

16/2024



KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

GESAMTVERKEHRSKON- ZEPT APPENZELL I.RH.



Erlassen von der Ständekommission
am 2. April 2024

Impressum

<i>Auftraggeber</i>	Kanton Appenzell I.Rh., Standeskommission
<i>Politische Steuerung</i>	Bauherr Ruedi Ulmann, Vorsteher Bau- und Umweltdepartement (Vorsitz) Landammann Roland Dähler, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement Landesfährnich Jakob Signer, Vorsteher Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Hannes Bruderer, Präsident Hauptleutekonferenz, Bezirk Oberegg Reto Camenisch, Präsident Feuerschaugemeinde Appenzell
<i>Begleitgremium</i>	Thomas Baumgartner, Direktor Appenzeller Bahnen AG Guido Buob, Geschäftsführer Verein Appenzeller Tourismus AI LukasENZler, Stellvertretung für Schulratspräsident Appenzell Karin Fritsche Stadelmann, Fachkommission Heimatschutz Walter Grob, Leiter Amt für Raumentwicklung Hanspeter Koller, Sekretär Feuerschaugemeinde Appenzell Michael Koller, Präsident Kantonaler Gewerbeverband Roland Koster, Oberleutnant Kantonspolizei, Sekretär Signalkommission Sigi Lechner, Postauto AG Albert Manser, Bezirk Schwende-Rüte, Strassen Rahel Mettler, Land- und Forstwirtschaftsdepartement Hauptmann Albert Mösler, Bezirk Schwende-Rüte Hauptmann Wilfried Segmüller, Bezirk Schlatt-Haslen Markus Stäger, Bezirk Schwende-Rüte, Ortsplanung Heike Summer, Leiterin Amt für Umwelt Ralph Sutter, Volkswirtschaftsdepartement, öffentlicher Verkehr Markus Walt, Leiter Amt für Wirtschaft
<i>Projektleitung</i>	Bauherr Ruedi Ulmann, Vorsteher Bau- und Umweltdepartement Ralf Bürki, Leiter Landesbauamt
<i>Auftragnehmende</i>	Walter Schaufelberger, B+S AG Heini Sommer, Ecoplan AG
<i>Berichtsverfasser</i>	Walter Schaufelberger, Pascal Burchard, B+S AG Heini Sommer, Ecoplan AG

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	1
1 Zusammenfassung	2
2 Einleitung	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Inhalt und Zielsetzung	5
3 Gesamtverkehrsstrategie (GVS)	6
3.1 Vision und Zukunftsbild (2045)	6
3.2 Ziele	6
3.3 Strategische Stossrichtungen	9
3.4 Handlungsfelder	9
3.5 Zusammenspiel 4V-Strategie - Handlungsfelder - Ziele	10
4 Massnahmenkonzept.....	10
4.1 Einleitung	10
4.2 Teilstrategien.....	11
4.3 Massnahmenübersicht	13
4.4 Massnahmen.....	15
4.5 Förderung Homeoffice.....	16
4.6 Umsetzung	16

Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen
AI	Kanton Appenzell I.Rh.
AR	Kanton Appenzell A.Rh.
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Kantonales Baugesetz
BauV	Verordnung zum Baugesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
B+R	Bike and Ride
d.h.	das heisst
EnerG	Energiegesetz
E-Bike	Elektro-Bike
Fr.	Schweizer Franken
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GIS	Geografisches Informationssystem
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
Inkl.	Inklusive
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Parking, Parkplatz, Parkhaus
Prio	Priorität
P+R	Park and Ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SG	Kanton St.Gallen
S20, S21, S23	S-Bahnlinien 20, 21, 23
TG	Kanton Thurgau
u.a.	unter anderem
VEG SVG	Verordnung zum Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz
vgl.	vergleiche
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
z.B.	Zum Beispiel
4-V	Verlagern - Verträglich gestalten – Vernetzen - Vermeiden

1 Zusammenfassung

Mit der anfangs 2023 von der Standeskommission erlassenen Gesamtverkehrsstrategie (GVS) sind die strategischen Voraussetzungen für eine ganzheitliche Sicht auf die Mobilität im Kanton Appenzell I.Rh. gegeben.

