

16/2024



KANTON  
APPENZEL INNERRHODEN

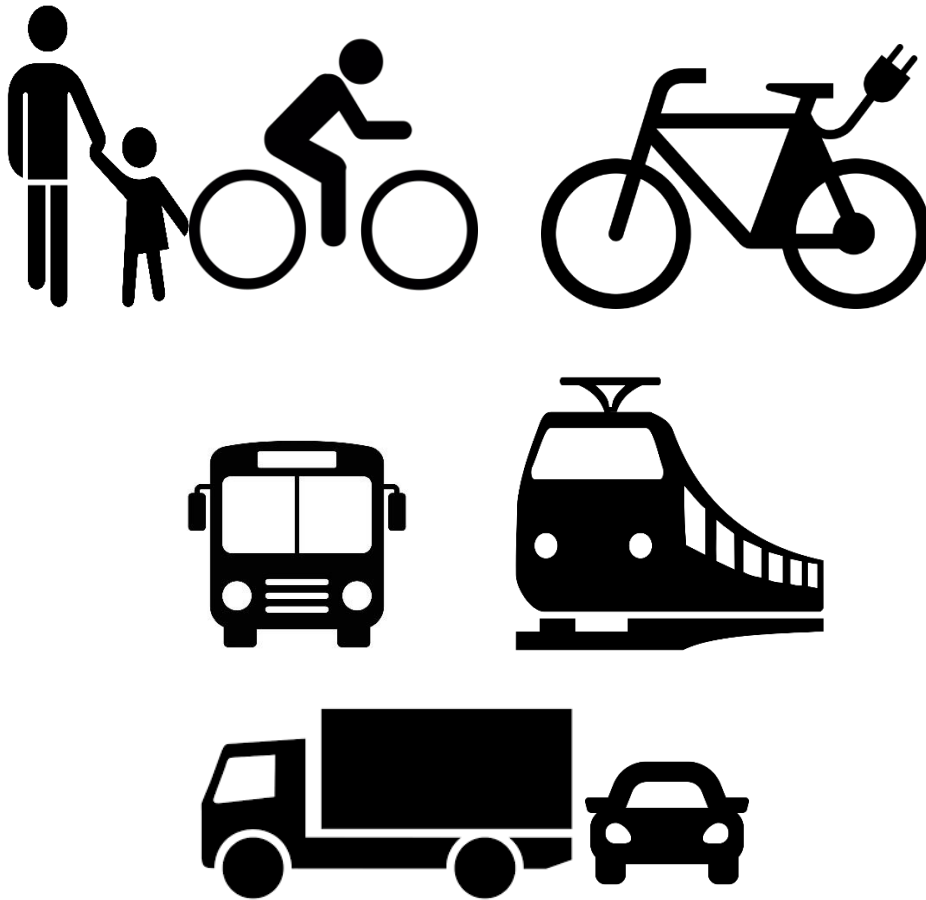
# ANHANG GESAMTVER- KEHRSKONZEPT APPEN- ZELL I.RH.: MASSNAHMENBLÄTTER



# Inhaltsverzeichnis

1. Massnahme V0 Management der GVK-Massnahmen .....	1
2. Massnahme V1-1a Aktualisieren des Velowegnetzplans .....	3
3. Massnahme V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken.....	6
4. Massnahme V1-1c Veloabstellplätze .....	9
5. Massnahme V1-1d Erstellungspflicht Veloabstellplätze .....	12
6. Massnahme V1-2a Parkierung Dorf Appenzell.....	14
7. Massnahme V1-3a Parkierung Tourismus .....	17
8. Massnahme V1-4a Ortsbus Appenzell.....	20
9. Massnahme V1-4b On-Demand-Angebote .....	23
10. Massnahme V1-4c Attraktive Umsteigepunkte.....	26
11. Massnahme V1-4d ÖV-Angebot .....	29
12. Massnahme V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus.....	31
13. Massnahme V1-6a Aktualisieren des Fusswegnetzplans.....	34
14. Massnahme V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes	37
15. Massnahme V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten.....	40
16. Massnahme V2-2a Unfallsschwerpunkte .....	43
17. Massnahme V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien .....	45
18. Massnahme V2-3b Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur .....	48
19. Massnahme V2-4a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit.....	51
20. Massnahme V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell.....	53
21. Massnahme V3-3a Stärkung der Koordination.....	56
22. Massnahme V4-2a Ausbau Sharing-Angebote .....	59

## 1. Massnahme V0 Management der GVK-Massnahmen



Quelle: eigene Darstellung

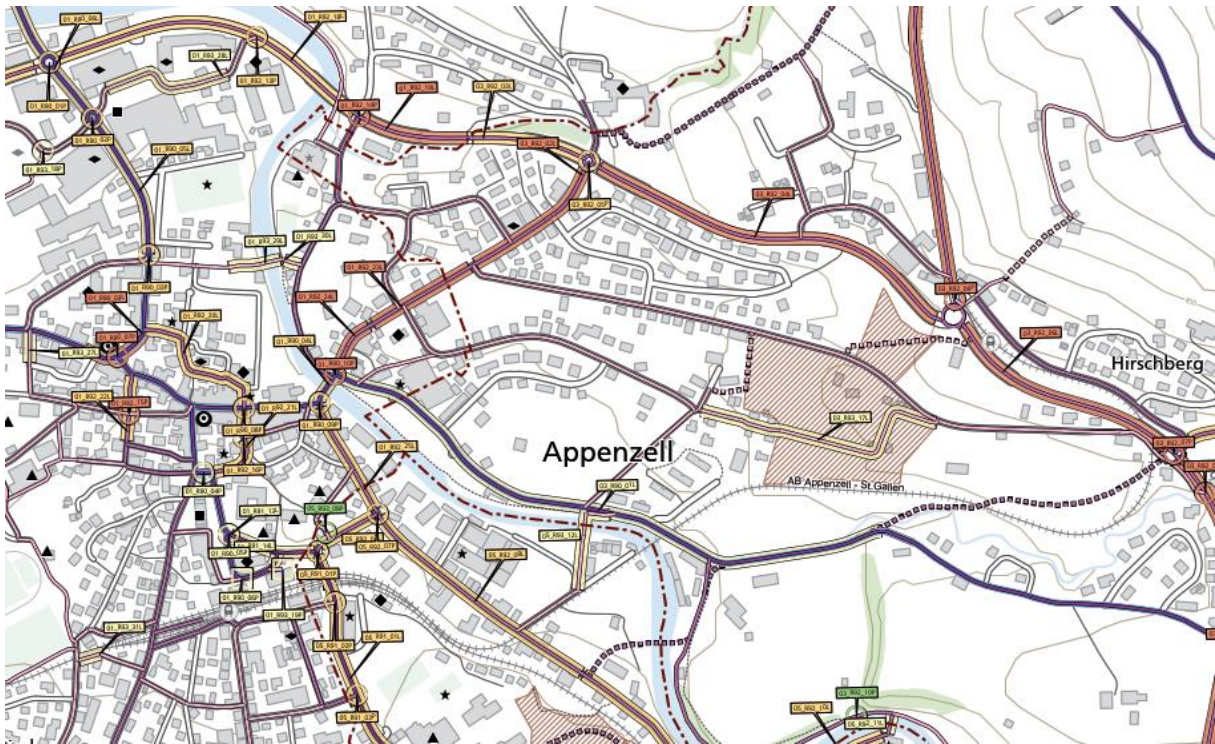
Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
4V-Strategie	alle	Alle 5 Ziele

## Beschreibung Massnahme

Management der GVK-Massnahmen							
Kurzbeschreibung	<p>Alle GVK-Massnahmen werden im GIS hinterlegt und die entsprechenden Übersichten (Netzplan) grafisch dargestellt. Es ist ein Umsetzungsplan zu erarbeiten, der auch die Zusammenhänge und Abhängigkeiten unter den Massnahmen sowie zu anderen Strategien (z.B. Tourismuspolitik, Energie- und Klimastrategie) abgestimmt ist. Ebenso ist im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen, ob Massnahmen zusammengeführt und/oder der Konzeptbedarf nicht über jede einzelne Massnahme, sondern zusammengefasst erbracht werden kann.</p> <p>Für die Umsetzung der Massnahmen wird ein jährliches Controlling aufgrund eines Soll-Ist-Vergleichs des Umsetzungsplans geführt.</p> <p>Für die Überprüfung der Wirkung und der Erreichung der fünf Ziele wird ein Monitoring für den Gesamtverkehr konzipiert und durchgeführt.</p>						
Wirkung	Mit einem koordinierten Projektmanagement inklusive Controlling kann eine termingerechte Planung und Realisierung der GVK-Massnahmen sichergestellt und somit das Erreichen der GVK-Ziele verbessert werden.						
Priorität	Hoch						
Kosten	Initialkosten: Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.-- Wiederkehrende Kosten fürs Monitoring						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>Ab 2024</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	2024	Realisierung:	Ab 2024
Planungsinstrument:	--						
Planung:	2024						
Realisierung:	Ab 2024						
Zuständigkeit	<table border="1"> <tr> <td>Federführung:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement (inkl. Controlling)</td> </tr> <tr> <td>Weitere Beteiligte:</td> <td>Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), alle Departemente, Bezirke, Feuerschaugemeinde</td> </tr> </table>	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement (inkl. Controlling)	Weitere Beteiligte:	Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), alle Departemente, Bezirke, Feuerschaugemeinde		
Federführung:	Bau- und Umweltdepartement (inkl. Controlling)						
Weitere Beteiligte:	Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), alle Departemente, Bezirke, Feuerschaugemeinde						
Grundlagen	--						
Abhängigkeiten	Alle Massnahmen GVK						

## 2. Massnahme V1-1a Aktualisieren des Velowegnetzplans



Quelle: Ausschnitt des Analyseplans, Teilbereich Radverkehr<sup>1</sup>

Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)  Stärkung des Veloverkehrs unter Mitinbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)

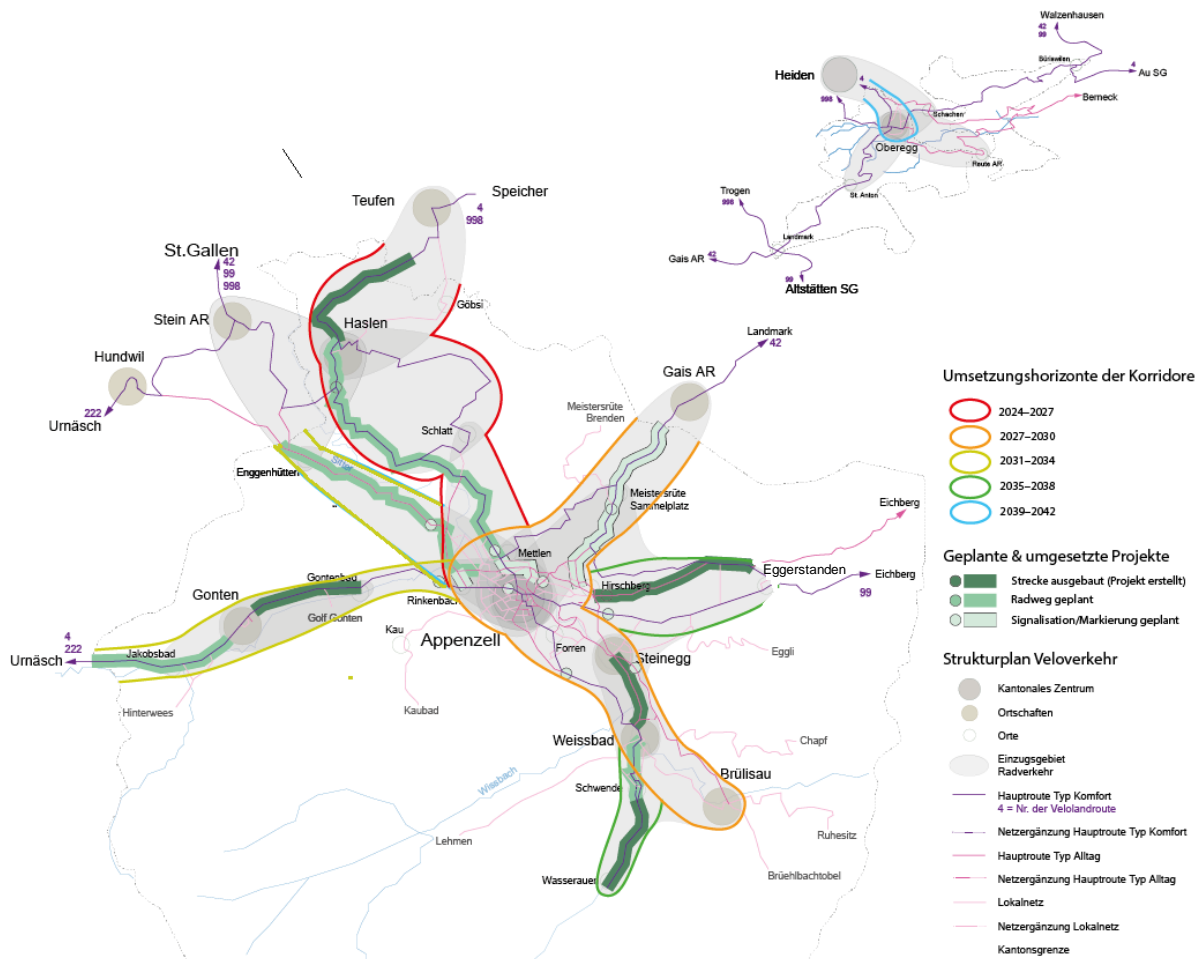
<sup>1</sup> Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2017

## Beschreibung Massnahme

Aktualisieren des Velowegnetzplans							
Kurzbeschreibung	<p>Der Velowegnetzplan bildet die Grundlage für eine funktionierende Veloinfrastruktur. 2016 wurde ein Velowegnetzplan erarbeitet, welcher im Richtplan verankert und aktuell ist. Damit der Velowegnetzplan seine Wirkungskraft entfalten kann, muss sich dieser in der Verkehrsinfrastruktur niederschlagen. Die Studie «Revision Richtplanung: Teilbereiche Fuss- und Radverkehr» von 2016 vergleicht den Velowegnetzplan mit dem Bestand und hält Velowegnetzlücken fest.</p> <p>In Ergänzung zur Studie sind die Themen Veloschnellrouten, Entflechtung des Veloverkehrs vom MIV sowie Schulwegsicherheit zu vertiefen.</p> <p>Seit Erstellung der Studie wurden einige Lücken mittels Infrastrukturprojekten geschlossen und im Rahmen des Veloweggesetzes ist ein Velowegnetz in Erarbeitung. Damit die wertvollen Resultate aus der Studie von 2016 ihre Aktualität behalten, werden der Stand der Netzlücken (z.B. Lücke bestehend, Projekt geplant, Projekt in Ausführung, Lücke geschlossen) und die Routen hinsichtlich des Veloweggesetzes aktualisiert. Dabei soll das inzwischen vorliegende Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell mitberücksichtigt werden.</p> <p>Die aus der Studie von 2016 hervorgegangenen Resultate wurden neben Druckformaten in digitaler Form festgehalten. Beim Land- und Forstwirtschaftsdepartement ist ein Zugang über die beim Kanton genutzten Planungsinstrumente (Geografisches Informationssystem GIS und Strasseninformationssystem Logo) in Bearbeitung. Im Sinne eines einfachen Zugangs zu diesen Daten für die Planung bei Strassen- und Infrastrukturprojekten soll die Integration ins GIS und Logo vorangetrieben werden. Die Aktualisierungen werden neben Printformaten auch in dieser Datenbank festgehalten. Dafür ist im entsprechenden Auftrag die Datenkompatibilität miteinzubeziehen.</p>						
Wirkung	<p>Ziel 1: Durch ein funktionierendes (sicheres, komfortables, lückenloses) Velowegnetz wird das Velo für einen breiteren Teil der Bevölkerung attraktiv und wird dementsprechend gegenüber dem Auto konkurrenzfähig und öfters genutzt.</p> <p>Ziel 4: Velos mit Tretunterstützung vereinfachen das Überwinden von Steigungen und bieten ein attraktives Geschwindigkeitsniveau. Doch erst mit einem funktionierenden Velowegnetz kommt die Technologie zur breiten Anwendung.</p>						
Priorität	Hoch						
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="0"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>Richtplan, Veloweggesetz</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>Aktualisieren Velowegnetzplan: ab 2025 nach Vorliegen des Veloweggesetzes</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Zugang digitale Daten: bereits in Bearbeitung</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	Richtplan, Veloweggesetz	Planung:	Aktualisieren Velowegnetzplan: ab 2025 nach Vorliegen des Veloweggesetzes		Zugang digitale Daten: bereits in Bearbeitung
Planungsinstrument:	Richtplan, Veloweggesetz						
Planung:	Aktualisieren Velowegnetzplan: ab 2025 nach Vorliegen des Veloweggesetzes						
	Zugang digitale Daten: bereits in Bearbeitung						

