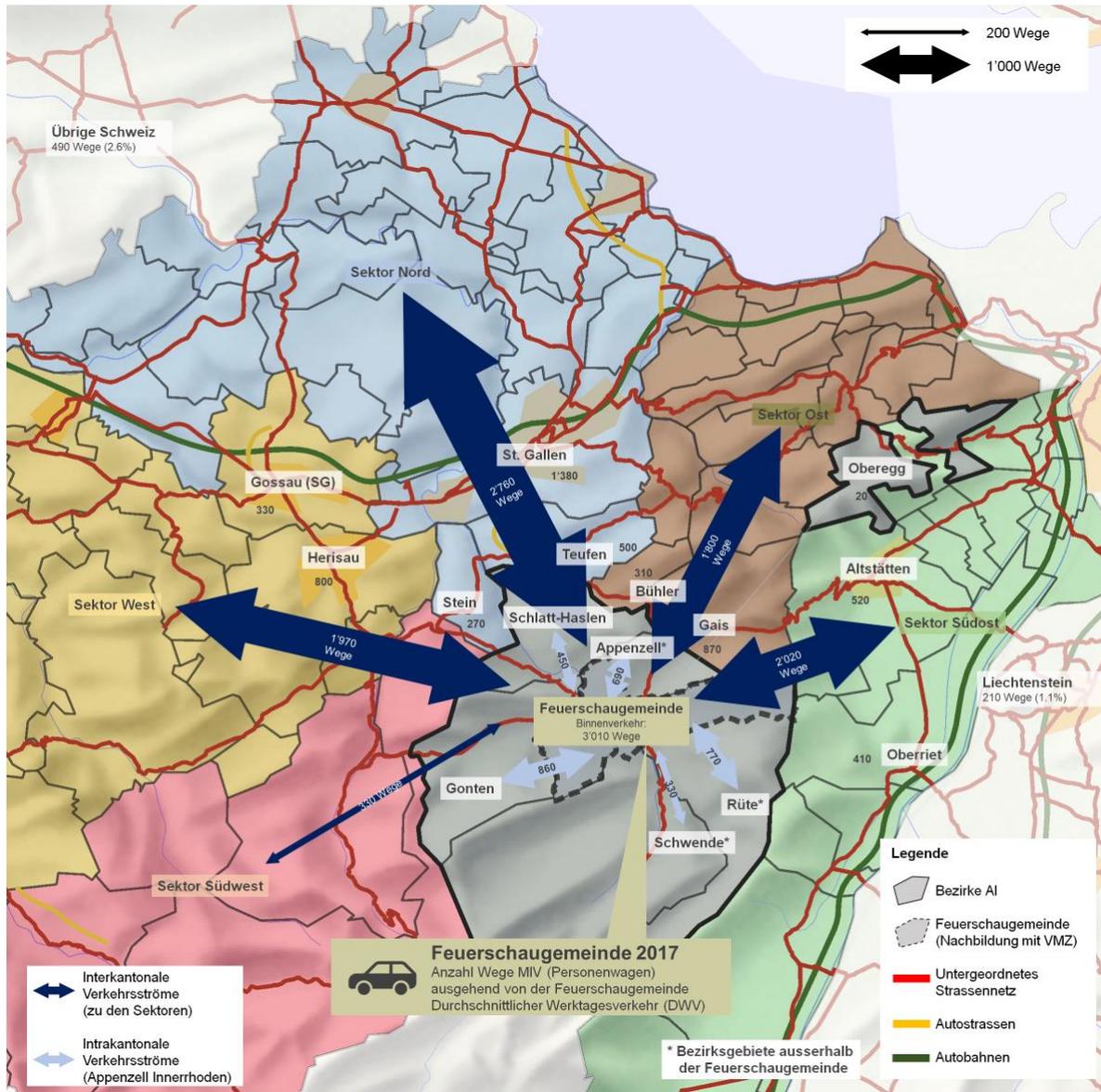


Abbildung 2: Heutige Verkehrsnachfrage MIV

Abgesehen von kurzen Wartezeiten während den Verkehrsspitzen bei einigen Knoten, ist auf dem Strassennetz des Kantons selten mit Stauerscheinungen zu rechnen. Bei starken Verkehrsströmen des Tourismus erreicht jedoch insbesondere die Parkierungsinfrastruktur die Kapazitätsgrenzen.

Gemäss Richtplan⁵ ist ein Neubau des Verkehrskreisels Schmittenbach geplant. Im in Kraft stehenden Sachplan Verkehr⁶ ist ein Autobahnzubringer N25 / Appenzellerland mit offener Beschlussfassung und der Koordination auf Stand Vororientierung aufgeführt. Im Sachplan Verkehr 2050⁷ ist dieser Zubringer nicht mehr enthalten. Der Autobahnzubringer N25 ist im

⁵ Bau- und Umweltdepartement AI (2018), Kantonaler Richtplan Appenzell I.Rh. - Zusammenführung aller Richtplandokumente: Objektblätter / Karten

⁶ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2006) Sachplan Verkehr, Teil Programm

⁷ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2020), Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr: Teil Programm, durch Bundesrat genehmigt am 20. Oktober 2021

nächsten STEP Nationalstrassennetz in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats vom 26. Januar 2022 nicht enthalten.

SWOT-Analyse 2021 für MIV

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenige punktuelle, zeitlich begrenzte Überlastungen auf dem Strassennetz im Kantonsgebiet ▪ Guter Zustand des Strassennetzes ▪ Hohe Verfügbarkeit des Strassennetzes, gute Erschliessungsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungenügendes Parkplatzangebot an Wochenenden und Feiertagen (Tourismus und Freizeit) und dadurch Suchverkehr ▪ Erreichbarkeit von «ausseen», Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz ▪ Dorf Appenzell: Erschliessung / Erreichbarkeit Südquartier / Südteil, Ried, Forren, Bahnhof usw. mangelhaft
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automatisiertes Fahren macht MIV für alle zugänglich ▪ Carsharing und Ridesharing reduzieren Motorisierungsgrad und Fahrten (konzentriert auf wenige ausserkantonale Hauptverbindungen) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunehmende Tourismusströme mit MIV (vgl. Pandemie-Frühling 2020) ▪ Punktuelle Überlastung Strassennetz und Parkierung, insbesondere zu Spitzenzeiten des Tourismus- und Freizeitverkehrs

3.4 Öffentlicher Verkehr

Vom inneren Landesteil aus fallen mit dem Sektor Nord die grössten Verkehrsströme des ÖV an (zirka 780 Wege). Im Gegensatz zum MIV hat der Sektor Südwest beim ÖV eine höhere Bedeutung. Hierauf fallen 520 Wege des ÖV, auf den Sektor Ost fallen 510 Wege. Wenige ÖV-Wege fallen auf die Sektoren West (280 Wege) und Südost (100 Wege).

Vom äusseren Landesteil aus fallen die meisten Wege des ÖV auf den Sektor Südost (310 Wege). Auf den Sektor Ost und Nord fallen jeweils 210 und 170 Wege.