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Appenzell I.Rh. für den Zielzustand 2045 baut auf der GVS mit der Vision «mobil - nachhaltig - vernetzt», den vier strategischen Stossrichtungen «verlagern - verträglich gestalten - vernetzen - vermeiden» sowie fünf konkreten Zielsetzungen und 16 Handlungsfeldern auf. Kern des GVK ist das Massnahmenkonzept. Es umfasst die Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsarten, enthält ein Gesamtpaket von Massnahmen und zeigt die Abhängigkeiten und das Zusammenspiel der einzelnen Massnahmen untereinander und mit den übergeordneten Dritt- und Planungsstrategien auf. Letztendlich werden die einzelnen, entwickelten Massnahmen in Massnahmenblättern beschrieben.

In den Teilstrategien werden die Zielvorgaben aus der GVS auf die unterschiedlichen Verkehrsarten heruntergebrochen:

- **Gesamtverkehr:** Eine nachhaltige Mobilität soll mit möglichst hohen Anteilen des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden. Dazu sollen insbesondere verbesserte Umsteigemöglichkeiten und Sharing-Angebote beitragen. Der Strassenraum in den Siedlungen ist ausgewogener auf alle am Gesamtverkehr teilnehmenden Verkehrsmittel auszurichten.
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Mit der erwarteten Mobilitätszunahme soll der MIV im Vergleich zu den restlichen Verkehrsmitteln unterdurchschnittlich zunehmen. Hierzu werden bisher mit dem MIV zurückgelegte Wege in vertretbarem Masse auf den ÖV, den Velo- und Fussverkehr verlagert. Der Fokus der Verlagerung liegt auf dem Pendler- sowie dem Tourismus- und Freizeitverkehr.
- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):** Der ÖV soll vor allem den zusätzlich zu verlagernden MIV aufnehmen. Dies kann nicht allein mit zusätzlichen ÖV-Angeboten erzielt werden, sondern erfordert auch entsprechende Begleitmassnahmen (z.B. gezielte Bewirtschaftung des Parkplatzangebots).
- **Veloverkehr:** Mit dem Ausbau und der Erweiterung der Veloinfrastruktur soll eine Verlagerung vom MIV aufs Velo erreicht werden. Der Fokus der Verlagerung liegt auf dem heute noch grossen Anteil an kurzen Wegen, die grösstenteils mit dem Auto zurückgelegt werden. Bikerouten sind nicht Gegenstand des GVK. Diese werden Teil der noch auszuarbeitenden kantonalen Veloweggesetzgebung sein.
- **Fussverkehr:** Die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Fussverkehr fokussiert auf die Siedlungsgebiete. Die Verkehrssicherheit und insbesondere die Schulwegsicherheit stehen hier im Vordergrund.
- **Wirtschaftsverkehr:** Die Erschliessung des Wirtschaftsstandorts Appenzell I.Rh. soll gestärkt werden. Dies soll mit einer besseren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts ab dem Hochleistungsstrassennetz sowie mit der Beseitigung zukünftiger Engpässe im Kantonsstrassennetz erzielt werden.
- **Tourismusverkehr:** Die Abwicklung des Tourismus- und Freizeitverkehrs wird auf die kantonale Tourismuspolitik ausgerichtet. Der Tourismusverkehr soll auch an Spitzentagen geordnet und für Siedlung und Landschaft verträglich erfolgen.

Die Tabelle 1 gibt eine Übersicht der hergeleiteten Massnahmen.

				Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs	Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs	Vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanung	Stärkung des Veloverkehrs unter Miteinbezug neuer Mobilitätsformen	Auf die siedlungsspezifischen Gegebenheiten des Kantons ausgerichteter OeV-Ausbau	Massnahmen		
Strategische Stossrichtungen	Handlungsfeld	Ziel 1	Ziel 2	Ziel 3	Ziel 4	Ziel 5					
4-V	Alle	V0		x	x	x	x	x			V0
V1	Verlagern	V1-1	Attraktive und sichere Veloinfrastruktur bereitstellen	x			x		V1-1a	Aktualisieren der Velowegnetzlücken	
			V1-1b	Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken							
			V1-1c	Veloabstellplätze							
			V1-1d	Erstellungspflicht Veloabstellplätze							
		V1-2	Parkierung Siedlung optimieren	x					V1-2a	Parkierung Dorf Appenzell	
		V1-3	Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften		x				V1-3a	Parkierung Tourismus	
		V1-4	ÖV-Angebot für den Alltagsverkehr stärken	x				x	V1-4a	Ortsbus Appenzell	
							V1-4b	On-Demand-Angebote			
							V1-4c	Attraktive Umsteigepunkte			
							V1-4d	ÖV-Angebot			
		V1-5	ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken		x		x	V1-5a	ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus		
V2	Verträglich gestalten	V2-1	Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum erhöhen	x	x				V2-1a	Aufwerten von Ortsdurchfahrten	
			V2-2	Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten	x					V2-2a	Unfallschwerpunkte
		V2-3	Nachhaltige Technologien und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen fördern	x			x			V2-3a	Förderung nachhaltiger Technologien
			V2-4	Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur	x					V2-3b	Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur
		V2-4a	Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses								
V3	Vernetzen	V3-1	Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen				x	x	V3-1a	Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	
		V3-3	Übergeordnete und kantonsinterne Koordination und Interessenvertretung stärken		x		x	x	V3-3a	Stärkung der Koordination	
V4	Vermeiden	V4-2	Shared Mobility stärken			x			V4-2a	Ausbau Sharing-Angebote	

Tabelle 1: Übersicht der Massnahmen des GVK

Im Rahmen der übergeordneten Massnahme V0 «Management der GVK-Massnahmen» erfolgt unter anderem die Abstimmung mit der kantonalen Finanzplanung. Die einzelnen Massnahmen sind priorisiert und deren konkrete Umsetzung ist so zu planen, dass diese mit den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen umsetzbar sind. Verschiedene Massnahmen stehen im Zusammenhang mit der kantonalen Energie- und Klimaschutzstrategie, der Tourismuspolitik und des Entwicklungskonzepts Dorfkern Appenzell. Die ÖV-Massnahmen sind im Rahmen der kontinuierlichen kantonalen Angebotsplanung umzusetzen. Die Massnahmen V1-1a «Aktualisieren des Velowegnetzplans» und V1-6a «Aktualisieren des Fusswegnetzplans» führen zu einer Aktualisierung des Richtplans. Zahlreiche Massnahmen sind bei neu entstehenden Quartierplänen zu berücksichtigen.

Jeder der 22 Massnahmen ist eine Priorität zugeordnet (vgl. Tabelle 2). Kriterien für die Festlegung der Priorität sind die Wirkung der Massnahme, der Problemdruck, die Realisierbarkeit, die Kosten und der Zeitbedarf für Planung und Umsetzung. Zehn Massnahmen sind von hoher, acht Massnahmen von mittlerer und vier Massnahmen von tiefer Priorität.

Mit hoher Priorität umgesetzt werden sollen folgende Massnahmen:

- V0 Management der GVK-Massnahmen
- V1-1a Aktualisieren der Velonetzlücken
- V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken
- V1-1c Veloabstellplätze

- V1-2a Parkierung Dorf Appenzell
- V1-3a Parkierung Tourismus
- V1-4a Ortsbus Appenzell
- V1-4b On-Demand-Angebote
- V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus
- V3-3a Stärkung der Koordination