Aktualisieren des Velowegnetzplans		
	Realisierung:	vgl. Massnahme 1-1b «Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken»
Zuständigkeit	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement
	Weitere Beteiligte:	Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Bezirke, Feuerschaugemeinde
Grundlagen	Studie Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2016	
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK:	
	V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken	

### 3. Massnahme V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Ausschnitt des Strukturplans Radverkehr<sup>2</sup>

#### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Stärkung des Veloverkehrs unter Mit-einbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)

<sup>2</sup> Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2017



## Beschreibung Massnahme

## Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken

**Kurzbeschreibung** Nachdem in der Massnahme 1-1a die Liste der Velowegnetzlücken aktualisiert wurde, setzt die Massnahme 1-1b die Bauvorhaben zur Schliessung der Netzlücken im Rahmen eines Umsetzungsplans fest. Der Umsetzungsplan beinhaltet Zeitplan, Projektdefinitionen und allfällig notwendige Richtplananpassungen. Es sind bereits unterschiedliche Projekte in Planung oder umgesetzt.<sup>3</sup> Um möglichst zeitnah funktionierende Teile des Velowegnetzes bereitzustellen, ist neben den Prioritäten der einzelnen Netzlücken auch der frühzeitigen Gewährung von zusammenhängenden Routen auf Achsen mit dem höchsten Velopotenzial Rechnung zu tragen. Das höchste Potenzial besteht innerhalb und zwischen den grössten Siedlungen und entlang der kleinsten Steigungen. Unter Berücksichtigung der bereits in Planung befindlichen und umgesetzten Projekte wird folgende Priorisierung vorgenommen:

In einem ersten Schritt werden für den ganzen Kanton im Sinne von Quickwins einfache, kostengünstige Sofortmassnahmen bestimmt, die sehr rasch umsetzbar sind (Signalisation, Markierung, punktuelle bauliche Massnahmen usw.).

Weitergehende umfassendere Massnahmen werden korridorweise gesamtheitlich geplant und umgesetzt:

1. Verbleibende Lücken der Priorität A im Dorf Appenzell
2. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Appenzell-Steinegg-Weissbad-Brülisau
3. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Appenzell-Meistersrüte (Gais)
4. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse (Urnäsch)-Jakobsbad-Appenzell
5. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Appenzell-Haslen
6. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Eggerstanden: Sanierung der Eichbergstrasse
7. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Weissbad-Wasserauen
8. Verbleibende Lücken der Priorität A auf der Achse Appenzell-Enggenhütten
9. Restliche Lücken der Priorität A

Parallel muss bei jedem Strasseninfrastrukturprojekt die Schliessung von Netzlücken aller Prioritäten geprüft werden.

Die Datenbank der Netzlücken muss begleitend zu den Projekten aktuell gehalten werden, sodass diese verlässlich die bestehenden und geschlossenen

<sup>3</sup> Diesbezüglich seien folgende Projekte erwähnt, welche in der Abbildung eingezeichnet sind:

- Für den Geh- und Radweg Haslenstrasse liegt ein Landsgemeindekredit vor.
- Aufgrund eines tödlichen Velounfalls in Gais wird 2023/24 entlang der Gaiserstrasse (ab Kreisel Hirschberg bis Kantonsgrenze) die Signalisation und Markierung angepasst.
- Radwegnetzlücke Weissbad-Schwende
- Radwegnetzlücke Gonten-Urnäsch
- Lücke Achse Appenzell-Enggenhütten wird durch das ASTRA bearbeitet. Der Zeitplan ist zurzeit unbekannt.
- Achse Kreisel Hirschberg-Gais: Im Ausserortsbereich soll als mittel- bis langfristige Lösung ein Geh- und Radweg umgesetzt werden.

Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken																					
	Lücken dokumentiert und bei Strasseninfrastrukturprojekten konsultiert werden kann.																				
Wirkung	<p>Ziel 1: Damit sich ein Velowegnetz und die damit beabsichtigte Attraktivitätssteigerung des Velos effektiv realisiert, müssen Lücken in der Infrastruktur entlang der Routen geschlossen werden, sodass diese durchgehend sind.</p> <p>Ziel 2: Durch die höhere Geschwindigkeit und breiteren Nutzergruppen von Velos mit Tretunterstützung muss die Veloinfrastruktur eine genügende Priorität aufweisen und Sicherheitslücken müssen geschlossen werden.</p>																				
Priorität	Hoch																				
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--																				
Umsetzungsschritte	<p>Planungsinstrument: Richtplan, kantonales Bauprogramm</p> <p>Das Planungs- und Realisierungsprogramm gilt als Richtschnur. Die Velomassnahmen sind insbesondere auch auf anstehende Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten der Strassen auszurichten.</p> <p>Planung:</p> <table border="0"> <tr> <td>2024</td> <td>Sofortmassnahmen</td> </tr> <tr> <td>2025-2026</td> <td>1., 2. und 3.</td> </tr> <tr> <td>2029-2030</td> <td>4. und 5.</td> </tr> <tr> <td>2033-2034</td> <td>5. und 7.</td> </tr> <tr> <td>2037-2038</td> <td>8. und 9.</td> </tr> </table> <p>Realisierung:</p> <table border="0"> <tr> <td>2024/25</td> <td>Sofortmassnahmen</td> </tr> <tr> <td>2027-2030</td> <td>1., 2 und 3.</td> </tr> <tr> <td>2031-2034</td> <td>4. und 5.</td> </tr> <tr> <td>2035-2038</td> <td>6. und 7.</td> </tr> <tr> <td>2039-2042</td> <td>8. und 9.</td> </tr> </table>	2024	Sofortmassnahmen	2025-2026	1., 2. und 3.	2029-2030	4. und 5.	2033-2034	5. und 7.	2037-2038	8. und 9.	2024/25	Sofortmassnahmen	2027-2030	1., 2 und 3.	2031-2034	4. und 5.	2035-2038	6. und 7.	2039-2042	8. und 9.
2024	Sofortmassnahmen																				
2025-2026	1., 2. und 3.																				
2029-2030	4. und 5.																				
2033-2034	5. und 7.																				
2037-2038	8. und 9.																				
2024/25	Sofortmassnahmen																				
2027-2030	1., 2 und 3.																				
2031-2034	4. und 5.																				
2035-2038	6. und 7.																				
2039-2042	8. und 9.																				
Zuständigkeit	<p>Federführung: Bau- und Umweltdepartement für Kantonsstrassen, Bezirke für übrige Strassen</p> <p>Weitere Beteiligte: Angrenzende Kantone, Bezirke, Feuerschaugemeinde</p>																				
Grundlagen	Studie Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2017																				
Abhängigkeiten	<p>Massnahmen GVK:</p> <p>V1-1a Aktualisieren des Velowegnetzplans</p> <p>V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes</p> <p>V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten</p> <p>V2-2a Unfallschwerpunkte</p> <p>V2-4a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit</p>																				

## 4. Massnahme V1-1c Veloabstellplätze



Quelle: Hilber Solar

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	<p>Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)</p> <p>Stärkung des Veloverkehrs unter Miteinbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)</p>

## Beschreibung Massnahme

## Veloabstellplätze

## Kurzbeschreibung

Das Velo kann für die Anbindung von kleinen Weilern und Streusiedlungen an das ÖV-Netz und an andere verkehrsentensive Einrichtungen wie touristische Ausgangspunkte eine geeignete Option sein. Hierzu müssen einerseits für den Veloverkehr attraktive und sichere Verkehrswege zur Verfügung stehen (vgl. V1-1a, V1-1b) und andererseits funktionierende Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern an den Ausgangs- und Zielorten vorhanden sein. Für funktionierende Schnittstellen sind den Ansprüchen genügende Abstellmöglichkeit von Velos essenziell. Hierzu bietet das Handbuch «Veloparkierung» des ASTRA gute Grundlagen. Insbesondere sollte auf folgende Punkte geachtet werden:

- Das Parkplatzangebot kann den Bedarf bedienen;
- Der Abstellort befindet sich direkt bei oder auf dem Weg zum Zielort oder zur Haltestelle:
- Einfache Schliessmöglichkeiten an den Velorahmen mittels eines privaten Schlosses;
- Witterungsschutz:
- Subjektive Sicherheit und Beleuchtung;
- Lademöglichkeit für E-Bikes, insbesondere bei touristischen Ausgangspunkten.

Allgemein zugängliche Standorte sind möglichst umfassend zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere Veloabstellplätze bei:

- Öffentlichen Anlagen, Standorte der Kantons- und Bezirksverwaltungen (als Vorbild vorangehen)
- Schulen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Ausgangspunkte von Wanderwegen oder Wandergebieten
- Haltestellen der Appenzeller Bahnen
- Talstationen der Bergbahnen
- Grössere Parkieranlagen und Einkaufszentren
- Bushaltestellen

In einem ersten Schritt werden bei den bestehenden Anlagen die Einhaltung dieser Punkte untersucht. Bei Abweichungen werden Massnahmen definiert. Dafür ist zunächst eine stichprobenartige, aber aussagekräftige Aufnahme der Auslastung (Wochenende, Wochentag, Ferienzeit, Schön-/Schlechtwetter) vorzusehen. Die Anlagen werden wie folgt priorisiert:

- Veloabstellplätze bei den Haltestellen der Appenzeller Bahnen
- Veloabstellplätze bei den Talstationen der Bergbahnen
- Veloabstellplätze bei grösseren Parkieranlagen und Einkaufszentren
- Veloabstellplätze bei den Bushaltestellen

Bei Bushaltestellen kann das Erstellen von Abstellplätzen mit dem Erstellen von Wartehäuschen kombiniert werden. Aus Effizienzgründen ist dabei eine flexible, an mehreren Orten einsetzbare Kombination von Abstellplätzen und

Veloabstellplätze	
	<p>Wartehäuschen zu planen, damit der Planungsaufwand lediglich einmal anfällt.</p> <p>In einem zweiten Schritt ist zu klären, wo konkret die Erstellung von Abstellplätzen notwendig wird und wer diese umzusetzen hat.</p> <p>Hinweise für neue oder umzurüstende Veloabstellplätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktive lokale Lage und Gestaltung</li> <li>- Berücksichtigung eines angemessenen Witterungsschutzes (gedeckte Veloabstellplätze)</li> <li>- Prüfen von Photovoltaik-Anlagen auf überdachten Veloabstellplätzen</li> <li>- Prüfen von Ladestationen für E-Bikes</li> </ul>
Wirkung	<p>Ziel 1: Ist sowohl ein ausreichendes, attraktives und komfortables Angebot von Veloabstellplätzen an öffentlich zugänglichen Stellen als auch eine attraktive Schnittstelle zwischen Velo und ÖV vorhanden, gewinnt diese Kombination gegenüber dem Auto an Attraktivität und die Verlagerung auf diese Verkehrsmittel wird unterstützt. Kurze Wegstrecken wie auch die sogenannte letzte Meile bei einer Reise mit dem ÖV können somit vereinfacht mit dem Velo zurückgelegt werden.</p> <p>Ziel 4: Das E-Bike ermöglicht das Zurücklegen grösserer Strecken ohne Auto - auch aus abgelegenen Weilern und über grössere Höhenunterschiede hinweg. Durch sichere und komfortable Abstellanlagen bei allen öffentlich zugänglichen Orten wird die Benutzung des Velos auch bei den Abgangs- und Zielorten attraktiver.</p>
Priorität	Hoch
Planungskosten	Planung: bis Fr. 50'000.--
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: 2025
	Realisierung: Schrittweise bis 2035
Zuständigkeit	Federführung: Bau- und Umweltdepartement, Umsetzung bei Bezirken und Feuerschaugemeinde
	Weitere Beteiligte: Bezirke, Feuerschaugemeinde, Transportunternehmen (Appenzeller Bahnen, Postauto), Bergbahnen
Grundlagen	ASTRA-Handbuch «Veloparkierung»
Abhängigkeiten	<p>Massnahmen GVK:</p> <p>V1-1d Erstellungspflicht Veloabstellplätze</p> <p>V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell</p> <p>V4-2a Ausbau Sharing-Angebote</p>

## 5. Massnahme V1-1d Erstellungspflicht Veloabstellplätze



Quelle: Signalisationsverordnung<sup>4</sup>

Strategie, Handlungsfeld, Ziel

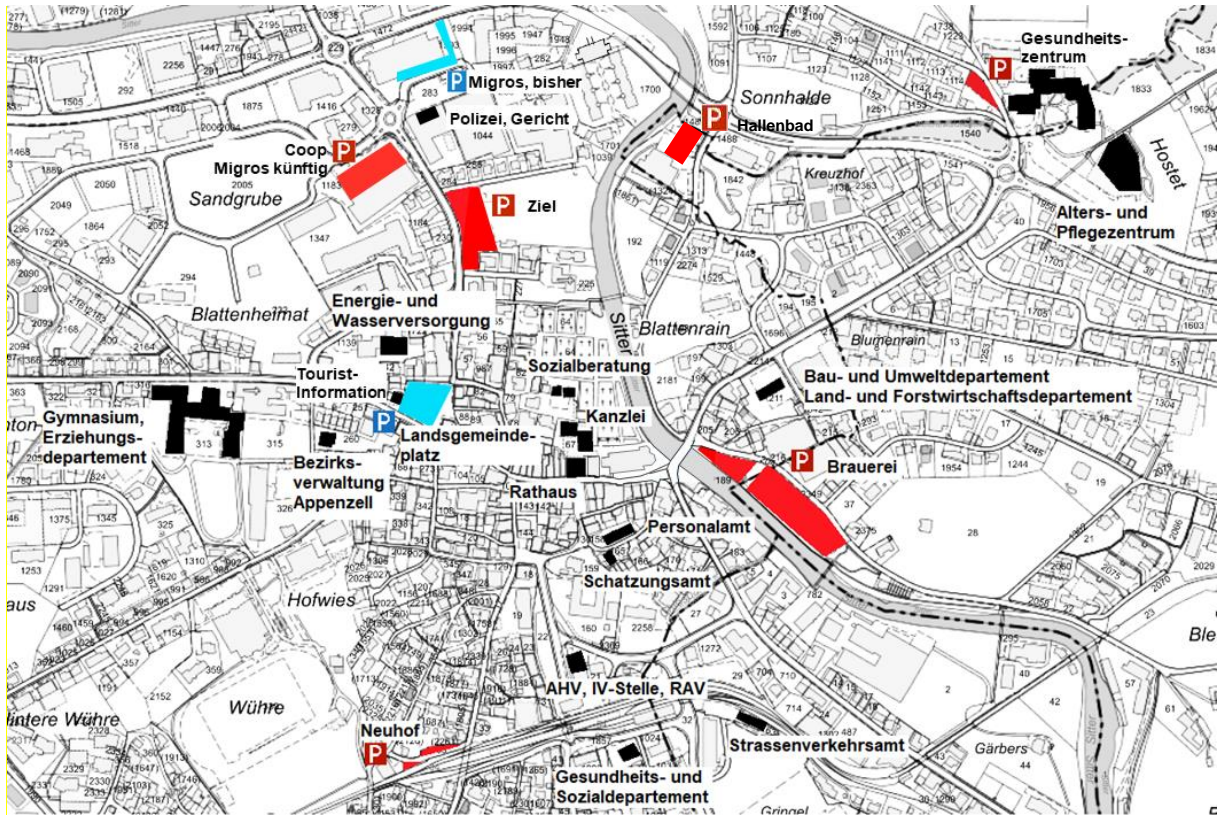
Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Stärkung des Veloverkehrs unter Mit-einbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)