Mit dem Ausbauschnitt STEP AS 2035⁸ ergeben sich 9 Minuten Zeitgewinn zwischen St.Gallen und Zürich. Auf der Strecke St.Gallen-Buchs-Sargans wird der Takt des IR 13 von stündlich auf halbstündlich verdichtet. Gemäss Sachplan Verkehr 2050⁹ wird auf der Strecke Winterthur-St.Gallen-St.Margrethen die Kapazität ausgebaut und die Strecke beschleunigt. Die Appenzeller Bahnen planen ein neues Servicezentrum Appenzell und Massnahmen zur Streckenbegradigung. Im internationalen Schienennetz wurde die Strecke Zürich-München beschleunigt.

(Hinweis: Die obigen Aussagen müssen im Kontext der fixen Bahnlinienführung betrachtet und entsprechend relativiert interpretiert werden.)

⁸ SBB (2021), Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035), <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/nationale-programme/step-as-2035.html> (abgerufen am 13. Juni 2021)

⁹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2020), Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr: Teil Programm, vom Bundesrat genehmigt am 20. Oktober 2021)

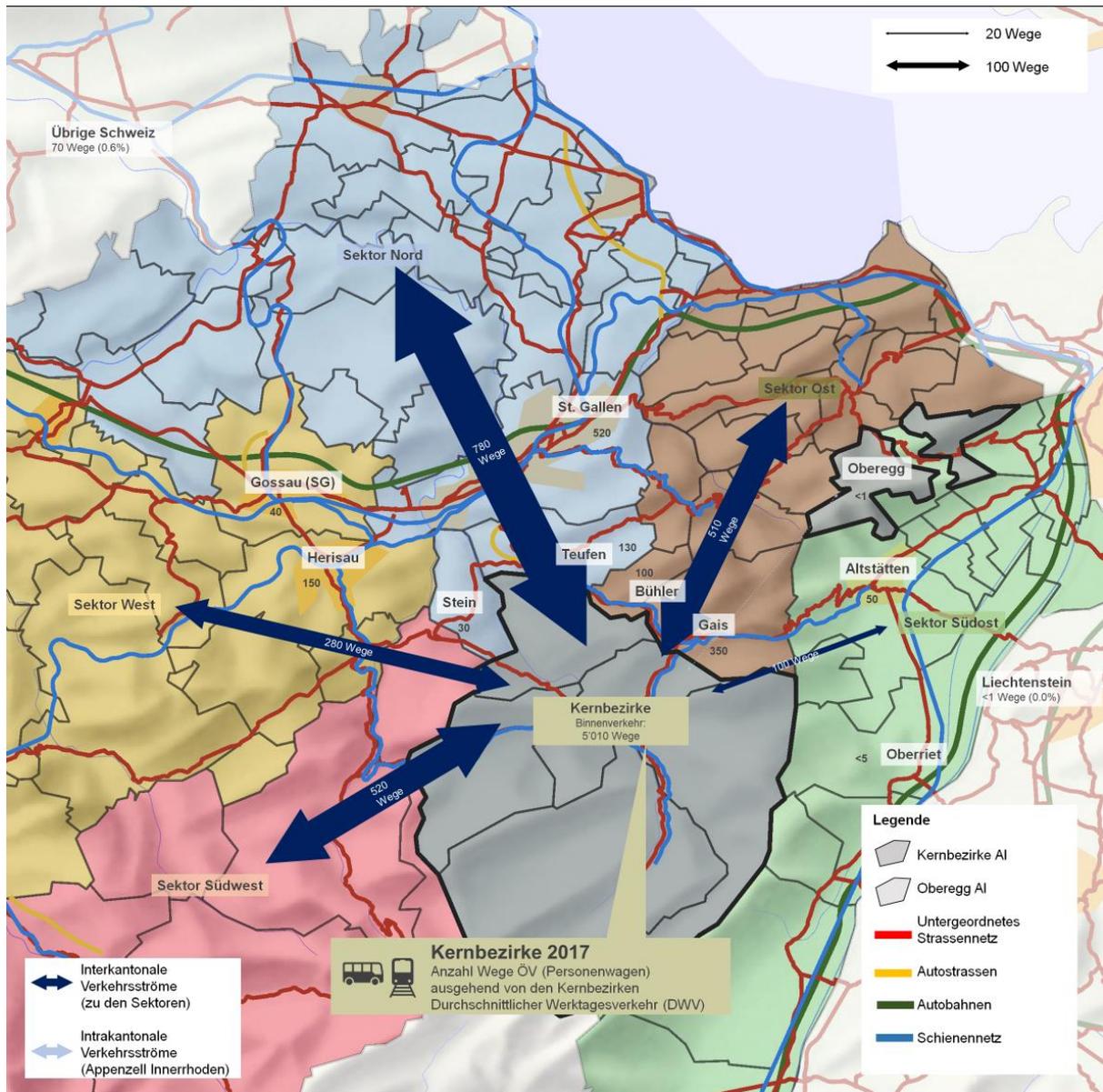


Abbildung 3: Heutige Verkehrsnachfrage ÖV

SWOT-Analyse 2021 für ÖV

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Individualisierte Erschliessung PubliCar ▪ ÖV teilweise konkurrenzfähig¹⁰ zum MIV (vor allem für Fahrten mit Quelle/Ziel Dorf) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschwerte Erschliessung Streusiedlungen mit konventionellen Linien ▪ Flächenmässig schlechte Abdeckung durch ÖV (z.B. fehlender Ortsbus in Appenzell) ▪ Lange Reisezeiten im Vergleich zum MIV ▪ Geringe Nutzung der Kapazitäten im Tourismus- und Freizeitverkehr, vor allem ausserhalb der Spitzenzeiten ▪ Die Fernverkehrsfahrzeit ab Gossau nach Zürich hat sich in den letzten Jahren verschlechtert
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automatisiertes Fahren (langfristig) ▪ Erleichterung der Erreichbarkeit der Haltestellen mit E-Bikes ▪ Konzentration der Entwicklungen an gut erschlossenen Standorten durch verdichtetes Bauen und kombinierte Mobilität im Freizeitverkehr (P+Rail im Kanton) ▪ Anreise als touristisches Erlebnis 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivitätsnachteile gegenüber MIV ▪ Angebotsausdünnung wegen geringer Auslastung und Finanzierung

3.5 Veloverkehr

Der Anteil Veloverkehr ist aktuell gering. Massgebend für den geringen Anteil dürfte hauptsächlich der ungenügende Ausbaustandard der bestehenden Veloinfrastruktur sein. Eine 2017 der asa AG durchgeführte umfangreiche Analyse zum Fuss- und Veloverkehr¹¹, welche zu detaillierten und wertvollen Resultaten kommt, beschreibt viele Qualitätslücken wegen mangelhafter bis fehlender Veloinfrastruktur. Innerorts ist meist zu wenig Platz vorhanden. Ausserorts fehlen entlang der Staatsstrassen zu einem grossen Teil Basiselemente für die Veloführung. Zudem ist auch hier meist der Platz nicht vorhanden. Einfluss auf die Attraktivität haben auch die Topografie und die Witterung. Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrräder kann der Nachteil der Topografie kompensiert werden.

Gemäss kantonalem Richtplan¹² steht die Verbesserung der Situation für den Velo- und Fussverkehr neben der Sicherung der guten Strassenerschliessung im Vordergrund der Anstrengungen im Bereich Strasseninfrastruktur. Beabsichtigte Massnahmen sind zum Beispiel das Beheben von Schwachstellen und die Erhöhung der Sicherheit. Auf Basis der Netz- und

¹⁰ Reisezeit*Zeitkosten für den ÖV ähnlich oder besser als für den MIV

¹¹ asa AG (2017), Revision Richtplanung Teilbereich Fuss- und Radverkehr, revidierte Version, Bau- und Umweltsdepartement Kanton Appenzell I.Rh.