<sup>4</sup> Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Januar 2023

## Beschreibung Massnahme

Erstellungspflicht Veloabstellplätze							
Kurzbeschreibung	<p>In Anlehnung an die Erstellungspflicht von Parkplätzen für den motorisierten Verkehr ist eine Erstellungspflicht für Veloabstellplätze bei öffentlich zugänglichen und privaten Liegenschaften anzustreben. Dazu sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen.</p> <p>Das Angebot an privaten Abstellplätzen für Velofahrende ist heute im Dorf Appenzell teilweise knapp und wenig attraktiv. Dazu gibt es aktuell auch keine behördlichen Vorgaben.</p> <p>Um eine gemäss der GVS angestrebte Modalsplit-Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr zu erreichen, ist neben einer attraktiven und sicheren Veloinfrastruktur vom Ausgangsort zum Ziel einer Velofahrt auch ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen am Ausgangs- und Zielort erforderlich.</p> <p>Mit einer Erstellungspflicht in Form einer Mindestanzahl von Abstellplätzen werden gute Voraussetzungen für ein ausreichendes und örtlich attraktives Angebot an Veloabstellplätzen geschaffen.</p> <p>Die Massnahme erfordert eine Ergänzung der rechtlichen Grundlagen. Allenfalls kann dies mit einem Ständekommissionsbeschluss umgesetzt werden (mit Verweis auf die VSS-Norm).</p>						
Wirkung	<p>Ziel 1: Ein möglichst flächendeckendes, grösseres und attraktiveres Angebot an Veloabstellplätzen leistet einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung und somit für das angestrebte kontrollierte Wachstum beim MIV.</p> <p>Ziel 4: Mit einem verbesserten Angebot an Veloabstellplätzen kann der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verstärkt werden.</p>						
Priorität	Mittel						
Planungskosten	bis Fr. 50'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>Baugesetz, Verordnung zum Baugesetz</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>2026</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	Baugesetz, Verordnung zum Baugesetz	Planung:	2025	Realisierung:	2026
Planungsinstrument:	Baugesetz, Verordnung zum Baugesetz						
Planung:	2025						
Realisierung:	2026						
Zuständigkeit	<table border="1"> <tr> <td>Federführung:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement</td> </tr> <tr> <td>Weitere Beteiligte:</td> <td>Bezirke, Feuerschaugemeinde</td> </tr> </table>	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement	Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde		
Federführung:	Bau- und Umweltdepartement						
Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde						
Grundlagen	Baugesetz (BauG), Verordnung zum Baugesetz (BauV)						
Abhängigkeiten	<p>Massnahmen GVK:</p> <p>V1-1c Veloabstellplätze</p>						

## 6. Massnahme V1-2a Parkierung Dorf Appenzell



- P** Gebührenpflichtige Parkplätze: Parkzeit unbegrenzt, Gebühren gemäss Standeskommissionsbeschluss
- P** Blaue Zone: Parkzeit max. 1 Stunde ab eingestellter Ankunftszeit (Parkscheibe), ausgenommen 11.30-13.30 Uhr, 19.00-08.00 Uhr, Sonn- und Feiertage

Quellen: Plan: Parkplätze im Dorf Appenzell, Webseite Kanton AI<sup>5</sup> ergänzt mit Parkplätzen Coop und Migros; Konditionen: Standeskommissionsbeschluss Parkgebühren<sup>6</sup>, Signalisationsverordnung<sup>7</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)

<sup>5</sup> <https://www.ai.ch/themen/mobilitaet-und-verkehr/parkplaetze>

<sup>6</sup> Standeskommissionsbeschluss über das gebührenpflichtige Parkieren vom 2. Juni 2019, Stand 1. Juli 2022

<sup>7</sup> Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Januar 2023

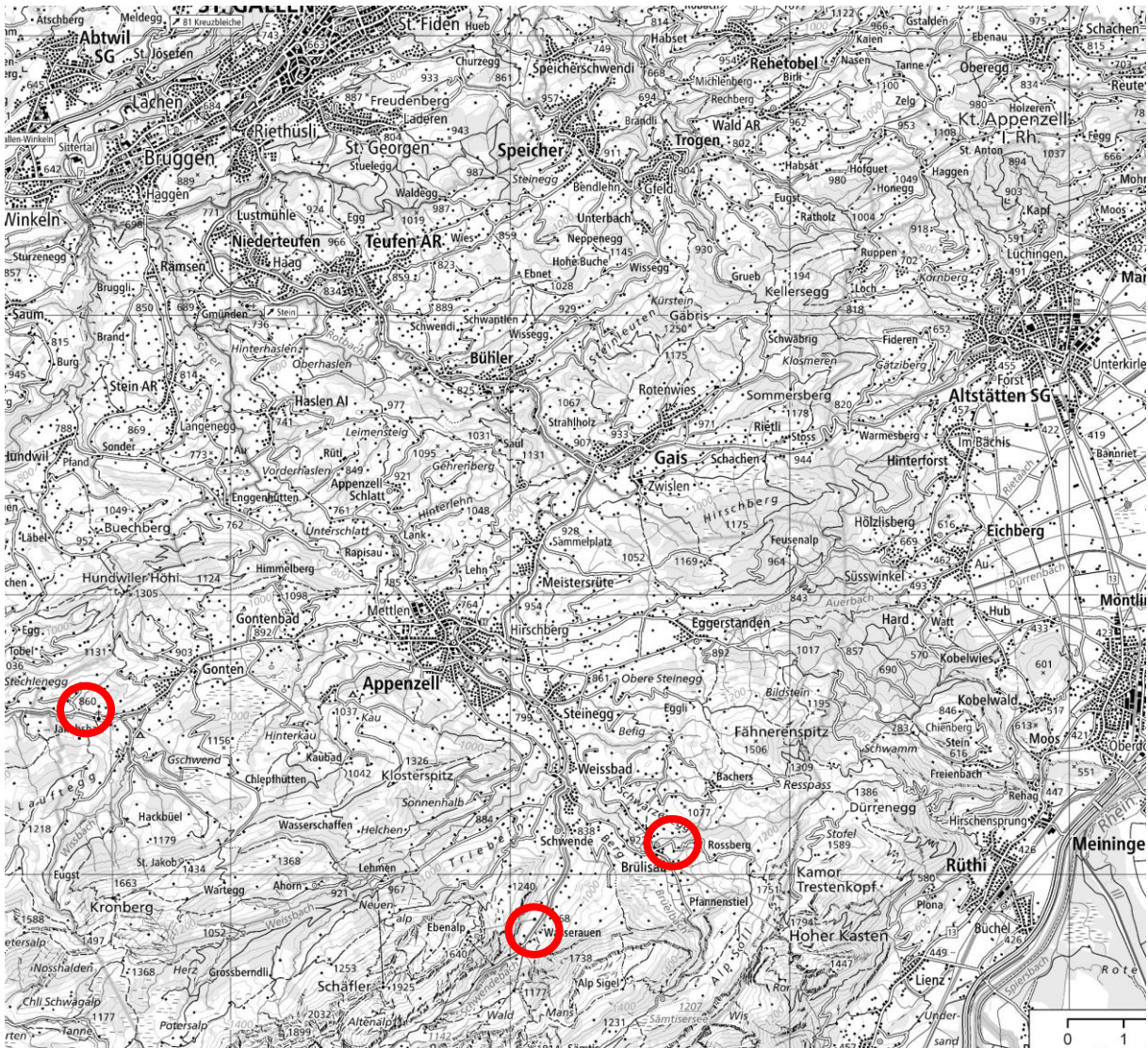


## Beschreibung Massnahme

Parkierung Dorf Appenzell	
Kurzbeschreibung	<p>Eine umfassende Studie über die Parkierung im Dorf Appenzell soll die heutige Situation analysieren, vorhandene Regulationsinstrumente überprüfen und allfällige Anpassungen dieser Instrumente oder der Infrastruktur vorschlagen. Folgende Aspekte sollen dabei notwendigerweise beachtet werden:</p> <p>Als Grundlage für die weitergehende Analyse und Massnahmenvorschläge soll die Auslastung, die Nutzungsart und der Suchverkehr bei den bestehenden Parkierungsanlagen erfasst werden. Hierzu ist auch die Situation während Grossanlässen zu beobachten.</p> <p>In einem Ständekommissionsbeschluss wurde 2019 das gebührenpflichtige Parkieren neu geregelt. Eine Analyse soll die Wirkung dieser Neuregelung überprüfen und allenfalls Anpassungen vorschlagen. Dabei ist nebst den in der Abbildung weiter oben aufgeführten, heute gebührenpflichtigen Parkplätzen auch ein Miteinbezug aller öffentlich zugänglichen Parkplätze (Schule Appenzell, Gringelareal, Wühre usw.) zu prüfen.</p> <p>In dichteren Siedlungsgebieten steigt einerseits der Druck, die Fläche effizient zu nutzen und andererseits werden öffentliche Räume wie Plätze wichtiger für das gesellschaftliche Leben und die wirtschaftliche Wertschöpfung - unter anderem, weil sie ein wichtiges Element des Ortsbilds bilden. Daher sind Ersatz- und Regulierungsmassnahmen zu prüfen, mit welchen die Flächennutzung für Parkfelder auf den zentralen Plätzen im Dorf Appenzell reduziert werden kann.</p> <p>Insbesondere der Landsgemeindeplatz soll langfristig verkehrsfrei sein. Das Gebiet Ziel und der Brauereiplatz sollen die zentralen Anknüpfungspunkte für den MIV bilden. Durch eine ausgebaute Parkierung - idealerweise mit einer öffentlichen, unterirdischen Parkierung - im Gebiet Ziel können Parkplätze aus dem Dorf verschoben werden.</p> <p>In den Berichten Tourismuspolitik und Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell wird auf die Neuorganisation der Parkierung und Neugestaltung der Plätze im Dorf Bezug genommen. Diese Dokumente müssen bei der Analyse und bei dem Erarbeiten der Massnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Bei festgestellten Defiziten bezüglich Parkierung beim Alltags- und Freizeitverkehr sowie bei Grossanlässen sollen Massnahmen vorgeschlagen und jeweils eine Beurteilung derer Wirtschaftlichkeit und Finanzierung erarbeitet werden.</p>
Wirkung	Ziel 1: Mit einer angepassten Regulierung und Ergänzung der Parkplatzinfrastruktur im Dorf Appenzell kann der Suchverkehr reduziert werden. Strassenräume und Plätze können zugunsten der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Qualität verträglicher und attraktiver gestaltet werden.
Priorität	Hoch
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--

Parkierung Dorf Appenzell		
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument:	Richtplan, Zonenplan, Ständekommissionsbeschluss über das gebührenpflichtige Parkieren
	Planung:	Bestandsanalyse 2024
	Realisierung:	Bis 2030
Zuständigkeit	Federführung:	Justiz-, Polizei- und Militärdepartement bei Gebühren und Signalisation, Bau- und Umweltdepartement beim Richtplan, Feuerschaugemeinde beim Zonenplan
	Weitere Beteiligte:	Bezirke, Grundeigentümerinnen und -eigentümer
Grundlagen	Bericht Tourismuspolitik (insbesondere Massnahmen T1, T2, T4 und D1), Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell	
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-3a Parkierung Tourismusverkehr V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	

## 7. Massnahme V1-3a Parkierung Tourismus



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf swisstopo<sup>8</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-3 Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften	Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs (Ziel 2)

<sup>8</sup> map.geo.admin.ch

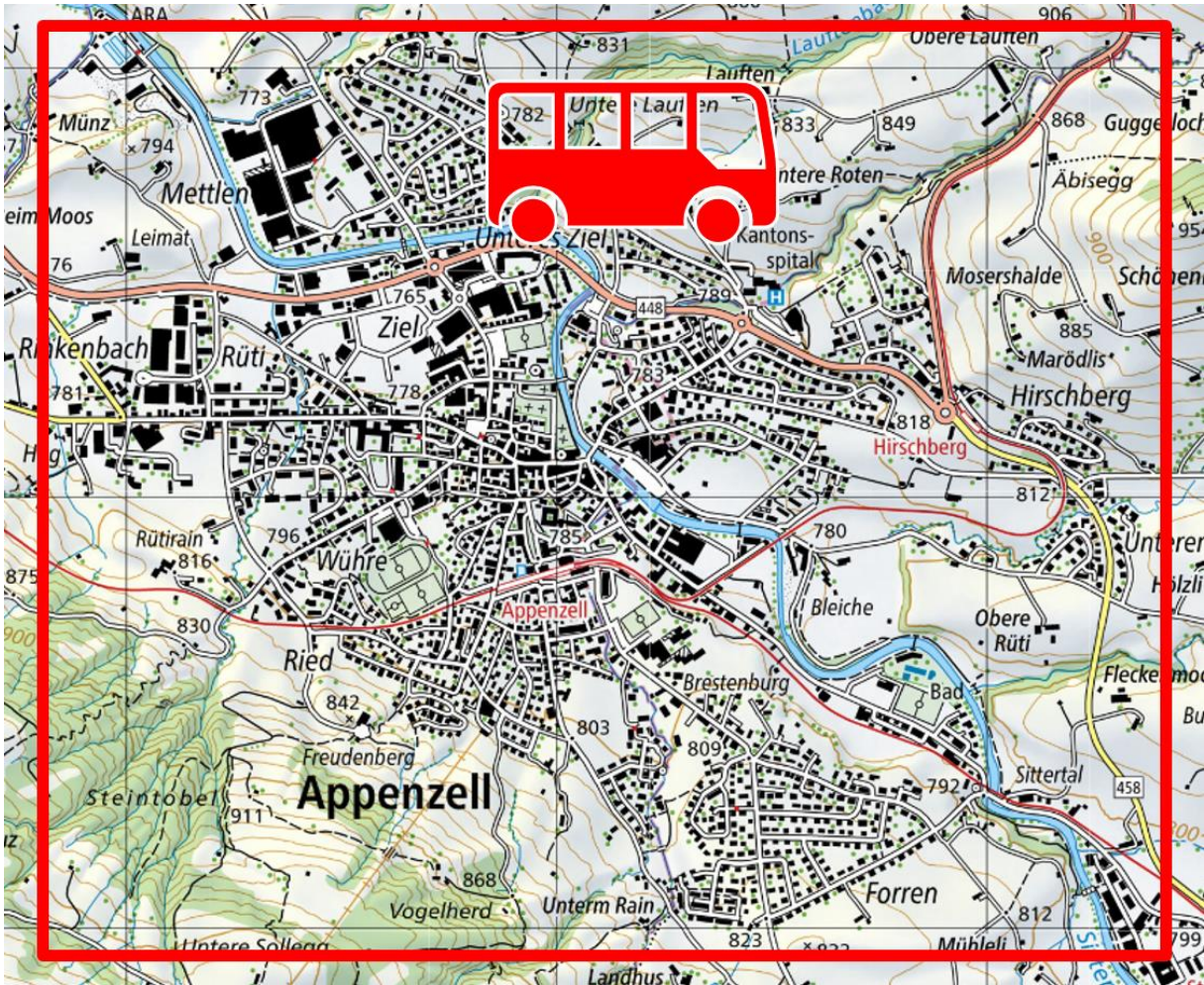
## Beschreibung Massnahme

Parkierung Tourismus	
Kurzbeschreibung	<p>Der Tourismus führt an sonnigen Wochenenden zu einer grossen Verkehrsnachfrage in den Wandergebieten, insbesondere bei den Bergbahnen (Wasserauen, Brülisau, Jakobsbad).</p> <p>Ein Grossteil der Touristinnen und Touristen reist im eigenen Auto an. Die Parkierungsnachfrage an den genannten Tourismusstandorten und an deren Parkplätzen übersteigt das Parkierungsangebot, was zu überlasteten Zufahrten, Suchverkehr und Wildparkieren mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft führt.</p> <p>Die Probleme liegen primär in Wasserauen, sekundär in Brülisau und tertiär in Jakobsbad.</p> <p>Aufbauend auf der Tourismuspolitik ist ein übergeordnetes Gesamtkonzept für die Parkierung zu erstellen. Dabei sind für die Hauptstandorte<sup>9</sup> folgende Massnahmen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestandesaufnahme sowie Handlungsbedarf prüfen und konkret festlegen</li> <li>- Festlegung des maximalen Parkplatzangebots (Basisangebot und Überlaufparkplätze am Standort)</li> <li>- Umgang mit Wohnmobilen klären</li> <li>- Parkplatzangebot konkretisieren. Dazu gehört auch ein Angebot von attraktiven Veloabstellplätzen.</li> <li>- Überlaufparkplätze mit ÖV-Shuttle und/oder Velo-Sharing-Angeboten auf der Zufahrtsstrecke, dazu Standortabklärungen</li> <li>- Zufahrtsbeschränkungen bei vollen Parkierungsanlagen am Standort</li> <li>- Parkplatzbewirtschaftung</li> <li>- Grossräumige Park &amp; Ride (z.B. Gossau (grossräumiges Parkleitsystem)</li> <li>- Informationssystem zur Parkierung (z.B. App, Infokanäle Tourismus usw.): Auslastungsgrad der Parkierungsanlagen online einsehbar</li> </ul>
Wirkung	<p>Ziel 2: Die Massnahme leistet einen spürbaren Beitrag an einen nachhaltigen und geordneten Tourismus(verkehr). Der Freizeitverkehr wird teilweise auf den ÖV und aufs Velo verlagert. Der Verkehr an den stark frequentierten Tourismusstandorten wird verträglich abgewickelt. Es kommt auch an Spitzentagen zu keinen Parkplatzüberlastungen und grösseren Behinderungen in den Zufahrten.</p>
Priorität	Hoch
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--
Umsetzungsschritte	<p>Planungsinstrument: --</p> <p>Planung: Konzept bis 2024 Projekte bis 2025</p>

<sup>9</sup> Für das Dorf Appenzell wird die Parkplatzthematik aus dem Tourismusaufkommen mit der vorangehenden Massnahme V1-2a «Parkierung Dorf Appenzell» abgedeckt.

Parkierung Tourismus		
	Realisierung:	Schrittweise ab 2026
Zuständigkeit	Federführung:	Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte:	Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Bau- und Umweltdepartement, Bezirke, Feuerschaugemeinde, Transportunternehmungen, touristische Leistungsträger
Grundlagen	Kantonale Tourismuspolitik, insbesondere Massnahme T2 und T4	
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-2a Parkierung Dorf Appenzell V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus V1-4d ÖV-Angebot V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	

## 8. Massnahme V1-4a Ortsbus Appenzell



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf swisstopo<sup>10</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-4 ÖV-Angebot auf den Alltagsverkehr stärken	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

<sup>10</sup> map.geo.admin.ch

## Beschreibung Massnahme

Ortsbus Appenzell							
Kurzbeschreibung	<p>Das Dorf Appenzell wird heute strassenseitig durch eine Regional-Buslinie (80.191 Eggerstanden-Teufen) erschlossen. Ergänzt wird dieses ÖV-Angebot durch einen Rufbus. Potenzial zur Verbesserung der Erreichbarkeiten besteht primär im Hauptsiedlungsgebiet, das heisst in den einwohnerstarken Quartieren des Dorfs Appenzell.</p> <p>Um die Qualität der innerörtlichen Erschliessung der Quartiere im Dorf Appenzell zu steigern, soll die Einführung eines Ortsbusses und als Alternative ein Ausbau des On-Demand-Angebots geprüft werden. Der Ortsbus soll die dicht besiedelten Quartiere des Dorfs Appenzell einerseits mit den Einkaufsmöglichkeiten verbinden. Andererseits soll er zum Bahnhof führen und so die Quartiere an die Linien der Appenzeller Bahnen anschliessen. Dem Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell entsprechend soll auch das heute mässig angebundene Gebiet «Ziel» direkt erschlossen werden.</p> <p>Ein solcher angebotsseitiger ÖV-Ausbau kann dazu beitragen, heute mit dem MIV zurückgelegte Wege auf flächeneffizientere Verkehrsmittel wie Bahn und Bus zu verlagern.</p> <p>Angebotsgestaltungsgrundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausrichtung auf grosse Ziel-Quell-Beziehungen. Diese sind entsprechend zu analysieren.</li> <li>- Umsteigefreie Verbindungen aus allen grösseren Siedlungsgebieten im Dorf Appenzell zum Bahnhof Appenzell und zu den wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten.</li> <li>- Taktverdichtung zu den Hauptverkehrszeiten (mind. 30'-Takt).</li> <li>- Angebotsausdünnung zu Randzeiten (60'-Takt).</li> </ul> <p>Bauliche Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für den Ortsbus müssen die notwendigen Haltestellen vorbereitet werden.</li> </ul>						
Wirkung	<p>Ziel 1: Durch die bessere Erschliessung des Dorfs Appenzell wird der ÖV im Vergleich zum MIV attraktiver. Sowohl im innerörtlichen als auch im ortsübergreifenden Verkehr können Wege vom MIV auf den ÖV verlagert und damit die Parkierungsnachfrage gesenkt werden.</p> <p>Ziel 5: Der Ortsbus verbessert das kantonsinterne ÖV-Angebot auf Fahrten zum Bahnhof Appenzell sowie zwischen den Quartieren des Dorfs Appenzell.</p>						
Priorität	Hoch						
Planungskosten	bis Fr. 50'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>Konzept bis 2024, Pilotbetrieb 2025 bis 2028</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>Aufnahme ins Grundangebot bis 2029</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	Konzept bis 2024, Pilotbetrieb 2025 bis 2028	Realisierung:	Aufnahme ins Grundangebot bis 2029
Planungsinstrument:	--						
Planung:	Konzept bis 2024, Pilotbetrieb 2025 bis 2028						
Realisierung:	Aufnahme ins Grundangebot bis 2029						
Zuständigkeit	Federführung: Volkswirtschaftsdepartement						

Ortsbus Appenzell	
	Weitere Beteiligte: Feuerschaugemeinde, Bezirke, Transportunternehmen
Grundlagen	Ortsbuskonzept (2013), Entwicklungskonzept Dorfkern
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-4b On-Demand-Angebote V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien



## 9. Massnahme V1-4b On-Demand-Angebote



Quelle: PostAuto AG<sup>11</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

<sup>11</sup> <https://www.postauto.ch/de/fahrplan-und-netz/publicar/appenzell?shortcut=pa-fahrinfo-publicar-appenzell-ai>

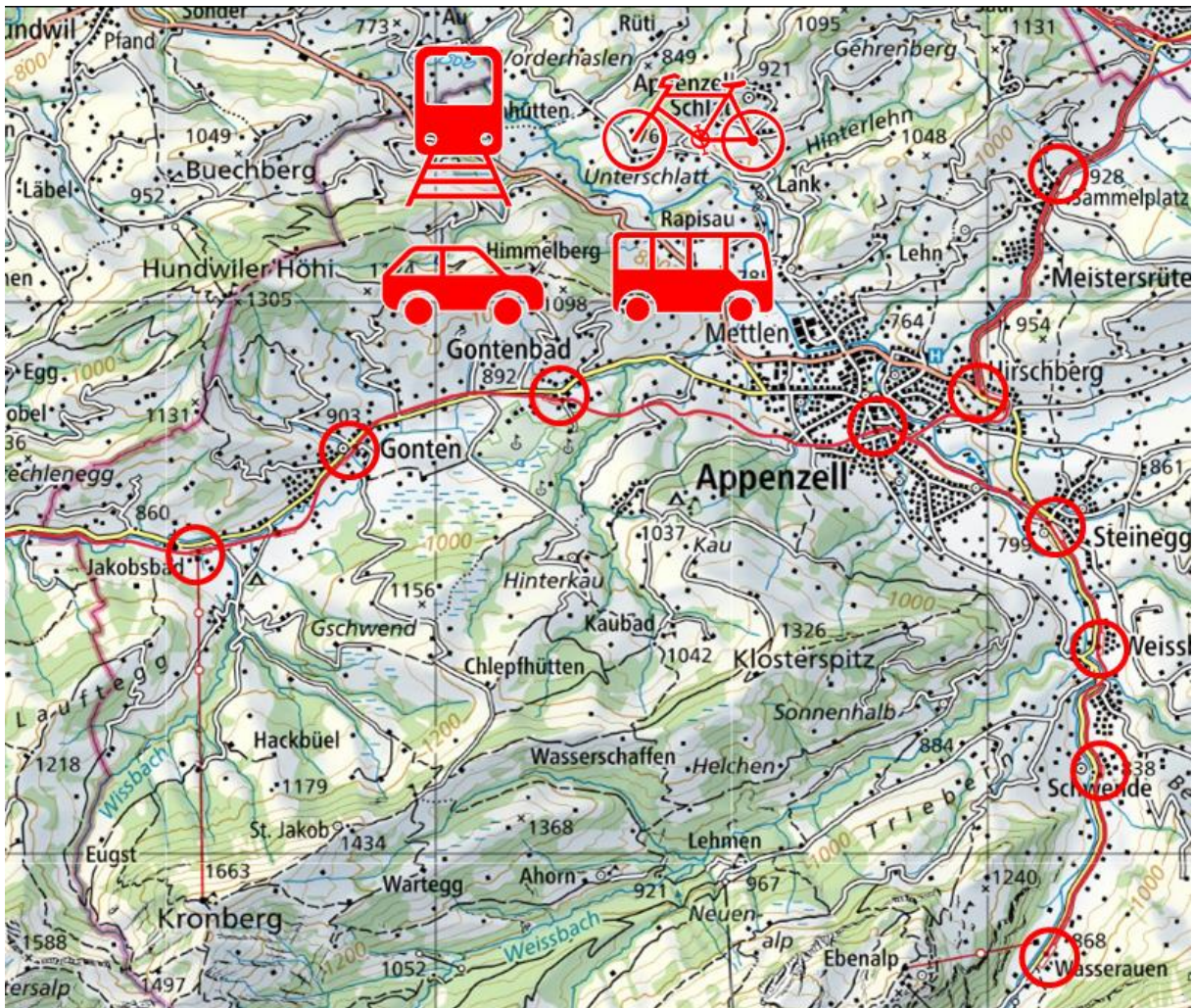
## Beschreibung Massnahme

On-Demand-Angebote							
Kurzbeschreibung	<p>Die Sicherstellung einer hohen Erreichbarkeit aller Siedlungsgebiete mit dem ÖV ist im Kanton Appenzell I.Rh. eine grosse Herausforderung. Denn in Gebieten mit geringer Siedlungsdichte und vielen kleinen, zerstreuten Siedlungen können ÖV-Angebote mit festen Linien und Fahrplänen kaum mit verhältnismässigem finanziellem Aufwand betrieben werden.</p> <p>Eine zweckmässige Ergänzung des fahrplangebundenen ÖVs stellen in solchen Gebieten On-Demand-Angebote dar. Dabei handelt es sich um Mobilitätsangebote, welche nach Bedarf auf flexiblen Routen verkehren und Fahrtenwünsche bündeln. Mit dem Rufbus «PubliCar Appenzell» der PostAuto AG besteht in Kanton Appenzell I.Rh. bereits ein erstes On-Demand-Angebot. Im Rahmen der Massnahme V1-4b soll das bestehende On-Demand-Angebot weiter ausgebaut werden. Mögliche Teilmassnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrieren der On-Demand-Angebote in alle gängigen ÖV-Auskunfts- und Buchungsplattformen, insbesondere «SBB Mobile»</li> <li>- Ergänzen des normalen fahrplangebundenen ÖVs in aufkommensschwachen Randzeiten und an den Wochenenden durch ein zusätzliches Rufbus-Angebot (On-Demand-Linienverkehr)<sup>12</sup></li> <li>- Aufwerten der Bushaltestellen und anderer Punkte mit hoher Nachfrage (z.B. betreutes Wohnen, Praxisgemeinschaften, Alters- und Pflegeheime) beispielsweise durch Knöpfe zur Bestellung des Rufbusses und Anzeigetafeln</li> <li>- Prüfen des On-Demand-Angebots mit einem Konzept «Mitfahrbänkli» (analog Mitfahrbänkli Toggenburg)</li> <li>- Angebot für Velomitnahme und Gepäck prüfen</li> </ul>						
Wirkung	<p>Ziel 1: Besonders in den peripheren, von Streusiedlungen geprägten Gebieten stellen On-Demand-Angebote eine attraktive, kostengünstige Alternative zum MIV dar. Sie leisten einen Beitrag an die Verlagerung vom MIV auf den ÖV und ermöglichen allen Teilen der Bevölkerung Mobilität. Zudem fördern On-Demand-Angebote auch eine Verlagerung auf den ÖV im Tourismus- und Freizeitverkehr.</p> <p>Ziel 5: On-Demand-Angebote sind ein geeignetes Mittel für eine flächendeckende Erschliessung von Streusiedlungen und neuen Überbauungen mit verhältnismässigem finanziellem Aufwand.</p>						
Priorität	Tief						
Planungskosten:	bis Fr. 50'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>Konzept bis 2024</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>Schrittweise bis 2026</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	Konzept bis 2024	Realisierung:	Schrittweise bis 2026
Planungsinstrument:	--						
Planung:	Konzept bis 2024						
Realisierung:	Schrittweise bis 2026						

<sup>12</sup> Beim On-Demand-Linienverkehr handelt es sich wie beim normalen Linienverkehr um fahrplangebundene Angebote, bei denen fixe Haltestellen bedient werden. Allerdings werden die Buskurse nur bei Bedarf durchgeführt, das heisst, wenn die Fahrt von einer Kundin oder einem Kunden per Telefon oder App im Voraus «bestellt» wird.

On-Demand-Angebote		
Zuständigkeit	Federführung:	Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde, Transportunternehmen, Nachbarkantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen
Grundlagen	--	
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-4a Ortsbus Appenzell V1-3a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell V1-4d ÖV-Angebot	

## 10. Massnahme V1-4c Attraktive Umsteigepunkte



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf swisstopo<sup>13</sup>

Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

<sup>13</sup> map.geo.admin.ch

## Beschreibung Massnahme

Attraktive Umsteigepunkte	
Kurzbeschreibung	<p>Auf dem Gebiet des Kantons Appenzell I.Rh. befinden sich entlang der Bahnachsen der Appenzeller Bahnen insgesamt elf Bahnhöfe (teilweise nicht ganzjährig bediente Haltestellen und/oder mit Halt auf Verlangen) und im Busnetz einzelne Umsteigepunkte (insbesondere Eggerstanden, Haslen, Brülisau und Oberegg). Bei einem Teil dieser Haltestellen besteht heute ein wesentliches Potenzial zur Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Velo, MIV und Bahn<sup>14</sup>. Ein Bahnhof ist als Umsteigepunkt auf den schienengebundenen ÖV umso attraktiver, je kürzer der Weg vom Bus oder vom Auto zum Perron ist - und zwar in Bezug auf die Dauer wie auch auf die Distanz. Somit kann ein nahtloses, einfaches und hindernisfreies Umsteigen die Attraktivität des ÖVs stark positiv beeinflussen. Um die Funktion als Umsteigepunkt zu fördern, sollen für die Bahnhöfe im Kanton Appenzell I.Rh. insbesondere die folgenden Teilmassnahmen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsteigepotenzial an allen Haltestellen (inkl. Schaies Sportanlage) prüfen. Triagieren, an welchen ausgewählten Haltestellen mit grösserem Potenzial nachstehende Massnahmen zu prüfen sind;</li> <li>- Parkplätze näher an den Bahnhof und ans Perron rücken;</li> <li>- Ausbau des Park &amp; Ride-Angebots und optimale Anordnung der Parkplätze sowie Ausbau der Busanschlüsse an den Bahnhöfen;</li> <li>- Eliminieren von Hindernissen (Strassenquerungen, Bahnübergänge etc.) zwischen Bushaltekanten, Park &amp; Ride-Parkplätzen und den Perrons;</li> <li>- Verbesserung des Komforts und der Navigierbarkeit auf den Umsteigewegen (Überdachungen, Begradigungen, Signalisierung etc.);</li> <li>- Entwicklung der Haltestelle Sammelplatz zu einer MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe (primär durch den Ausbau des Park &amp; Ride-Angebots), damit die Pendlerströme in Richtung St.Gallen ausserhalb des Dorfzentrums Appenzell gebündelt und auf den ÖV verlagert werden können;</li> <li>- Prüfung weiterer Haltestellen, beispielsweise für die neuen Überbauungen zwischen Weissbad und Schwende und/oder zwischen Schwende und Wasserauen.</li> </ul> <p>Die zu realisierenden Teilmassnahmen und deren Verortung können im Anschluss an eine Bedarfsanalyse in einem Detailkonzept festgelegt werden.</p>
Wirkung	<p>Ziel 1: Durch die verbesserten und zahlreicheren Umsteigemöglichkeiten vom Bus oder MIV auf die Bahn wird der ÖV konkurrenzfähiger. Die Massnahme leistet somit einen Beitrag zur Verlagerung vom MIV zum ÖV.</p> <p>Ziel 5: Eine Attraktivierung der Bahnhöfe im gesamten Kantonsgebiet stärkt den ÖV auch in kleineren Orten und Streusiedlungen.</p>
Priorität	Mittel

<sup>14</sup> Die Schaffung und Attraktivierung (z.B. durch Ladepunkte) von Veloabstellplätzen ist Bestandteil der GVK-Massnahme V1-1c.