¹² Bau- und Umweltsdepartement AI (2018), Kantonaler Richtplan Appenzell I.Rh. - Zusammenführung aller Richtplandokumente: Objektblätter / Karten

Schwachstellenanalyse der asa AG soll eine Förderstrategie und ein Massnahmenplan ausgearbeitet werden, welche zum Ziel haben, das Umlagerungspotenzial zugunsten des Langsamverkehrs im Zentrum Appenzell sowie zwischen Appenzell und den umliegenden Dörfern auszunutzen.

SWOT-Analyse 2021 für Veloverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Feinverteiler für Streusiedlungen ▪ Geringe Belastung der bestehenden Infrastrukturen (flächeneffizienter Einsatz) ▪ Praktisch keine Emissionen (Lärm, CO₂ usw.) ▪ Effizientes Verkehrsmittel im Dorf für Kurzdistanzen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Übersicht über das Gesamtnetz mit konkretem «Bau- und Unterhaltsprogramm» ▪ Wenig separate Veloinfrastruktur (Velowege, Velostreifen) ▪ Netzlücken und Mängel gemäss asa-Analyse ▪ Fehlende Datengrundlagen zum Veloverkehr
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elektrifizierung von Velos (Topografie) ▪ Neue wettersichere Velos mit Kabinen ▪ Steigendes Gesundheitsbewusstsein und vermehrt körperliche Aktivitäten ▪ Umweltbewusstsein ▪ Geringe Kosten für Velofahrerinnen und -fahrer ▪ Handlungsbedarf ist bekannt und priorisiert (asa-Studie) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternativen (insbesondere MIV) bleiben attraktiv (wenig Überlastungen erwartet und wetterfester) ▪ Tiefe Temperaturen im Winter (Schnee) ▪ Topografie, reduzierte Platzverhältnisse ▪ Durchschnittlich 10 bis 15 Regentage pro Monat

3.6 Fussverkehr

Es kann erwartet werden, dass der Alltags- und Pendlerfussverkehr vorwiegend in den Siedlungsgebieten stattfindet, wo die Wege kurz sind und ein attraktives Fusswegnetz vorhanden ist. Zudem wird oft die sogenannte erste und letzte Meile von und zu ÖV-Haltestellen zu Fuss zurückgelegt.

Zu dem Zustand und der Qualität des Fusswegnetzes und der Fussweginfrastruktur ist die erwähnte Studie der asa AG¹³ vorhanden. Diese Studie analysiert sowohl den Fuss- als auch den Veloverkehr im Kanton. Bezüglich des Fussverkehrs werden die fehlende Erkennbarkeit der Fussverkehrsführung, mangelnde Breiten oder Abgrenzungen zum MIV und mangelnde Sicht aufgrund von Bepflanzungen als Schwächen genannt. Zudem sind Netzlücken vorhanden und Querungen nicht normgerecht gestaltet.

¹³ asa AG (2017), Revision Richtplanung Teilbereich Fuss- und Radverkehr, revidierte Version, Bau- und Umweltsdepartement Kanton Appenzell I.Rh.

Der Richtplan 2018¹⁴ priorisiert Massnahmen gemäss folgenden Fokusbereichen:

- Zentrumsgebiet Appenzell mit einer Überlagerung und Konzentration von diversen Fussverkehrsansprüchen
- Einzugsgebiete im Bereich von Haltestellen des ÖV und von Bildungsstätten
- Übrige Fuss- und Wanderwege

Gemäss Richtplan 2018:

- Fuss- und Veloweg zwischen Haslen und Rotbachbrücke: Gebaut.
- Fuss- und Velowege zwischen Haslen und Appenzell und auf der Strecke Appenzell-Gonten-Jakobsbad: In Planung respektive Teilergänzungen.

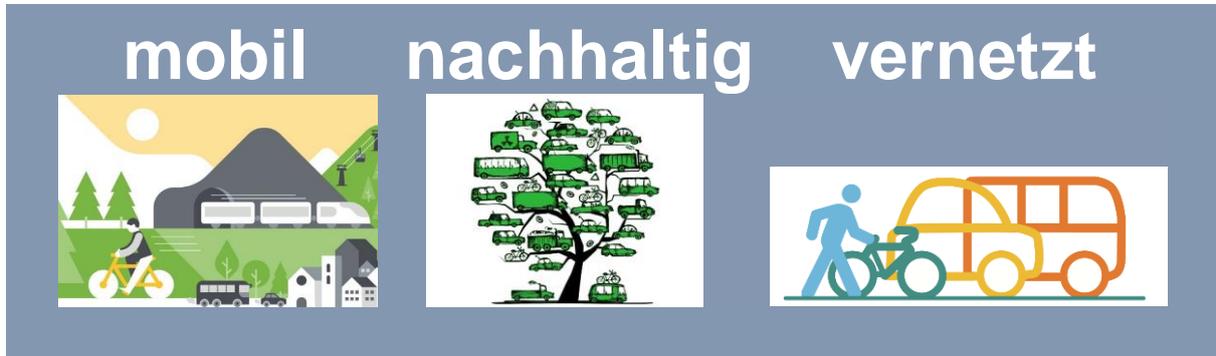
SWOT-Analyse 2021 für Fussverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appenzell Dorf mit Aufenthalts- und Verweilqualität sowie kurzen Wegen ▪ Geringe Belastung der Verkehrsinfrastruktur ▪ Keine Emissionen (Umwelt) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausserhalb des Dorfs lange Wege ▪ Konflikte Velo-/Fussverkehr bei engen Platzverhältnissen ▪ Netzlücken und weitere Mängel gemäss asa- Analyse
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtetes Bauen führt zu kurzen Wegen ▪ Teil der gesamten Wegekette (Kombination ÖV) ▪ Steigendes Gesundheitsbewusstsein und vermehrt körperliche Aktivitäten ▪ Umweltbewusstsein ▪ Handlungsbedarf ist bekannt und priorisiert (asa-Studie) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternativen (MIV) bleiben attraktiv (wenig Überlastungen erwartet und wetterfester) ▪ Topografie, reduzierte Platzverhältnisse und Wetter

¹⁴ Bau- und Umweltsdepartement AI (2018), Kantonaler Richtplan Appenzell I.Rh. - Zusammenführung aller Richtplandokumente: Objektblätter / Karten

4 Vision und Zukunftsbild (2045)

Basis für die Gesamtverkehrsstrategie ist die mit dem GVS entwickelte **Vision** zur Mobilität im Kanton Appenzell I.Rh.:



Die Mobilitätsbedürfnisse im Kanton Appenzell I.Rh. sind unter dem Dach der drei Nachhaltigkeitssäulen Gesellschaft, Ökologie und Wirtschaftlichkeit gewährleistet. Das ganze Kantonsgebiet mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur ist gut erreichbar und vernetzt. Das Verkehrsangebot ist attraktiv, sicher und komfortabel, energieeffizient und belastungsarm. Die Mobilität der Bevölkerung ist sichergestellt.

Basierend auf der Vision beschreibt das nachstehende **Zukunftsbild** die Mobilität, das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Appenzell I.Rh. für den Zielzustand 2045.