Attraktive Umsteigepunkte	
Planungskosten:	Bedarfsanalyse Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.-- Detailkonzept bis Fr. 50'000.-- pro Bahnhof
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: Planung bis 2026
	Realisierung: Schrittweise ab 2027
Zuständigkeit	Federführung: Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte: Bezirke, Feuerschaugemeinde, Transportunternehmen
Grundlagen	--
Abhängigkeiten	Diese Massnahme ist in enger Koordination mit dem Masterplan für das Gebiet Bahnhof und Ziel wie auch mit der Bahnhofsplanung der Appenzeller Bahnen umzusetzen. Massnahmen GVK: V1-1c Veloabstellplätze V1-3a Parkierung Tourismus V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell V4-2a Ausbau Sharing-Angebote

## 11. Massnahme V1-4d ÖV-Angebot



Quelle: Appenzeller Bahnen<sup>15</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-4 ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken	Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

<sup>15</sup> <https://www.ai.ch/themen/mobilitaet-und-verkehr/oeffentlicher-verkehr>

## Beschreibung Massnahme

ÖV-Angebot	
Kurzbeschreibung	<p>Das bestehende ÖV-Angebot (Bahn und Bus) ist im Hinblick auf die strategisch beabsichtigte Verkehrsverlagerung zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Dies umfasst folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liniennetz</li> <li>- Fahrplan, Fahrplanverdichtung, Umsteigezeiten</li> <li>- Preise</li> </ul> <p>Die Weiterentwicklung erfolgt mit der Fortschreibung der bisherigen kantonalen ÖV-Angebotsplanung.</p>
Wirkung	Ziel 5: Ein weiterentwickeltes ÖV-Angebot leistet einen massgebenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV.
Priorität	Mittel
Planungskosten:	bis Fr. 50'000.--
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument:    ÖV-Angebotsplanung
	Planung:                   wiederkehrend
	Realisierung:           mit jeweiligem Fahrplanwechsel im Dezember
Zuständigkeit	Federführung:           Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte:    Bezirke, Feuerschaugemeinde, Nachbarkantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen, Transportunternehmen (SBB, Appenzeller Bahnen, PostAuto)
Grundlagen	Aktuelle ÖV-Angebotsplanung
Abhängigkeiten	<p>V1-4a Ortsbus Appenzell</p> <p>V1-4b On-Demand-Angebot</p> <p>V1-4c Attraktive Umsteigepunkte</p> <p>V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien</p>



## 12. Massnahme V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus



Quelle: PostAuto AG

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-5 ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken	Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs (Ziel 2)  Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

## Beschreibung Massnahme

## ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus

## Kurzbeschreibung

Der Tourismus- und Freizeitverkehr im Kanton Appenzell I.Rh. ist stark MIV-lastig. An Spitzentagen (Wochenenden, Feiertagen) stösst die Parkierungsnachfrage im Kanton regelmässig an die Kapazitätsgrenzen oder geht darüber hinaus. Die Folgen davon sind unerwünschter Suchverkehr und sogenanntes wildes Parkieren. Um das Strassennetz und die Parkierungsinfrastruktur zu entlasten und die ÖV-Anteile am Tourismus- und Freizeitverkehr zu erhöhen, bedarf es nebst Lenkungsmassnahmen für den MIV eines Ausbaus des ÖV-Angebots. Dieser Ausbau soll zielgerichtet erfolgen, das heisst vordergründig zu den touristischen Spitzenzeiten in der warmen Jahreshälfte. Es sind folgende Teilmassnahmen zu prüfen:

- Taktverdichtung (Zusatzkurse) auf der Buslinie 192 zwischen Weissbad und Brülisau jeweils am Morgen und Abend an Spitzentagen im Sommer<sup>16</sup>;
- In Abstimmung mit dem Verstärkungsangebot auf dem strassengebundenen ÖV: Taktverdichtung (Zusatzkurse) auf der Linie der S23 zwischen Gossau und Wasserauen jeweils am Morgen und Abend an Spitzentagen im Sommer und im Herbst;
- Umsteigefreie Direktverbindungen der Appenzeller Bahnen zwischen St.Gallen und Wasserauen (via Appenzell) an touristischen Spitzentagen (auch im Sinne einer Angebotsverdichtung zwischen St.Gallen und Appenzell);
- Verkürzung der Wartezeiten: Bessere Abstimmung der S20/21 (Trogen-Appenzell) und S23 (Herisau-Wasserauen) (erste Priorität) oder höhere Taktichte zwischen St.Gallen und Herisau: 30-Min-Takt für die S81 (abgestimmt mit dem Fahrplan der S23 Herisau-Appenzell) (zweite Priorität);
- Verbesserung des Bahn-Bus-Anschlussystems;
- Buslinie zwischen Hirschberg-Brülisau;
- Gewährleistung eines adäquaten Platzangebots für den Transport von Velos und E-Bikes in den Wagen der Appenzeller Bahnen;
- Abstimmung mit Park & Ride-Angebot, Parkleitsystem und optionalem Reservationssystem.

Die zu realisierenden Teilmassnahmen können im Anschluss an eine Bedarfsanalyse in einem neuen Angebotskonzept festgelegt werden.

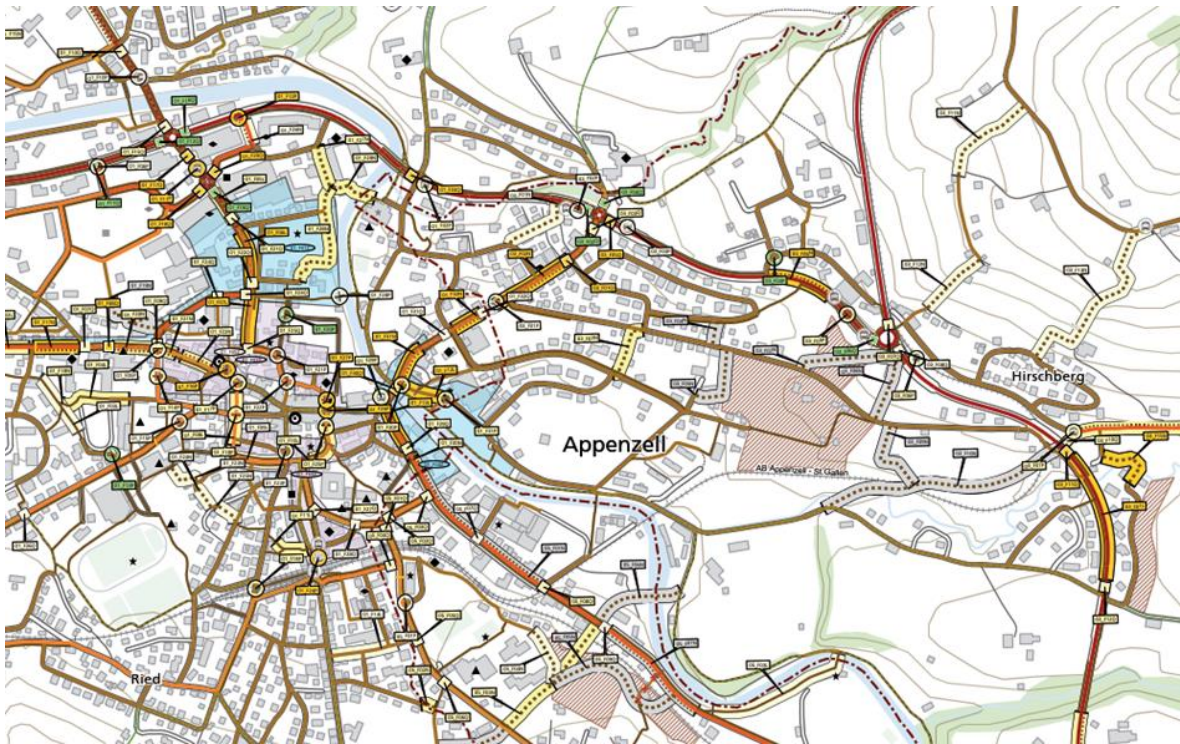
Bereits seit 2022 ist mit der PostAuto-Verbindung von der Station Hirschberg nach Wasserauen ein ÖV-Verstärkungsangebot in Kraft. Dieses verkürzt an Wochenenden und Feiertagen im Sommer die ÖV-Reisezeit ab St.Gallen zu den touristischen Ausgangspunkten im Kanton Appenzell I.Rh. Es handelt sich beim Angebot um einen Pilotbetrieb, der sicher bis 2024 fortgeführt wird<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Zusätzliche Linienkurse von Bus und Bahn können sich besonders dann als (Teil-)Massnahme eignen, wenn in Gossau (und Herisau) mehr Touristinnen und Touristen dazu bewogen werden könnten, vom MIV auf den ÖV umzusteigen. Dazu müsste dort das Park & Ride-Angebot ausgebaut respektive attraktiver gestaltet werden.

<sup>17</sup> Auf die Verbindung zwischen Hirschberg und Wasserauen kann mit der besseren Abstimmung der S20/21 und S23 ab dem Fahrplanjahr 2025 verzichtet werden.

ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus	
Wirkung	<p>Ziel 2: Durch die Verstärkungsangebote im ÖV wird dieser für touristische Motive attraktiver und vermehrt genutzt. Die Probleme an touristischen Spitzentagen im Strassenverkehr, insbesondere im ruhenden Verkehr, können durch die Verlagerung auf den ÖV entschärft werden.</p> <p>Ziel 5: Die touristischen Verstärkungsangebote erfolgen sehr zielgerichtet und sind ohne Auswirkungen auf den Alltagsverkehr. Somit werden keine unnötigen Kapazitäten geschaffen, die von der Bevölkerung nicht benutzt würden.</p>
Priorität	Hoch
Planungskosten:	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument:    ÖV-Angebotsplanung
	Planung:                    Planung bis 2026
	Realisierung:            Schrittweise ab Fahrplanwechsel Dezember 2027
Zuständigkeit	Federführung:            Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte:      Bezirke, Feuerschaugemeinde, Nachbarkantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen, Transportunternehmen (SBB, Appenzeller Bahnen, PostAuto)
Grundlagen	--
Abhängigkeiten	<p>Koordination mit Massnahmen T2 und T3 (Erhöhung des ÖV-Anteils) der kantonalen Tourismuspolitik vom 17. Januar 2023</p> <p>Massnahmen GVK:</p> <p>V 1-3a Parkierung Tourismus</p> <p>V 1-4d ÖV-Angebot</p>

### 13. Massnahme V1-6a Aktualisieren des Fusswegnetzplans



Quelle: Ausschnitt des Analyseplans, Teilbereich Fussverkehr<sup>18</sup>

#### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-6 Direkte, attraktive und sichere Fusswege realisieren	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)  Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung (Ziel 3)

<sup>18</sup> Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2017

## Beschreibung Massnahme

Aktualisieren des Fusswegnetzplans							
Kurzbeschreibung	<p>Der Fusswegenetzplan bildet die Grundlage für eine funktionierende Fussverkehrsinfrastruktur. 2016 wurde ein Fusswegnetzplan erarbeitet, welcher im Richtplan verankert und aktuell ist. Damit der Fusswegnetzplan seine Wirkungskraft entfalten kann, muss sich dieser in der Verkehrsinfrastruktur niederschlagen. Die Studie «Revision Richtplanung: Teilbereiche Fuss- und Radverkehr» von 2016 vergleicht den Fusswegnetzplan mit dem Bestand und hält Netzlücken fest.</p> <p>Mittlerweile wurden Lücken im Rahmen der Realisierung von Infrastrukturprojekten geschlossen (z.B. Geh- und Radweg Eggerstandenstrasse). Ausserdem wird im neu erstellten Entwicklungskonzept auf zu schliessende Lücken im Fusswegnetz eingegangen. Damit die wertvollen Resultate aus der Studie von 2016 ihre Aktualität behalten, wird der Stand der Netzlücken (z.B. Lücke bestehend, Projekt geplant, Projekt in Ausführung, Lücke geschlossen) aktualisiert. Zugleich wird ein Prozess zur Wahrung der Aktualität der Datenbank des Fusswegnetzplans und der Lücken definiert und umgesetzt.</p> <p>Die aus der Studie von 2016 hervorgegangenen Resultate wurden neben Druckformaten in digitaler Form festgehalten. Beim Land- und Forstwirtschaftsdepartement ist ein Zugang über die beim Kanton genutzten Planungsinstrumente (GIS und Logo) in Bearbeitung. Im Sinne eines einfachen Zugangs zu diesen Daten für die Planung bei Strassen- und Infrastrukturprojekten soll die Integration ins GIS und Logo vorangetrieben werden. Die Aktualisierungen werden neben Printformaten auch in dieser Datenbank vorgenommen. Dafür ist im entsprechenden Auftrag die Datenkompatibilität miteinzubeziehen.</p>						
Wirkung	Ziel 1: Bei der Nutzung von ÖV und geteilten Verkehrsmitteln wird die erste und letzte Etappe vorwiegend zu Fuss zurückgelegt. Damit bildet ein funktionierendes (sicher, komfortabel, lückenlos) Fusswegnetz die Grundlage für viele Alternativen zum individuellen motorisierten Verkehr.						
Priorität	Tief						
Planungskosten	bis Fr. 50'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>Richtplan</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>bis 2025</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>vgl. Massnahme 1-6b «Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes»</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	Richtplan	Planung:	bis 2025	Realisierung:	vgl. Massnahme 1-6b «Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes»
Planungsinstrument:	Richtplan						
Planung:	bis 2025						
Realisierung:	vgl. Massnahme 1-6b «Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes»						
Zuständigkeit	<table border="1"> <tr> <td>Federführung:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement</td> </tr> <tr> <td>Weitere Beteiligte:</td> <td>Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), Bezirke, Feuerschaugemeinde</td> </tr> </table>	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement	Weitere Beteiligte:	Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), Bezirke, Feuerschaugemeinde		
Federführung:	Bau- und Umweltdepartement						
Weitere Beteiligte:	Land- und Forstwirtschaftsdepartement (Digitalisierung), Bezirke, Feuerschaugemeinde						
Grundlagen	Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell, Studie Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2016						