Zukunftsbild (2045)

Die Charakteristik des Kantons ist weiterhin ländlich und touristisch geprägt. Bevölkerung und Arbeitsplätze sind leicht gewachsen. Der Tourismus hat weiter an Bedeutung zugenommen. Dementsprechend haben sich auch Mobilität und Verkehrsaufkommen weiterentwickelt.

Die Mobilität im Kanton Appenzell I.Rh. ist nachhaltig hinsichtlich Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur decken die Mobilitätsbedürfnisse aus der Bevölkerung, Wirtschaft und Tourismus effektiv, effizient und klimaneutral ab. Die Mobilität basiert auf erneuerbaren Energien. Siedlung und Verkehr sind gut aufeinander abgestimmt.

Das Strassennetz ist das Rückgrat für die kantonsinterne Mobilität wie auch für Gewerbe und Industrie. Aufgrund der spezifischen Gegebenheiten - insbesondere der ausgeprägte Streusiedlungscharakter und die anspruchsvolle Topografie - hat der motorisierte Individualverkehr weiterhin eine wichtige Erschließungsfunktion. Das darauf ausgerichtete Strassennetz ist innerhalb der Siedlungsgebiete in Bezug auf Siedlung, Umwelt und Verkehrsabwicklung verträglich gestaltet und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher.

Für die Streusiedlungsgebiete bestehen attraktive und rege genutzte Mobilitätsangebote wie Rufbusse, Sammeltaxis und Ridesharing (Fahrgemeinschaften). Die Chancen bezüglich neuer praxistauglicher Technologien wie beispielsweise der Fahrzeug-Automatisierung werden erkannt, gefördert und genutzt.

Dank der Elektrifizierung der Velos hat der Anteil des Veloverkehrs am Modal Split stark zugenommen. Ein erhöhter Anteil des grossräumigen Pendlerverkehrs (Reisezeit 30min bis

45min) nutzt das E-Bike (z.B. für die Fahrt nach St.Gallen). Ein grosser Teil der Wegpendlerinnen und -pendlerinnen in den Agglomerationsraum St.Gallen - Bodensee beziehungsweise der Zupendlerinnen und -pendler aus den Nachbarkantonen nutzt das verkehrsträgerübergreifende Verkehrsangebot (zum Beispiel für die erste respektive letzte Meile im Kantonsgebiet das E-Bike und für die Hauptstrecke in oder aus dem Grossraum St.Gallen die Bahn). An den Umsteigepunkten stehen attraktive Angebote zur Verfügung (namentlich Veloparkplätze, kurze Wege, witterungsgeschützte und hindernisfreie Haltestellen). Damit sind die zentralen Wohngebiete und die Arbeitsplätze im Kanton wie auch in den Nachbarkantonen gut erreichbar.

Das Kantonsgebiet ist gut an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden - an die Autobahnen A1 und A13 und an die ÖV-Knoten in St.Gallen sowie in Gossau - wie auch generell an die Nachbarkantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen. Das Kantonsgebiet ist von aussen somit gut erschlossen und per Schiene, Strasse und Velonetz sicher, attraktiv und direkt erreichbar.

Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur bilden die Basis für eine nachhaltige Abwicklung des wirtschaftlich bedeutenden Tourismus- und Freizeitverkehrs. Die Parkierung an den Tourismusdestinationen inklusive Zu- und Wegfahrten läuft dank Parkraummanagement, Parkleitsystem und Online-Informationsdiensten in geordneten Bahnen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten die ergänzenden intermodalen Angebote (Bahn, Bus, Velo, E-Bike) wie auch kombinierte Tourismus- und Mobilitätsangebote.

5 Strategie

Gegenstand der Strategie sind die Ziele und die strategische Stossrichtung.

5.1 Ziele

Mit der vorliegenden Gesamtverkehrsstrategie strebt der Kanton Appenzell I.Rh. die nachstehenden fünf Ziele an. Die Ziele fokussieren auf die grössten kantonalen Herausforderungen betreffend Mobilität und Verkehr. Sie sind soweit konkretisiert und quantifiziert, dass deren Erreichen überprüft werden kann. Dazu ist ein regelmässiges Monitoring vorgesehen. Als Basisjahr gilt dabei das Jahr 2022.

Ziel 1: Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	
	<p>Die Abdeckung der MIV-Nachfrage basiert auf den vorhandenen Kapazitäten der aktuellen Strasseninfrastruktur. Die Beanspruchung von zusätzlichem Kulturland für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist auf das minimal Erforderliche reduziert. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sowie für den Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr. Zweckmässige Ausbauten und Ergänzungen im Strassennetz zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Entlastung der Siedlungsgebiete bleiben möglich.</p>
Quantifizierung	<p>Der MIV nimmt von 2022-2045 um maximal 7% und bis zum Zwischenziel 2030 um maximal 2.5% zu.</p>
Zielüberprüfung	<p>Mit periodischen Messungen der Verkehrsmengen mit den vorhandenen 11 Messstellen.</p>

Ziel 2: Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs*	
	<p>Der Tourismusverkehr wird geordnet abgewickelt. Überlastete Parkplätze und «wildes» Parkieren sowie verstopfte Zufahrtsstrassen zu diesen Parkplätzen werden vermieden.</p>
Quantifizierung	<p>An den Tourismusdestinationen gibt es keinen Suchverkehr und kein wildes Parkieren ausserhalb der organisierten Parkierungsflächen.</p>
Zielüberprüfung	<p>Durch visuelle Beobachtung an den jährlichen Spitzentagen</p>

*Der «Tourismusverkehr» umfasst den inner- und ausserkantonalen Tourismus- und Freizeitverkehr.

Ziel 3: Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung

Die Siedlungsentwicklung und die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abgestimmt. Raumplanerisch wird mit einem gezielten Nutzungsmix Wohnen-Arbeiten-Einkauf-Freizeit Neuverkehr vermieden und kürzere Weglängen erreicht. Eine attraktive und sichere Erschliessung mit dem ÖV sowie für den Velo- und Fussverkehr ist sichergestellt. Neuverkehr aus der Siedlungsverdichtung, aus Um- und Neunutzungen führen zu keinen Kapazitätsengpässen im Strassennetz.

Quantifizierung

Bei Bedarf sind Zonen- und Quartierpläne mit der entsprechenden Verkehrserzeugung (Mobilitätskonzept) zu hinterlegen, insbesondere wenn ein problematisches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Das Verkehrsaufkommen darf das Verkehrs-system nicht überlasten.

Zielüberprüfung

Beurteilung bei allen neu entstehenden und zu überarbeitenden Zonen- und Quartierplänen durch die zuständige Planungsbehörde.

Ziel 4: Stärken des Veloverkehrs und Miteinbezug neuer Mobilitätsformen

Teile des MIV sollen auf das Velo verlagert werden. Kurze Wege von wenigen Kilometern werden zu einem grossen Teil mit dem Velo und neuen Mobilitätsformen zurückgelegt. Die Veloinfrastruktur ist dementsprechend ausgebaut.

Quantifizierung

Der Veloverkehr verdreifacht sich von 2022 bis zum Zwischenziel 2030 und verfünffacht sich bis 2045.