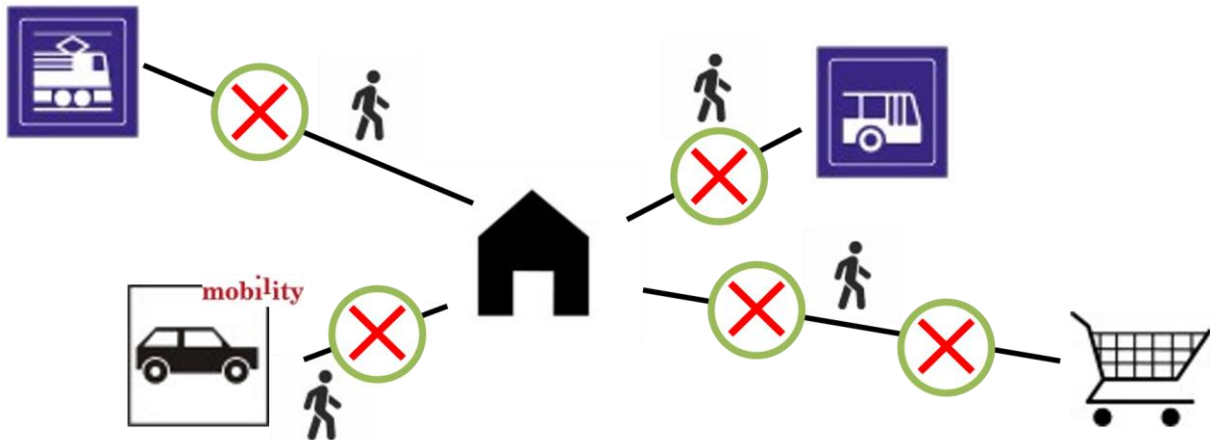
Aktualisieren des Fusswegnetzplans

Abhängigkeiten

Massnahmen GVK:

V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes

## 14. Massnahme V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes



Quelle: Eigene Darstellung

Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-6 Direkte, attraktive und sichere Fusswege realisieren	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)

## Beschreibung Massnahme

Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes							
Kurzbeschreibung	<p>Nachdem in der Massnahme 1-6a die Liste der Lücken im Fusswegnetz aktualisiert wurde, setzt die Massnahme 1-6b die Bauvorhaben zur Schliessung der Netzlücken fest. Dabei ist einerseits den Prioritäten der einzelnen Netzlücken und andererseits der frühzeitigen Gewährung von zusammenhängenden Netzen in Gebieten mit dem höchsten Fussverkehrsaufkommen, also in dichten Siedlungsgebieten und bei Attraktoren des Fussverkehrs, Rechnung zu tragen. Demzufolge wird folgende Priorisierung vorgenommen, welche auch im Richtplan verankert ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentrumsgebiet Appenzell (Fokusbereich 1)</li> <li>- Einflussbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von Bildungsstätten (Fokusbereich 2)</li> </ul> <p>Dringende Sicherheitsmassnahmen werden vorgezogen. Parallel muss bei jedem Strasseninfrastrukturprojekt die Schliessung von Netzlücken ausserhalb der beiden Fokusbereiche geprüft werden.</p> <p>Die Datenbank der Netzlücken muss begleitend zu den Projekten gepflegt werden, sodass diese verlässlich die bestehenden und geschlossenen Lücken aufzeigt und bei anderen Strasseninfrastrukturprojekten konsultiert werden kann.</p>						
Wirkung	Ziel 1: Damit sich die beabsichtigte Attraktivitätssteigerung des Fussverkehrs sowie der damit zusammenhängenden Verkehrsmittel wie ÖV und geteilte Verkehrsmittel effektiv realisieren lassen, müssen Lücken in der Infrastruktur entlang der Fussverkehrsetappen geschlossen werden, sodass die Fusswege durchgehend nutzbar sind.						
Priorität	Tief						
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="0"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>Richtplan</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2024 Fokusbereiche 1 und 2: bis 2028</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2025 Fokusbereiche 1 und 2: ab 2030</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	Richtplan	Planung:	dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2024 Fokusbereiche 1 und 2: bis 2028	Realisierung:	dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2025 Fokusbereiche 1 und 2: ab 2030
Planungsinstrument:	Richtplan						
Planung:	dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2024 Fokusbereiche 1 und 2: bis 2028						
Realisierung:	dringende Sicherheitsmassnahmen ab 2025 Fokusbereiche 1 und 2: ab 2030						
Zuständigkeit	<table border="0"> <tr> <td>Federführung:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement (Richtplanung) Bezirke (Umsetzung)</td> </tr> <tr> <td>Weitere Beteiligte:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement auf Kantonsstrassen, Feuerschaugemeinde für Lückenschliessung in Quartierplänen, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement</td> </tr> </table>	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement (Richtplanung) Bezirke (Umsetzung)	Weitere Beteiligte:	Bau- und Umweltdepartement auf Kantonsstrassen, Feuerschaugemeinde für Lückenschliessung in Quartierplänen, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement		
Federführung:	Bau- und Umweltdepartement (Richtplanung) Bezirke (Umsetzung)						
Weitere Beteiligte:	Bau- und Umweltdepartement auf Kantonsstrassen, Feuerschaugemeinde für Lückenschliessung in Quartierplänen, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement						
Grundlagen	Studie Revision Richtplanung, Teilbereiche Fuss- und Radverkehr (asa AG), 2017						



### Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes

#### Abhängigkeiten

#### Massnahmen GVK:

V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken

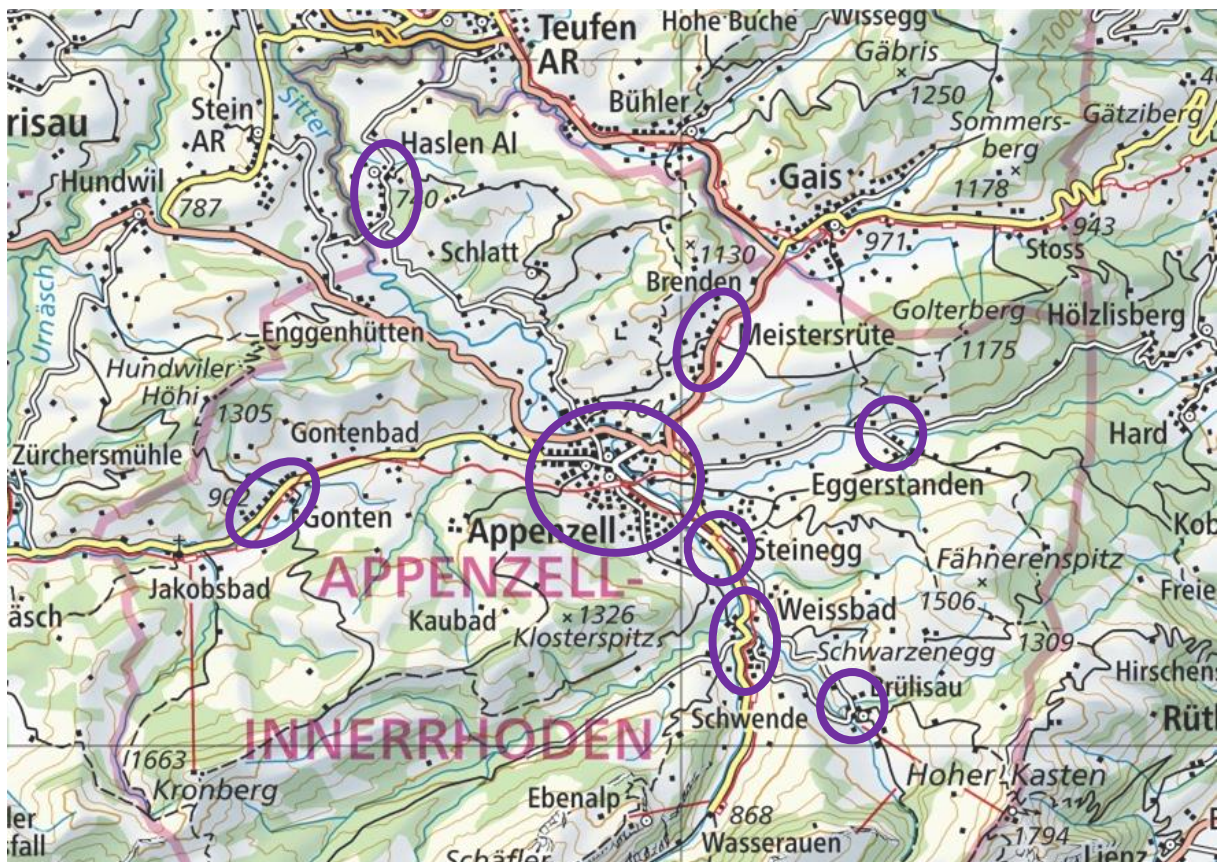
V1-6a Aktualisieren des Fusswegnetzplans

V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten

V2-2a Unfallschwerpunkte

V2-4a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit

## 15. Massnahme V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten



Quelle: Eigene Darstellung basieren auf swisstopo<sup>19</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs (Ziel 2)

<sup>19</sup> map.geo.amin.ch

## Beschreibung Massnahme

Aufwerten von Ortsdurchfahrten	
Kurzbeschreibung	<p>Im Siedlungsgebiet werden aus dem Gesamtverkehr (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) und aus der Siedlungsgestaltung unterschiedliche, teilweise widersprüchliche Anforderungen an den meist nur begrenzten Verkehrsraum (Strassenraum) gestellt. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) dient als Planungswerkzeug, um auf verkehrsorientierten Strassen eine gesamtheitliche Lösung unter ausgewogener Berücksichtigung der gestellten Anforderungen aus Siedlung und Verkehr zu entwickeln. Im BGK werden sowohl betriebliche Aspekte (zukünftige Verkehrsstärke, Lösungsansätze für MIV, Velo- und Fussverkehr und ÖV) als auch die gestalterische Umsetzung (Aufwertung des Verkehrsraums, Erhöhung der Sicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität) konzipiert. Die Kantonsstrassen in folgenden Siedlungsgebieten weisen einen Handlungsbedarf auf (in Klammer werden die bereits getätigten Schritte erwähnt):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Appenzel Dorf (umgesetzt)</li> <li>- Gonten (BGK in Erarbeitung)</li> <li>- Weissbad (punktuelle Massnahmen in Erarbeitung)</li> <li>- Oberegg (Sanierungsprojekt in Erarbeitung)</li> <li>- Haslen (BGK in Erarbeitung)</li> </ul> <p>Der Handlungsbedarf weiterer Gebiete kann geprüft werden, wenn in einem weiteren Siedlungsgebiet der Wunsch nach einer Aufwertung auftritt (z.B. über Meldungen aus der Bevölkerung).</p>
Wirkung	<p>Ziel 1: Durch die verträgliche Gestaltung von verkehrsorientierten Strassen in Siedlungsgebieten und die Festsetzungen im Rahmen eines BGK kann die Verkehrsentwicklung und deren Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete kontrolliert werden.</p> <p>Ziel 2: Auf den Hauptachsen des Tourismusverkehrs können dessen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete mit einem BGK kontrolliert werden.</p>
Priorität	Mittel
Planungskosten	bis Fr. 50'000.-- für Bedürfnisabklärung je BGK
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: Bedürfnisabklärung bis 2025
	Realisierung: ab 2030
Zuständigkeit	Federführung: Bezirke, Feuerschaugemeinde
	Weitere Beteiligte: Bau- und Umweltdepartement, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
Grundlagen	Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich (Bundesamt für Umwelt); VSS 40 210 Entwurf des Strassenraums; Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten, Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzel

Aufwerten von Ortsdurchfahrten

Abhängigkeiten

Massnahmen GVK:

V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken

V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes

V2-4a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit

## 16. Massnahme V2-2a Unfallschwerpunkte



Quelle: Signalisationsverordnung<sup>20</sup>

Strategie, Handlungsfeld, Ziel

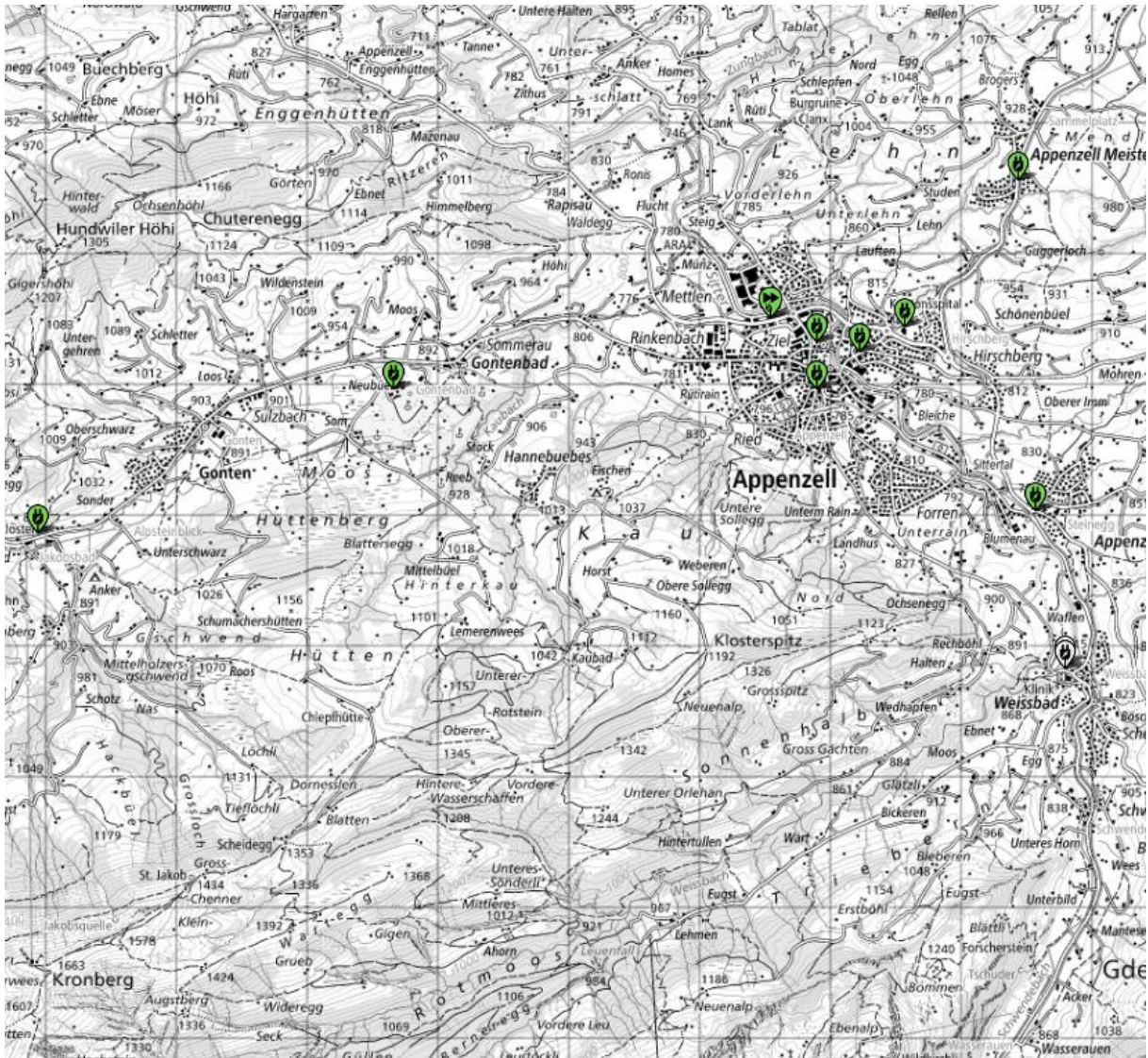
Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verträglich gestalten	V2-2 Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)

<sup>20</sup> Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Januar 2023

## Beschreibung Massnahme

Unfallschwerpunkte identifizieren und sanieren	
Kurzbeschreibung	Der bereits heute laufende Prozess zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten wird fortgeführt. Die Überprüfung und Identifizierung von Unfallschwerpunkten erfolgt jährlich.
Wirkung	Ziel 1: Die Massnahme leistet einen stetigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr und damit zur Kontrolle der Auswirkungen des MIV.
Priorität	Tief
Planungskosten	bis Fr. 50'000.-- pro mittlere Sanierung
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: laufend
	Realisierung: laufend erkannte Unfallschwerpunkte
Zuständigkeit	Federführung: Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
	Weitere Beteiligte: Bau- und Umweltdepartement, Bezirke, Feuerschaugemeinde
Grundlagen	Bestehender Prozess für Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten, Unfallstatistik
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten V4-2a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses

## 17. Massnahme V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien



Quelle: Eigene Darstellung basieren auf swisstopo<sup>21</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verträglich gestalten	V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen fördern	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Stärkung des Veloverkehrs unter Mit- einbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)

<sup>21</sup> map.geo.admin.ch

## Beschreibung Massnahme

## Förderung nachhaltiger Technologien

## Kurzbeschreibung

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der gewünschten Siedlungsverdichtung gegen innen soll der Verkehr in Zukunft umwelt- und siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Es sollen möglichst wenig Schadstoff- und Lärmemissionen entstehen. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht die Massnahme V2-3a vor, den Einsatz neuartiger Technologien im Mobilitätsbereich gezielt zu fördern.

Erster Ansatzpunkt stellt hierbei die **Elektromobilität** dar. Um die rasante Entwicklung bei der Neuzulassung von Elektrofahrzeugen nicht zu behindern, soll die Ladeinfrastruktur im Gleichschritt dazu ausgebaut werden. Der Kanton soll darauf hinwirken, dass im Kanton Appenzell I.Rh. ein ausreichend grosses Netz von öffentlich zugänglichen Ladestationen entsteht. Dazu sind folgende Teilmassnahmen zu ergreifen:

- Kantonales Förderprogramm Ladeinfrastruktur: Eine finanzielle Förderung von Ladestationen mit bidirektionalen Systemen ist zu prüfen;
- Pflicht zur Erstellung von Ladestationen bei öffentlichen Liegenschaften;
- Gesetzliche Vorgaben für Quartierpläne und Überbauungen schaffen, damit neu erstellte Parkierungsanlagen einfach mit Lademöglichkeiten nachgerüstet werden können;
- Installation von Ladestationen bei Bahnhöfen und bei weiteren wichtigen Umsteigepunkten: Ausbaubedarf besteht etwa bei den Talstationen Brülisau und Wasserauen und bei öffentlichen Parkplätzen sowie Bahnhöfen mit Park & Ride.

Darüber hinaus kann die Elektromobilität mit diesen zusätzlichen Teilmassnahmen gefördert werden:

- Elektrofahrzeuge Kanton/Bezirke: Schrittweise Umstellung der Fahrzeugflotten von Kanton und Bezirken auf elektrische Antriebe;
- Elektrofahrzeuge Busverkehr: Schrittweise Einführung von Elektrobussen auf den Buslinien im Kanton Appenzell I.Rh. (dafür liegt für die Kantone Appenzell I.Rh. und Appenzell A.Rh. bereits ein Konzept vor.).

Der zweite Ansatzpunkt der Massnahme V2-3a liegt bei der **Digitalisierung des Verkehrs**, besonders beim autonomen Fahren. Denn bereits ab 2040 dürften sich autonome Fahrzeuge im Individualverkehr durchsetzen. Darüber hinaus wird autonomes Fahren mit fahrerlosen Bahnen auch im Schienenverkehr zu einem immer bedeutenderen Thema. Um sicherzustellen, dass die für autonome Fahrzeuge benötigte strassen- und schienenseitige Infrastruktur und Kommunikations- und Informationstechnologie in der langen Frist zur Verfügung gestellt werden kann, soll folgende Massnahme verfolgt werden:

- Laufendes Monitoring der technologischen Entwicklung auf Strasse und Schiene



Förderung nachhaltiger Technologien	
	Darüber hinaus soll sich im Kanton Appenzell I.Rh. (zusammen mit den Kantonen Appenzell A.Rh., Thurgau und St.Gallen) weiterhin für einen Pilotversuch mit autonomen Fahrzeugen im Busverkehr einsetzen und die nötigen Grundlagen dafür schaffen.
Wirkung	<p>Ziel 1: Die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen reduziert die Anzahl MIV-Fahrten nicht. Allerdings gehen die Verkehrsemissionen zurück.</p> <p>Ziel 4: Die Verbreitung der Elektromobilität führt zu einer Abnahme der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Der elektrische Antrieb macht auch das Velofahren attraktiver. Insbesondere in hügeligen Gebieten erleichtern E-Bikes das Vorwärtkommen mit dem Zweirad.</p>
Priorität	Mittel
Planungskosten	von Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: Anpassung versch. rechtlicher Grundlagen (unter anderem Energiegesetz, EnerG, und Verordnung zum Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz, VEG SVG)
	Planung: bis 2024
	Realisierung: Laufend ab 2025
Zuständigkeit	<p>Federführung: Volkswirtschaftsdepartement (Pilotprojekt autonomer Bus, Elektrifizierung Linienbusse), Bau- und Umweltdepartement (Elektrifizierung Fahrzeugflotte Kanton, Ladeinfrastruktur, Monitoring)</p>
	Weitere Beteiligte: Bezirke, Feuerschaugemeinde, Transportunternehmen, Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer
Grundlagen	Energie- und Klimaschutzstrategie, Massnahmenplan Luftreinhaltung
Abhängigkeiten	<p>Massnahmen GVK:</p> <p>V1-4a Ortsbus Appenzell V1-4b On-Demand-Angebote V1-4d ÖV-Angebot V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell</p>

## 18. Massnahme V2-3b Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur



Quelle: Io LandArch in Ogden, Utah, via Pinterest

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verträglich gestalten	V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen fördern	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1) Stärkung des Veloverkehrs unter Miteinbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)

## Beschreibung Massnahme

Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur							
Kurzbeschreibung	<p>Die Verkehrsinfrastruktur umfasst einen Grossteil der versiegelten Flächen. Versiegelte Flächen verstärken die Erwärmung und müssen entwässert werden. Der Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur beansprucht ein hohes Volumen an natürlichen Ressourcen und die Herstellung der heutigen Baustoffe (Zement, Asphalt usw.) ist energieintensiv.</p> <p>Mit wirksamen Massnahmen soll die zukünftige Verkehrsinfrastruktur einen höheren Beitrag an die Nachhaltigkeits- und insbesondere auch Klimaziele leisten.</p> <p>Dazu sind bei der Planung und Realisierung, das heisst bei der Umgestaltung, Erneuerung und beim Neubau von Verkehrsinfrastrukturen, folgende Massnahmen zu prüfen und bei Eignung umzusetzen (nicht abschliessend):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion des Anteils von versiegelten Verkehrsflächen durch versickerungsfähige Beläge (z.B. Aufenthaltsbereiche und Fusswege, Velowege, Abstellplätze)</li> <li>- Erhöhung des Anteils an Grünflächen und Baumreihen</li> <li>- Reduktion der befestigten Strassenraumquerschnitte aufs minimal Erforderliche</li> <li>- Erhöhter Einsatz von Recyclingbaustoffen und nachhaltigen Materialien</li> </ul> <p>Dazu sind folgende Umsetzungshilfen zu erstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtlinien/Merkblätter für die Planung und Realisierung von nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturen</li> <li>- Auflagen und Vorgaben für den Einsatz von Recycling- und nachhaltigen Materialien bei UnternehmERAusschreibungen der öffentlichen Hand (besondere Bestimmungen)</li> <li>- Vorgaben und Controlling betreffend nachhaltiger Materialwahl bei den Lieferantinnen und Lieferanten</li> </ul>						
Wirkung	<p>Ziel 1: Die Massnahme leistet einen stetigen Beitrag zu nachhaltigen, klimaschonenden und umweltgerechten Verkehrsinfrastrukturen.</p> <p>Ziel 4: Eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt die Bedürfnisse von flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsarten und macht den Aufenthalt im Freien angenehmer. Dies erhöht die Bereitschaft, Etappen zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen.</p>						
Priorität	mittel						
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="0"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>Ab 2025</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	2024	Realisierung:	Ab 2025
Planungsinstrument:	--						
Planung:	2024						
Realisierung:	Ab 2025						
Zuständigkeit	Federführung: Bau- und Umweltdepartement						

Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur	
	Weitere Beteiligte: Bezirke
Grundlagen	Energie- und Klimaschutzstrategie
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten V2-4a Punktuelle Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit

## 19. Massnahme V2-4a Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit



Quelle: Signalisationsverordnung<sup>22</sup>

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Verlagern	V1-1 Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (Ziel 1)

<sup>22</sup> Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Januar 2023

## Beschreibung Massnahme

Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit							
Kurzbeschreibung	<p>Im Alltagsverkehr kommt es kaum zu Engpässen auf dem Strassennetz des Kantons. Trotzdem gibt es einzelne Stellen, an denen es zu kurzen Wartezeiten kommt. Bei Siedlungs- und wirtschaftlichen Entwicklungen kann es zudem zu nicht vermeidbarem Mehrverkehr kommen, welcher ohne Ausbau von einzelnen Elementen des Strassennetzes zu Stau führen kann. Um eine effiziente Abwicklung des Strassenverkehrs sicherzustellen, sollen solche Engstellen im Netz behoben werden.</p> <p>Für die Behebung solch punktueller Engpässe ist folgender Prozess vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feststellung des Handlungsbedarfs: Überlastung aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung oder erkannte ungenügende Leistungsfähigkeit aufgrund konkreter Gebiets- oder Arealplanungen (Zunahme der Einwohnerinnen und Einwohner oder Arbeitsplätze, die zu Mehrverkehr führen)</li> <li>- Prüfen alternativer Lösungsansätze zur Vermeidung eines Leistungsengpasses (Massnahmen zur Verlagerung auf den ÖV oder Velo- und Fussverkehr)</li> <li>- Bei Bedarf Auslösen eines Infrastrukturprojekts</li> </ul>						
Wirkung	Ziel 1: Mit einzelnen Massnahmen bei Engstellen des Strassennetzes lassen sich Zunahmen im Individualverkehr weiterhin bewältigen.						
Priorität	Mittel						
Planungskosten	Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="0"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>laufend (diverse Planungen sind in Erarbeitung)</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>laufend bei erkanntem Handlungsbedarf</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	laufend (diverse Planungen sind in Erarbeitung)	Realisierung:	laufend bei erkanntem Handlungsbedarf
Planungsinstrument:	--						
Planung:	laufend (diverse Planungen sind in Erarbeitung)						
Realisierung:	laufend bei erkanntem Handlungsbedarf						
Zuständigkeit	<table border="0"> <tr> <td>Federführung:</td> <td>Bau- und Umweltdepartement, ASTRA (Korridorstudie)</td> </tr> <tr> <td>Weitere Beteiligte:</td> <td>Bezirke, Feuerschaugemeinde, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen (Korridorstudie)</td> </tr> </table>	Federführung:	Bau- und Umweltdepartement, ASTRA (Korridorstudie)	Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen (Korridorstudie)		
Federführung:	Bau- und Umweltdepartement, ASTRA (Korridorstudie)						
Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen (Korridorstudie)						
Grundlagen	--						
Abhängigkeiten	<p>Abstimmen mit laufenden Planungen (Masterpläne, Gestaltungspläne usw.)</p> <p>Massnahmen GVK:</p> <p>V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken</p> <p>V1-6b Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes</p> <p>V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten</p>						

## 20. Massnahme V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell



**(3) Zentrale Ankunftsorte bündeln den eintreffenden Verkehr**

Der Dorfkern von Appenzell ist gut erreichbar, sowohl mit dem Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr. Das Gebiet Ziel und der Brauereiplatz bilden die zentralen Ankunftsorte mit dem Auto. Sie sind von ausserhalb gut erreichbar, bündeln die Verkehrsströme und entlasten damit das Dorf. Gleichzeitig sichern sie durch ihre Lage die direkte Zugänglichkeit zum Dorf. Der Bahnhof Appenzell stellt das Pendant für den öffentlichen Verkehr dar und ist eine attraktive Visitenkarte für die Ankunft in Appenzell mit multimodalen Angeboten. Im Gebiet Ziel als überregionalem Einkaufsort ist ein weiterer Ankunftsort für den öffentlichen Verkehr vorhanden.

Quelle: Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell (2022)

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Vernetzen	V3-1 Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen	Stärkung des Veloverkehrs unter Mitinbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)  Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)

## Beschreibung Massnahme

## Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell

**Kurzbeschreibung** Verkehrsdrehscheiben fördern die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Mikromobilität<sup>23</sup>) und ermöglichen so quasi «nahtlose» Mobilitätsketten. Sie sollen zu einer Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems, das heisst zu einer gleichmässigeren Auslastung der bestehenden Kapazitäten auf Strasse und Schiene beitragen und den quellenahen Umstieg auf flächensparsame Verkehrsmittel attraktiver machen. Die Stärkung des Bahnhofs Appenzell als multimodale Verkehrsdrehscheibe soll darauf hinwirken, dass die bestehende Strassenverkehrsinfrastruktur nicht stärker belastet wird. Stattdessen sollen insbesondere der Veloverkehr und der ÖV durch die einfachere Kombination miteinander - mit oder ohne zusätzliche Beteiligung des MIV - gefördert werden.

Gemäss dem Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell ist auch der Siedlungsschwerpunkt Ziel als überregionaler Ankunftspunkt in die Verkehrsdrehscheibe Appenzell zu integrieren.

Der Bahnhof Appenzell als wichtigster ÖV-Knoten des Kantons Appenzell I.Rh. gilt als Drehscheibe eines regionalen Knotens<sup>24</sup>.

Im Vordergrund stehen dort der Umstieg vom lokalen ÖV oder Fuss- und Veloverkehr sowie mittels Park & Ride vom MIV auf den schienenengebundenen Regionalverkehr.

Um diese Funktionen zu stärken, sind folgende Teilmassnahmen zu prüfen:

- Attraktive Parkierungsmöglichkeiten für den Veloverkehr und den MIV (zweckmässige Örtlichkeit für das Park & Ride- und Bike & Ride-Angebot)
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus- und Schienennetz
- Aufwertung des Bahnhofs: Verkürzung und Vereinfachung der Umsteigewege, Ausbau des Dienstleistungsangebots (z.B. auch für Velo-/E-Scooter-Verleihsysteme), attraktive Aufenthaltsräume
- Gewährleistung der Erreichbarkeit des Park & Ride- und Bike & Ride-Angebots

Die zu realisierenden Teilmassnahmen können im Anschluss an eine Bedarfsanalyse in einem Detailkonzept festgelegt werden. Sollte sich herausstellen, dass der Bahnhof Appenzell nicht geeignet für eine multimodale Drehscheibe ist, sollen alternative Standorte untersucht werden.

**Wirkung** Ziel 3: Durch den attraktiveren Umstieg auf den schienenengebundenen ÖV steigt der Anteil an kombinierten Fahrten. Dies führt zu einer Verkehrsverlagerung vom MIV insbesondere aufs Velo und auf neue Mobilitätsformen (von der Quelle bis zum Bahnhof und umgekehrt) sowie auf den ÖV (ab dem Bahnhof bis zum Ziel und umgekehrt).

Ziel 5: Die Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Appenzell verbessert die Abstimmung von Orts- und Regionalverkehr.