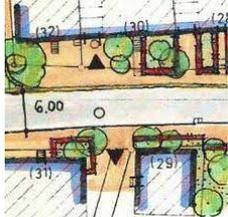
Zielüberprüfung

Mit periodischen Messungen der Verkehrsmenge an massgebenden Querschnitten.

Ziel 5: Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau	
	<p>Teile des MIV sollen auf den ÖV oder auf kombinierte Angebote Velo-ÖV verlagert werden. Das kantonsinterne Angebot ist insbesondere auch auf Fahrten zu und aus kleineren Orten und Streusiedlungen sowie zu den Bahnstationen zu stärken.</p>
Quantifizierung	2045 benutzen 50% mehr Personen den ÖV als 2022. Im Zwischenziel 2030 sind es 20% mehr.
Zielüberprüfung	Mit Messung der Fahrgäste auf den wichtigsten Bahn- und Buslinien

5.2 Strategische Stossrichtungen

Aufbauend auf der Analyse, der Vision und der Ziele der Gesamtverkehrsstrategie ist in Form von 4 Stossrichtungen die 4V-Strategie entstanden:

Verlagern	Verträglich gestalten	Vernetzen	Vermeiden
			
<p>Auf geeigneten Beziehungen wird der Verkehr auf den Velo- und Fussverkehr sowie den ÖV verlagert.</p>	<p>Der Verkehr wird möglichst verträglich abgewickelt.</p> <p>Er soll umwelt- und siedlungsverträglich ausgestaltet werden.</p> <p>Die Finanzierbarkeit der Infrastruktur wird gewährleistet.</p> <p>Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs werden in der Gestaltung des Verkehrsraums berücksichtigt.</p>	<p>Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln werden benutzerfreundlich ausgestaltet.</p> <p>Bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten miteinbezogen.</p> <p>Die kantonale wird mit der übergeordneten Netzplanung koordiniert.</p>	<p>Das Pendeln wird durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert.</p> <p>Arbeitsplätze im Kanton führen tendenziell zu weniger Pendlerverkehr.</p>

Die 4 Stossrichtungen detailliert:

Die strategische Stossrichtung «VERLAGERN»
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zielt auf die gesteigerte Nutzung umweltfreundlicher und flächensparender Verkehrsmittel und erhöht deren Anteil im Gesamtverkehr; ▪ arbeitet für Velos und E-Zweiräder bis 45km/h auf ein dichtes Velowegnetz mit attraktiven Alltags- und Freizeitvelorouten hin; ▪ fördert ein attraktives ÖV-Angebot, welches auf die Siedlungsstruktur ausgerichtet ist; ▪ erhöht die Attraktivität für den Fussverkehr in dichteren Siedlungsräumen.
Abgeleitete Handlungsfelder:
V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen V1-2 Parkierung Siedlung optimieren V1-3 Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken V1-5 ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken V1-6 Direkte, attraktive und sichere Fusswege realisieren

Die strategische Stossrichtung «VERTRÄGLICH GESTALTEN»
<ul style="list-style-type: none"> ▪ stärkt die Sicherheit und das Wohlbefinden für alle Verkehrsteilnehmenden in den öffentlichen Verkehrsräumen und erhöht in den Siedlungsräumen die Wohnqualität; ▪ hat eine geringe Belastung der Umwelt durch den Verkehr zur Folge; ▪ fördert ein siedlungsverträgliches Verkehrsnetz, welches den örtlichen Anforderungen entspricht; ▪ ermöglicht eine ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel in der Planung.
Abgeleitete Handlungsfelder:
V2-1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum erhöhen V2-2 Fuss- und Verkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen fördern V2-4 Massvollen Ausbau der Strasseninfrastruktur bei Bedarf ermöglichen

Die strategische Stossrichtung «VERNETZEN»
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kombiniert die Nutzung von ÖV und Velos / E-Zweirädern bis 45km/h im Alltagsverkehr und stellt die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung; ▪ stellt ein effizientes Abwickeln des Tourismusverkehrs, unter anderem durch das Vernetzen der Verkehrsmittel, sicher; ▪ richtet die kantonale Planung an der übergeordneten Verkehrsplanung aus (nationale Ebene Strasse und Bahn); ▪ bringt kantonale Bedürfnisse koordiniert und konsolidiert in übergeordnete Planungsinstrumente ein.
Abgeleitete Handlungsfelder:
V3-1 Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen V3-2 Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr bereitstellen V3-3 Übergeordnete und kantonsinterne Interessensvertretung stärken

Die strategische Stossrichtung «VERMEIDEN»
<ul style="list-style-type: none"> ▪ reduziert das Verkehrsaufkommen durch die Abstimmung von Verkehr und Siedlung; ▪ fördert in den Ortschaften die Siedlungsentwicklung nach innen und fördert eine gut durchmischte Siedlungsstruktur; ▪ fokussiert das Siedlungswachstum auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und guter Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz; ▪ schöpft das kantonsinterne Arbeitsplatzpotenzial aus; ▪ reduziert das Pendleraufkommen durch das Fördern des ortsunabhängigen Arbeitens.
Abgeleitete Handlungsfelder:
V4-1 Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen V4-2 Shared Mobility stärken V4-3 Ortsunabhängiges Arbeiten fördern

6 Handlungsfelder

Die aus den vier Stossrichtungen entwickelten Handlungsfelder sind hier erläutert:

6.1 Verlagern

V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen

Mit der Elektrifizierung von Velos wird das Überwinden von anspruchsvollen Topografien erleichtert und das Velo gewinnt an Attraktivität. Durch diese Entwicklung kann das Velo im Alltagsverkehr eine Lösung für die Anbindung von Streusiedlungen und kleinen Weilern an das ÖV-Netz und für das Zurücklegen von kurzen bis mittleren Strecken darstellen. Dazu sind attraktive Schnittstellen zwischen ÖV und Veloverkehr und ein durchgängiges Velonetz zu schaffen.

Der Anteil des Veloverkehrs am Alltagsverkehr soll mithilfe einer velogerechten Infrastruktur erhöht werden. Dazu werden insbesondere zwischen den Siedlungsgebieten und entlang von Hauptverkehrsachsen (Kantonsstrassen) attraktive Veloverbindungen bereitgestellt. Ein Hauptaugenmerk wird dabei auf die Schliessung von infrastrukturseitigen Qualitäts- und Sicherheitslücken gelegt. Entlang der im Velonetzplan definierten Routen soll eine dem Typ (Komfort-, Alltags- und Nebenrouten) entsprechende Veloinfrastruktur bereitgestellt werden. Ausserdem wird dem Veloverkehr in besiedelten Gebieten durchgängig Platz eingeräumt (separate Infrastruktur, Mischverkehr mit Fussverkehr oder mit MIV bei tiefen Geschwindigkeiten).

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und bei Bedarf zu vertiefende Themen sind die Aktualisierung des Velonetzplans sowie der Ausbau- und Gestaltungsstandards, ein Programm für das Schliessen von Lücken in der Veloinfrastruktur und zur Bereitstellung von witterungsgeschützten Veloabstellplätzen an Haltestellen und weiteren öffentlich zugänglichen Einrichtungen sowie eine mögliche Erstellungspflicht für Veloabstellplätze bei öffentlich zugänglichen und privaten Liegenschaften.