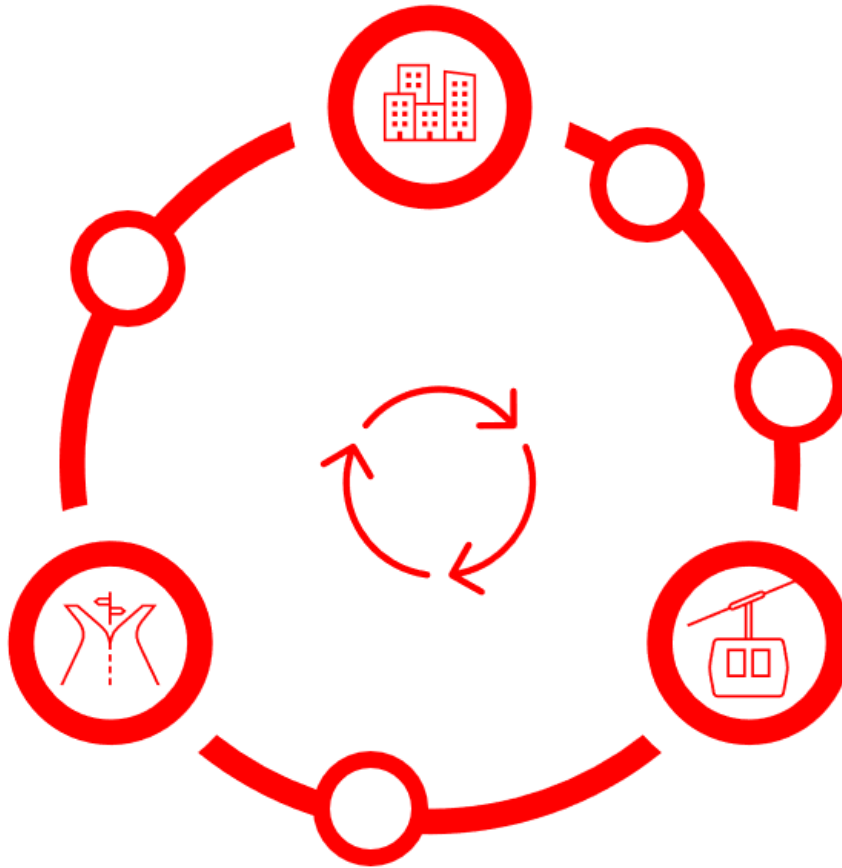
<sup>23</sup> Mikromobilität: Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen (E-Scooter, Tretroller, Segways, E-Leichtfahrzeuge, Hooverboards, Monowheels, E-Skateboards, klassische Skateboards usw.)

<sup>24</sup> Sachplan Verkehr, Teil Programm (Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation 2021)



Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	
Priorität	Mittel
Planungskosten:	Bedarfsanalyse bis Fr. 50'000.-- Kosten Detailkonzept abhängig vom festgestellten Ausbaubedarf
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: Konzept/Projekt bis 2025
	Realisierung: Schrittweise bis 2035
Zuständigkeit	Federführung: Volkswirtschaftsdepartement, Appenzeller Bahnen, PostAuto AG
	Weitere Beteiligte: Bau- und Umweltdepartement, Bezirke, Feuer-schaugemeinde, Transportunternehmen, Grundeigentümerinnen und -eigentümer
Grundlagen	Bahnhofsplanung Appenzeller Bahnen, Entwicklungskonzept Dorfkern Appenzell
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-1c Veloabstellplätze V1-2a Parkierung Dorf Appenzell V1-4a Ortsbus Appenzell V1-4b On-Demand-Angebote V1-4c Attraktive Umsteigepunkte V1-4d ÖV-Angebot V4-2a Ausbau Sharing-Angebote

## 21. Massnahme V3-3a Stärkung der Koordination



Quelle: Eigene Darstellung

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Vernetzen	V3-3 Übergeordnete und kantonsinterne Koordination und Interessenvertretung stärken	<p>Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs (Ziel 2)</p> <p>Stärkung des Veloverkehrs unter Mitinbezug neuer Mobilitätsformen (Ziel 4)</p> <p>Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung (Ziel 3)</p> <p>Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter ÖV-Ausbau (Ziel 5)</p>

## Beschreibung Massnahme

Stärkung der Koordination	
Kurzbeschreibung	<p>Die Wechselwirkungen zwischen der Raum- und Verkehrsentwicklung sind vielfältig und hinlänglich bekannt. Allerdings ist es nicht nur die Raumentwicklung, die den Verkehr beeinflusst. Wechselseitige Beziehungen mit dem Verkehr bestehen auch mit der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, den gesetzlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen sowie technologischen Entwicklungen. Kurz: Der Verkehr weist Wirkungsketten mit einer Vielzahl weiterer Politikbereiche auf. Um die in der GVS festgelegten Ziele zu erreichen, bedarf es also einer systematischen Koordination zwischen den Ämtern und den Nachbarkantonen (z.B. bei der Wegenetzplanung an der Kantons-grenze oder bei dem Zubringer Appenzellerland) sowie über alle drei Staats-ebenen hinweg.</p> <p>Ein Schwergewicht insbesondere der amtsübergreifenden Koordination ist die verstärkte Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p> <p>Im Fokus dieser Massnahme steht die intrakantonale, das heisst ämterüber-greifende Koordination. Folgende Teilmassnahmen sind in diesem Zusam-menhang zu ergreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Zusammenarbeit bei sämtlichen verkehrswirksamen Vorhaben: Es soll ein regelmässiger, verbindlicher Austausch zwischen den relevanten Fachpersonen aus den Ämtern des Bau- und Umweltde-partements, des Volkswirtschaftsdepartements sowie des Justiz-, Polizei- und Militärdepartements gefördert werden. Je nach Fragestellung soll der Kreis der involvierten Ämter und Departemente vergrössert werden<sup>25</sup>.</li> <li>- Fachbereichsübergreifende Abstimmung bei allen übrigen Massnahmen des GVK: Die Prozesse zur Umsetzung der Massnahmen aus dem GVK sollen explizit eine vorgängige Koordination mit allen relevanten Stellen vorsehen. Diese Koordination hat je nach Massnahme interregional, inter-kantonal oder auch über mehrere Staatsebenen hinweg zu erfolgen. Die interkantonale Koordination fokussiert dabei vor allem auf die beiden Nachbarkantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen.</li> </ul> <p>Darüber hinaus ist zu prüfen, inwiefern die interkantonale Abstimmung bei übergeordneten Verkehrs- und Mobilitätsfragen verbessert werden kann. Denkbar sind etwa halbjährliche, institutionalisierte Treffen mit den Nachbar-kantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen. Insbesondere in Zusammenhang mit dem sogenannten Zubringer Appenzellerland soll sich der Kanton Appen-zell I.Rh. zusammen mit seinen Nachbarkantonen auf Bundesebene für eine bessere Anbindung des Wirtschaftsstandorts Appenzell I.Rh. ans Hochleis-tungsstrassennetz einsetzen.</p>
Wirkung	<p>Ziel 2: Durch eine Stärkung des Austauschs mit dem Fachbereich Tourismus (Volkswirtschaftsdepartement) können ziel- und bedarfsgerechte Massnah-men für eine Minimierung der unerwünschten verkehrlichen Nebenwirkungen des Tourismus umgesetzt werden.</p>

<sup>25</sup> Zum Beispiel etwa um Organe des Finanzdepartements oder des Land- und Forstwirtschaftsdepartements (Amt für Geoinfor-mation) zu ergänzen.

## Stärkung der Koordination

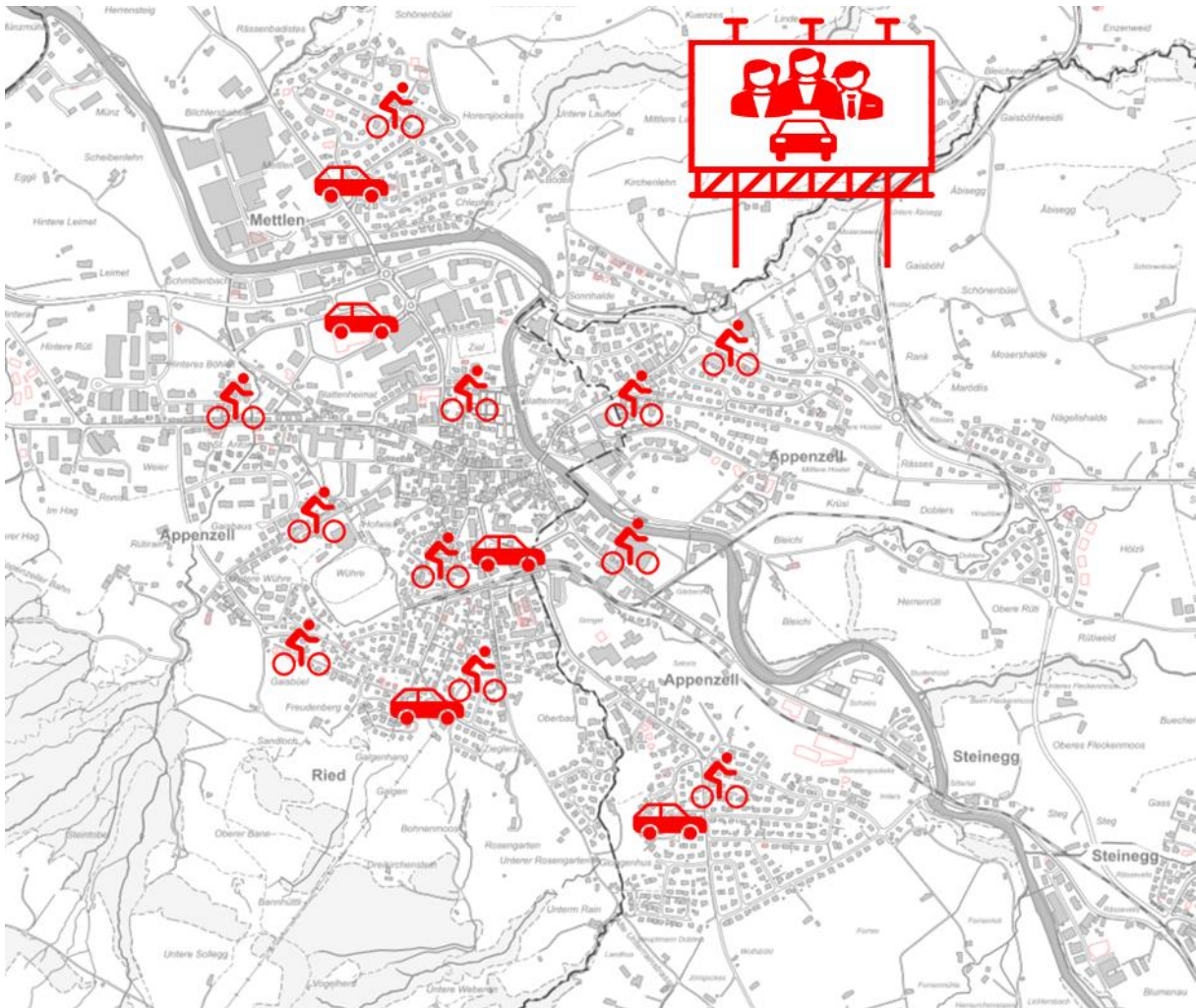
Ziel 3: Die bessere Abstimmung der für die Fachbereiche Verkehrs- und Siedlungsplanung verantwortlichen Stellen fördert direkt eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Ziel 4: Durch eine bessere Koordination mit der Siedlungsplanung können Wege verkürzt und somit für das Velo attraktiver werden. Eine kantonsübergreifende Planung ermöglicht zudem Kantons Grenzen überschreitende Infrastrukturen wie Velorouten.

Ziel 5: Die Abstimmung mit den ÖV-Fachverantwortlichen verbessert den Informations- und Ideenfluss zwischen den Ämtern. So können neue Lösungen für eine Verbesserung des ÖV-Angebots entstehen. Gerade im Regionalverkehr ist auch eine Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen wichtig, welche durch die Massnahme gestärkt wird.

Priorität	Hoch
Planungskosten	keine zusätzlichen Kosten für den Kanton
Umsetzungsschritte	Planungsinstrument: --
	Planung: 2024. Dazu gehört auch die Information der Kantone Appenzel A.Rh. und St.Gallen über das GVK.
	Realisierung: Einführung in der zweiten Jahreshälfte 2024
Zuständigkeit	Federführung: Bau- und Umweltdepartement
	Weitere Beteiligte: Feuerschaugemeinde, Bezirke, Nachbarkantone Appenzel A.Rh. und St.Gallen und Bund
Grundlagen	--
Abhängigkeiten	Alle Massnahmen des GVK

## 22. Massnahme V4-2a Ausbau Sharing-Angebote



Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrundkarte: Geoportal Appenzell I.Rh.

### Strategie, Handlungsfeld, Ziel

Str. Stossrichtung	Handlungsfeld	Zielsetzung
Vermeiden	V4-2 Shared Mobility stärken	Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung (Ziel 3)

## Beschreibung Massnahme

Ausbau Sharing-Angebote							
Kurzbeschreibung	<p>Im Kanton Appenzell I.Rh. existieren bisher wenige Sharing-Angebote (z.B. Velovermietung Bahnhof Appenzell, mobility-Fahrzeuge am Bahnhof Appenzell). Weitere Verleihsysteme für E-Bikes, normale Velos oder E-Scooter sind nicht vorhanden. Eine Stärkung solcher Sharing-Angebote kann dazu beitragen, die Anzahl durchgeführter MIV-Fahrten zu reduzieren und somit das Verkehrssystem zu entlasten. Folgende Teilmassnahmen sind zu prüfen und bei erkanntem Potenzial möglichst durch private Anbietende umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kampagne für Fahrgemeinschaften (Ridesharing): Digitale Plattformen für die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten gibt es schon (z.B. twogo). Durch eine Kommunikationskampagne - idealerweise mit Beteiligung ausgewählter Unternehmen - sollen Berufspendlerinnen und -pendler dazu animiert werden, vermehrt Fahrgemeinschaften zu bilden.</li> <li>- Schaffung eines neuen Sharing-Angebots: Das Dorf Appenzell weist Potenzial auf für ein Velo/E-Bike/E-Scooter-Verleihsystem. Dieses ergänzt den ÖV auf der ersten oder letzten Meile und trägt damit dazu bei, dass öffentliche Verkehrsmittel als Teilelement von kombinierten Mobilitätsketten häufiger als Alternative zum MIV genutzt werden. Idealerweise werden die Standorte des Velo/E-Bike/E-Scooter-Verleihsystems so gewählt, dass sowohl Pendlerinnen und Pendler als auch Touristinnen und Touristen vom neuen Angebot profitieren können (Bahnhöfe, Schwerpunkte Arbeiten/Freizeit/Siedlung). Den negativen Auswirkungen eines E-Scooter-Systems ist mit geeigneten Massnahmen entgegenzuwirken.</li> <li>- Zusätzliche Carsharing-Standorte: Die Anzahl geteilter Fahrzeuge und deren Standorte im Dorf Appenzell ist zu erhöhen. Dadurch wird es für die lokale Bevölkerung einerseits attraktiver, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Andererseits ergänzen die Fahrzeuge den ÖV auf der letzten Meile, was primär für Touristinnen und Touristen wichtig ist. Während für die lokale Bevölkerung primär Carsharing-Standorte bei Siedlungsschwerpunkten geschaffen werden sollten, haben für den Tourismusverkehr zusätzliche Fahrzeuge am Bahnhof Appenzell oberste Priorität.</li> </ul>						
Wirkung	Ziel 3: Der Ausbau von Sharing-Angeboten trägt zu einer Reduktion der Anzahl Fahrten bei. Insbesondere MIV-Fahrten in Siedlungsgebieten können durch das Teilen von Fahrzeugen oder die Nutzung von Leihvelos gesenkt werden.						
Priorität	Tief						
Planungskosten	Bedarfsanalyse, Standortplanung, Kampagnenkonzept Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.--						
Umsetzungsschritte	<table border="1"> <tr> <td>Planungsinstrument:</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Planung:</td> <td>bis 2025</td> </tr> <tr> <td>Realisierung:</td> <td>Schrittweise ab 2026</td> </tr> </table>	Planungsinstrument:	--	Planung:	bis 2025	Realisierung:	Schrittweise ab 2026
Planungsinstrument:	--						
Planung:	bis 2025						
Realisierung:	Schrittweise ab 2026						

Ausbau Sharing-Angebote		
Zuständigkeit	Federführung:	Volkswirtschaftsdepartement
	Weitere Beteiligte:	Bezirke, Feuerschaugemeinde, Sharing-Anbietende
Grundlagen	--	
Abhängigkeiten	Massnahmen GVK: V1-1c Veloabstellplätze V1-3a Parkierung Tourismus V1-4c Attraktive Umsteigepunkte V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	