V1-2 Parkierung Siedlung optimieren

Parkierungsanlagen beanspruchen Platz an der Oberfläche, mitunter auch auf öffentlichen Plätzen. Zudem gehen sie immer mit An- und Abfahrten und bei Auslastung der Kapazität

mit Suchverkehr einher. Eine geeignete Parkierungsinfrastruktur und -reglementierung sowie ein Parkierungsmanagement können den mit der Parkierung zusammenhängenden Verkehr reduzieren und unnötigen Suchverkehr vermindern.

Zu vertiefende Themen im nächsten Planungsschritt können beispielsweise die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und das verbesserte Angebot von P+Rail-Parkplätzen sein.

V1-3 Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften

Ein erheblicher Anteil des im Kanton anfallenden Tourismusverkehrs wird aktuell über den MIV abgewickelt. Dies führt insbesondere an den stark frequentierten Umstiegs- und Zielorten (z.B. bei Talstationen der Bergbahnen oder im Dorf Appenzell) an Spitzentagen zu einer hohen Parkplatznachfrage und zu oft überlasteten Parkierungsinfrastrukturen mit entsprechenden Immissionen bei den Anstösserinnen und Anstössern sowie Beeinträchtigungen der Umwelt (zonenfremdes Parkieren oder wildes Parkieren ausserhalb der Verkehrsflächen). Um diese Beeinträchtigungen sowie unnötigen Suchverkehr und Überfüllung zu verhindern, soll ein Teil des Tourismusverkehrs auf platzsparende und umweltverträglichere Verkehrsmittel (ÖV, Velo, kombinierte Transportkette) verlagert werden. Im Weiteren ist auch eine Umorganisation oder Erweiterung des Parkplatzangebots zu prüfen.

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und zu vertiefende Themen sind:

- die Plafonierung und die örtlich zweckmässige Verteilung,
- die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in den Tourismusdestinationen,
- die Einführung eines grossräumigen Parkleitsystems sowie eines Online-Informationssystems,
- Abklärungen zum Parkplatzangebot (beispielsweise Parkhäuser, Tiefgaragen)
- und ein flexibles Angebot für alternative Transportmittel im Überlastungsfall (Park & Ride, Überlaufparkplatz mit Shuttle usw.)

V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken

Teile der heute mit dem MIV zurückgelegten Wege sollen auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bahn und Bus verlagert werden. Diese ermöglichen eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und Energieressourcen. Der ÖV kann auf verkehrsstarken Achsen gebündelte Personenströme in grossen Transportgefässen befördern.

In Gebieten mit geringer Siedlungsdichte und kleinen, zerstreuten Siedlungen können ÖV-Angebote mit festen Linien und Fahrplänen kaum wirtschaftlich betrieben werden. In diesen Gebieten ergänzen deshalb ein Rufbussystem oder andere On-Demand-Angebote den klassischen ÖV. Dies ermöglicht einen nachfrageorientierten Service mit minimalen Leerkilometern. Dieses Angebot soll durch erhöhte Nutzerfreundlichkeit, bessere Kosteneffizienz und kurze Reise- und Wartezeiten gestärkt werden. Insbesondere werden technische Entwicklungen wie das automatisierte Fahren (tiefere Personalkosten) und Mobilitätsplattformen (erweiterte Nutzergruppe und erhöhte Nutzerfreundlichkeit) für die Verbesserung und Vergünstigung des Angebots genutzt. Zudem werden Voraussetzungen für private Rufbus- oder On-Demand-Angebote geschaffen.

Das bereits gut ausgebaute Angebot der Appenzeller Bahnen wird weiterhin das Stammgerüst des ÖV bilden. Einzelne Buslinien schliessen Siedlungen und Touristikstandorte an die Achsen der Appenzeller Bahnen an. Dieses Angebot an festen Linien wird durch ein Angebot an Rufbussen und -taxis ergänzt. Zukünftig längerfristig erwartete, technische Errungenschaften wie automatisiertes Fahren und Mobilitätsplattformen, werden zur Steigerung der

Effizienz und der Qualität solcher Angebote eingesetzt. Bei Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung wird das ÖV-Angebot ausgebaut. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden zugänglich gestaltet. Dies beinhaltet Hindernisfreiheit und Angebote zur Kombination des ÖV mit anderen Verkehrsmitteln (MIV- und Veloabstellplätze).

Zu vertiefende Themen im nächsten Planungsschritt können beispielweise der Ausbau des On-Demand-Angebots, ein Ortsbus Appenzell, die strategische langfristige Planung des Bahn- und Busangebots-Ausbaus und die Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus sein.

V1-5 ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken

Der Stellenwert und der Anteil des ÖV zur Bewältigung des Tourismusverkehrs sind zu erhöhen. Damit soll ein Beitrag zur Linderung einer unkontrollierten und überlasteten Parkierung an Spitzentagen geleistet werden.

Zu vertiefende Themen im nächsten Planungsschritt können beispielweise ein verdichtetes bedarfsgerechtes Zusatzangebot in Spitzenzeiten des Tourismusverkehrs, verbessertes zeitliches und räumliches Umsteigen unter den Verkehrsmitteln Bahn, Bus und Bergbahn, Shuttle-Angebote sowie zusätzliche attraktive kombinierte Angebote Tourismus - Mobilität sein.

V1-6 Direkte, attraktive und sichere Fusswege realisieren

Das Zurücklegen von kurzen Wegen zu Fuss bietet eine platzsparende und gesunde Alternative zum MIV im Alltags-, Freizeit- und Tourismusverkehr. Zudem werden von Fussgängerinnen und Fussgängern frequentierte Räume als lebendiger wahrgenommen. Die Gestaltung von für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiven Umgebungen geht ausserdem mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität einher. Damit das Zufussgehen als Alternative in Betracht gezogen wird, braucht es ein funktionierendes Fusswegnetz. Grundlage dafür ist ein Fusswegnetzplan, welcher direkte Fusswegverbindungen festhält. Entlang dieser Verbindungen soll eine attraktive und durchgehende Fussgängerinfrastruktur bereitgestellt werden. Mit Massnahmen zur Netzschliessung zur Behebung von Schwachstellen wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur fussgängergerecht ausgebaut. Mit der Berücksichtigung der Ansprüche des Fussverkehrs bei neuen Infrastrukturen und einer auf kurze Wege fokussierenden Siedlungsentwicklung wird das Zufussgehen auch in Zukunft gefördert.

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und zu vertiefende Themen sind die Vervollständigung und Aktualisierung der Fusswegepläne innerhalb und ausserhalb der Siedlungen, der Ausbau- und Gestaltungsstandards sowie ein Programm für das Schliessen von Netz-, Qualitäts- und Sicherheitslücken im Fusswegnetz. Ein prioritäres Thema ist die Gewährleistung sicherer Schulwege.

6.2 Verträglich gestalten

Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden. In Siedlungsräumen sollen die Verkehrsräume so gestaltet und organisiert werden, dass die Wohnqualität, Sicherheit und das Wohlbefinden gestärkt werden. Dazu gehört, dass im Strassenraum jeder und jedem Verkehrsteilnehmenden angemessen viel Platz eingeräumt, das Kreuzen von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet und ein stetiger Verkehrsfluss erreicht wird. Ausserdem wird der Verkehrsablauf so organisiert, dass möglichst wenig Lärm- und Schadstoffemissionen entstehen. Die Schadstoffemissionen werden zudem durch das Verwenden von erneuerbarer und emissionsarmer Antriebsenergie reduziert. Dazu werden entsprechende Lade- und Betankungsinfrastrukturen zur Verfügung gestellt.

V2-1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen

Führen Strassen durch Siedlungsräume, treten zusätzlich zu verkehrlichen auch soziale Ansprüche in den Vordergrund. Diese beinhalten neben einer Reduktion der (Lärm- und Schadstoff-) Emissionen auch eine siedlungsgerechte Gestaltung des Verkehrsraums. Insbesondere soll eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet werden, da die Flächen nicht mehr lediglich als Transitzone, sondern auch für vor Ort stattfindende Tätigkeiten genutzt werden, welche nicht zwangsweise dem Verkehr oder Transport dienen. Die Aufwertung von öffentlichen Räumen und das Bereitstellen von Flächen für gesellschaftliche Tätigkeiten und den Aufenthalt fördern eine attraktive und lebendige Siedlung.

Darauf ausgerichtet sind die Verkehrsräume (Ortsdurchfahrten) verträglich zu gestalten, das heisst, es ist ein stetiger, immissionsarmer Verkehrsfluss und ein sicheres und attraktives Neben- oder Miteinander von MIV, Velo-, Fuss- und öffentlichem Verkehr zu erreichen.

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und zu vertiefende Themen sind die Identifikation massgebender Ortsdurchfahrten mit entsprechendem Handlungsbedarf, Prüfen und Erarbeiten von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie von punktuellen Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

V2-2 Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten

Der Fuss- und Veloverkehr stellen für kurze und mittlere Distanzen raum- und energieeffiziente Alternativen zum MIV dar. Mit der Elektrifizierung der Fahrräder wird das Überwinden von anspruchsvollen Topografien erleichtert und das Velo gewinnt an Attraktivität. Um einerseits diese umweltverträglichen Verkehrsmittel zu fördern und andererseits eine Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln sicherzustellen, werden die entsprechenden Netze mit sicherer und attraktiver Infrastruktur realisiert. Dabei wird sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr eine für einen sicheren Betrieb nötige und für eine attraktive Nutzung hinreichende Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Dies gelingt, indem die entsprechenden Gestaltungselemente ausreichend dimensioniert, angewandt und in den Planungsvorgang integriert werden.

Zu vertiefende Themen sind die in den Handlungsfeldern V1-1 und V1-6 bereits genannten Lösungsansätze wie auch weiterhin die Identifikation und Sanierung von Unfallschwerpunkten für den Velo- und Fussverkehr.

V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen fördern

Voraussetzung für die Nutzung von umweltverträglichen Energieressourcen für die entsprechenden Fahrzeuge ist eine entsprechende Lade- und Tankinfrastruktur. Diese macht neue Energieträger erst alltagstauglich und fördert deren Verbreitung.

Ein Grossteil der Emissionen im Verkehr fällt beim Gebrauch des Verkehrsmittels an. Die bereitgestellte Infrastruktur und deren Unterhalt trägt ebenfalls einen Teil zu den emittierten Schadstoffen bei. Durch einen geeigneten Unterhalts- und Erneuerungsplan kann die Lebensdauer bestehender Infrastrukturen möglichst hochgehalten werden. Neue Infrastrukturen werden bevorzugt mit erneuerbaren oder recycelten Werk- und Baustoffen erstellt und der Materialbedarf tief gehalten. Emissionsmindernde Materialien führen zusätzlich zu einem umwelt- und siedlungsverträglicheren Verkehrssystem. Es wird auf eine platzsparende Infrastruktur hingearbeitet.

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und zu vertiefende Themen sind die Bereitstellung eines Netzes von öffentlich zugänglichen Ladestationen sowie die Erstellungspflicht von Ladeinfrastrukturen für erneuerbare Energieträger, der gezielte Einsatz von neuen

marktreifen Technologien, ein massvoller Umgang mit versiegelten Verkehrsflächen sowie die Verwendung von erneuerbaren, recycelten und/oder emissionsarmen Bau- und Werkstoffen für den Neubau oder die Erneuerung von Infrastrukturen usw.

V2-4 Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur

Zukünftige Ausbauten wie auch die Umgestaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur dienen einer verbesserten Verträglichkeit des Verkehrs mit Siedlung und Umwelt und führen zu einem verbesserten und stetigen Verkehrsfluss.

Auslöser von Ausbauten im Strassennetz können die Entlastung von Ortsdurchfahrten, die Erschliessung und Erreichbarkeit von Siedlungsgebieten mit verdichteter Nutzung, Umnutzung wie auch die punktuelle Beseitigung von Kapazitätsengpässen sein.

6.3 Vernetzen

Um einen benutzerfreundlichen Zugang zu den Mobilitätsangeboten bereitzustellen und ein effizientes Gesamtverkehrssystem zu ermöglichen, werden die verschiedenen Angebote und Infrastrukturen vernetzt. Die physische Vernetzung bezieht sich auf die infrastrukturseitige Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Dies geschieht an Umstiegs- und Zugangspunkten mittels entsprechender Infrastruktur. Die digitale Vernetzung greift die Vernetzung von Informatik- und Informationssystemen auf. Diese ist Voraussetzung für den Informationsaustausch zwischen einzelnen Infrastrukturelementen und für das Vernetzen von verschiedenen Mobilitätsangeboten, zum Beispiel für den Betrieb von Mobilitätsplattformen. Neben diesen systemischen Vernetzungen wird auch eine prozessuale Vernetzung betrachtet. Hierbei werden Schnittstellen der kantonalen Planung mit übergeordneten Planungen vorangetrieben.

V3-1 Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen

Auf einer Reise fallen verschiedene Etappen an, welche jeweils mit einem anderen Verkehrsmittel überwunden werden können. Zum Beispiel wird zu einer Haltestelle gegangen, dann der Bus in das Dorf genommen, wo mit einem Sharing-Velo zur Arbeit gefahren wird. Abends wird man nach einer Freizeitbeschäftigung im Dorf mit einem Rufbus nach Hause gefahren. Um solche oder andere Kombinationen zu ermöglichen, braucht es einerseits einen einfachen Zugang zu den verschiedenen Angeboten und andererseits Umsteigemöglichkeiten an geeigneten Orten.

Mögliche, in einer nächsten Phase zu prüfende und zu vertiefende Themen sind die Stärkung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Appenzell sowie das Schaffen von attraktiven Umsteigepunkten bei wichtigen Bahn- und Bushaltestellen.

V3-2 Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr bereitstellen

Der Tourismusverkehr bringt die Verkehrsinfrastruktur, vor allem jene des ruhenden Verkehrs, zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen. Um zu verhindern, dass die Nachfrage das Parkierungsangebot überschreitet, sollen geeignete Massnahmen ergriffen werden, welche die Nachfrage beschränken oder die Verkehrsteilnehmenden zu verfügbaren Kapazitäten leiten. Dazu werden die bereitstehenden Infrastrukturen informationstechnisch miteinander verbunden und der Verkehr entsprechend der vorhandenen Informationen geleitet. Für eine Reise zu einer Tourismus-Destination soll die Nutzung von kombinierten Verkehrsangeboten erleichtert werden.

Mögliche Lösungsansätze könnten die Bereitstellung von attraktiven Angeboten wie Park & Ride, Park & Shuttle, Park & E-Bike wie auch ÖV & E-Bike sein.

V3-3 Übergeordnete und kantonsinterne Koordination und Interessenvertretung stärken

In der Schweiz sind Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam für die Raumplanung zuständig. Dazu müssen Informationen, Bedürfnisse und Interessen über alle drei Staatsebenen hinweg ausgetauscht werden. Neben den räumlich an den Staatsstrukturen orientierten Planungsinstrumenten (Sach-, Richt- und Zonenpläne) gibt es auch Planungsgefässe wie die Agglomerationsprogramme, welche sich räumlich an Agglomerationsgebieten über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg orientieren. Bei einem allfälligen Anschluss an ein solches Programm müssen ebenfalls der Informationsfluss und die Interessenvertretung sichergestellt werden.

Die kantonalen Behörden nehmen die Interessenvertretung und Koordination mit den Nachbarkantonen und dem Bund im Hinblick auf die bestmögliche Erreichbarkeit und Erschliessung des Kantons, das heisst insbesondere zur Sicherstellung einer guten Anbindung des Kantons an das nationale Verkehrssystem (Nationalstrasse, nationales Bahnnetz) auf aktive Weise wahr. Mögliche Themen können hier beispielsweise auch ein stärkeres Engagement und Einbringen der Interessen des Kantons in das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee wie auch die Intensivierung des kantonsübergreifenden Informationsaustauschs und der Koordination sein. Kantonsübergreifende Projekte (z.B. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf grenzüberschreitenden Kantonsstrassen) sind mit den Nachbarkantonen abzustimmen.

6.4 Vermeiden

Neben der effizienteren Gestaltung des vorhandenen Verkehrs mittels Verlagerung, verträglicher Gestaltung und Vernetzung führt auch das Vermeiden von zurückgelegten Wegen zu einer Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Mehrere Möglichkeiten zur Vermeidung von Verkehr rücken hier in den Fokus. Durch das Näherrücken von Start- und Zielpunkt mittels einer Siedlungsentwicklung der kurzen Wege kann die zurückgelegte Distanz verkleinert werden. Haben mehrere Personen zu ähnlichen Zeiten einen ähnlichen Weg zurückzulegen, könnten diese Personen die Fahrt zusammen durchführen, wodurch Fahrzeugfahrten vermieden werden können. Mittels Shared Mobility und Car-Sharing können der Besetzungsgrad von Fahrzeugen erhöht und auf Seiten des ruhenden Verkehrs der Bedarf an Abstellplätzen reduziert werden. Auch mit einer Sperrung von Strassenzügen kann, zumindest teilweise, Verkehr vermieden werden. Das heisst, eine Sperrung führt nicht ausschliesslich zu einer vollständigen örtlichen Verkehrsverlagerung ins umliegende Strassennetz.

Völlig entfallen können Reisen, wenn die Aktivität am Zielort mit wenig Einschränkungen bereits am Startpunkt durchgeführt werden kann. Dazu gehört auch das ortsunabhängige Arbeiten (z.B. Homeoffice).

V4-1 Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen

Die auch in Zukunft zu erhaltende Raumstruktur mit einem hohen Anteil von Streusiedlungen erschwert das Bündeln von Verkehrsströmen auf Angebote des öffentlichen Verkehrs und teilweise auch auf übergeordnete Veloachsen. Zudem führt diese Siedlungsstruktur zu längeren Wegen.

Einerseits gilt es, die historisch gewachsene Struktur mit Streusiedlungen in der heutigen Form zu erhalten. Andererseits werden insbesondere im Dorf Appenzell und in weiteren

Siedlungen in einer gegen innen verdichteten Siedlungsstruktur die Wegdistanzen reduziert und die Landflächen nachhaltiger genutzt. Das Ausschöpfen des innerkantonalen Arbeitsplatzpotenzials verkürzt ebenfalls die Pendlerwege.

Durch die Berücksichtigung von verkehrlichen Auswirkungen in der Siedlungsplanung können das Verkehrsaufkommen und die nötige Verkehrsinfrastruktur reduziert werden. So können attraktive Fusswege und eine Siedlungsstruktur der kurzen Wege den Verkehr vermindern. Durch neu entwickelte alternative Verkehrsangebote und eine Ausstattung mit Infrastruktur für platz- und ressourcensparende Verkehrsmittel kann der Platzverbrauch gemindert werden. Wo möglich, müssen Verkehrsflächen, beispielsweise Parkplätze, in den Untergrund verlegt werden, um den oberirdischen Platzverbrauch zu reduzieren.

Um die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen, müssen Planungsinstrumente (Zonenplan, Quartierplan) Anforderungen für die Verkehrserschliessung enthalten. Ziel des Planungsprozesses soll eine umfassende Abdeckung aller relevanten verkehrlichen Auswirkungen bei neuen Siedlungsprojekten und die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden bei neuen Verkehrsinfrastrukturprojekten sein.

Zu vertiefende Themen können beispielsweise eine Siedlungsentwicklung nach innen mit einer guten ÖV-Anbindung sowie eine Erstellungspflicht für platz- und ressourcensparende Verkehrsangebote bei öffentlichen Einrichtungen und verkehrsintensiven Nutzungen sein.

V4-2 Shared Mobility stärken

Neben geeigneten infrastrukturellen Massnahmen reduziert auch das Fördern von fahrten-sparenden Mobilitätslösungen die durchgeführten Fahrten. Neben dem klassischen ÖV, bei dem Verkehrsströme über feste Linien und Fahrpläne gebündelt werden, bietet Shared Mobility eine weitere Lösung. Hierbei werden Bestandteile des Verkehrssystems geteilt. Es kann zum Beispiel ein Fahrzeug über mehrere Haushalte oder via eine Genossenschaft geteilt werden. Auch organisierte Fahrgemeinschaften oder Plattformen zur Vermittlung von solchen Angeboten (Ridesharing) können die gefahrenen Wege reduzieren.

Mögliche zu vertiefende Themen können die Bewerbung von Fahrgemeinschaften und das Schaffen von Ridesharing-Plattformen, die Schaffung und Förderung zusätzlicher Standorte für Car-Sharing wie auch eine reduzierte Erstellungspflicht von Autoabstellplätzen bei ausreichendem alternativen Verkehrsangebot sein.

V4-3 Ortsunabhängiges Arbeiten fördern

Die Hauptlast im Alltagsverkehr wird durch Pendlerströme verursacht. Mittels ortsunabhängigem Arbeiten, das heisst insbesondere Arbeiten im Homeoffice, kann Verkehr vermindert werden. Voraussetzung dafür ist einerseits, dass der Berufsalltag nicht an einen Arbeitsort gebunden ist - eine Landwirtin oder ein Landwirt kann zum Beispiel nicht von zu Hause aus sein Feld bestellen - und andererseits, dass zu Hause ein Arbeitsplatz mit der erforderlichen Infrastruktur zur Verfügung steht. Eine Lösung bei einem fehlenden Arbeitsplatz zu Hause sind Coworking-Spaces.

Themen für die konkrete Umsetzung können die Förderung von Homeoffice in der Kantons- und Bezirksverwaltung, Kommunikationskampagnen für die Privatwirtschaft zu Homeoffice und die Prüfung des Potenzials für Coworking-Spaces sein. Eine flächendeckende Bereitstellung einer Mindestbandbreite für Internetanschlüsse ist anzustreben.