Massnahmen	Abhängigkeiten	Prio	Jahr																						
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	
V0	Managment der GVK-Massnahmen	Alle	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1a	Aktualisierung des Velowegnetzes	1-b	hoch																						
V1-1b	Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken	1-1a, 1-6b, 2-1a, 2-2a, 2-4a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1c	Veloabstellplätze	1-1d, 3-1a, V4-2a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-2a	Parkierung Dorf Appenzell	1-3a, 3-1a, 4-1a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-3a	Parkierung Tourismus	1-2a, 1-5a, 1-4d, 3-1a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4a	Ortsbus Appenzell	1-4b, 3-1a, 2-3a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4b	On-Demand-Angebote	1-4a, 1-4d, 2-3a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-5a	ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus	1-3a, 1-4d	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V3-3a	Stärkung der Koordination	Alle	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1d	Erstellungspflicht für Veloabstellplätze	1-1c	mittel				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4c	Attraktive Umsteigepunkte	1-3C, 1-3a, 3-1A, 4-2a	mittel				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4d	ÖV-Angebot	1-4a, 1-4b, 1-4c, 2-3a	mittel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V2-1a	Aufwerten von Ortsdurchfahrten	1-1b, 1-6b, 2-4a	mittel																						
V2-3a	Förderung nachhaltiger Technologien	1-4a, 1-4b, 1-4d, 3-1a	mittel																						
V2-3b	Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur	1-1b, 1-6b, 2-1a, 2-4a	mittel																						
V2-4a	Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses	1-1b, 1-6b, 2-1a	mittel																						
V3-1a	Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	1-1c, 1-2a, 1-4a, 1-4c, 1-4d, 4-2a	mittel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-6a	Aktualisierung des Fusswegnetzes	1-6b	tief																						
V1-6b	Umsetzungsplan zur Schliessung Fusswegnetzlücken	1-1b, 1-6a, 2-1a, 2-2a, 2-4a	tief																						
V2-2a	Unfallzwerpunkte	1-1b, 1-6b, 2-1a, 4-2a	tief																						
V4-2a	Ausbau Sharing-Angebote	1-1c, 1-3a, 1-4c, 2-3a, 3-1a	tief																						

Tabelle 2: Priorisierung und zeitliche Umsetzung der Massnahmen

Die Prioritäten haben einen wesentlichen Einfluss auf den Umsetzungsplan bis zum Zielhorizont 2045. Die Planung für alle Massnahmen mit hoher Priorität soll zwischen 2024 und 2026 starten. Die Realisierung der einzelnen Massnahmen erfolgt in Abhängigkeit der Priorität und der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen in den nächsten ein bis etwa zwanzig Jahren gestaffelt.

Mit dem vorliegenden GVK besteht nun auf Kantonebene ein Instrument und ein koordiniertes Gesamtprogramm als Antwort auf wichtige, anstehende Mobilitäts- und Verkehrsfragen. Die Massnahmenblätter bilden die Basis für das Auslösen entsprechender Projekte.

Für jedes dieser Projekte muss zu gegebener Zeit ein politischer Entscheid über den erforderlichen Kredit eingeholt werden.

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. Diese Trends haben einen Einfluss auf die zukünftige Mobilität und den Verkehr im Kanton Appenzell I.Rh. Deren Auswirkungen können mit geeigneten Massnahmen in eine für die Gesellschaft positive Richtung gelenkt werden.

Heute stehen dem Kanton diverse Instrumente zur Diskussion und Umsetzung verkehrspolitischer Entscheide zur Verfügung. Dazu zählen beispielsweise der Richtplan oder eine umfassende Schwachstellenanalyse zum Velo- und Fussverkehr. Lücken bestehen einerseits betreffend Teilstrategien wie dem Strassenbauprogramm, der Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr, einem Veloroutenkonzept usw. sowie andererseits einem alle Verkehrsträgerinnen und -träger umfassenden Konzept und einem mit der Raumplanung abgestimmten 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 bisher über kein übergeordnetes Instrument, um auf strategischer und konzeptioneller Ebene die zukünftige Verkehrsentwicklung und die daraus abzuleitenden Handlungsfelder zu erkennen und die erforderlichen Massnahmen rechtzeitig festzulegen und umzusetzen.

Mit der am 31. Januar 2023 von der Stadeskommission erlassenen GVS sind die strategischen Voraussetzungen für eine ganzheitliche Sicht auf die Mobilität gegeben. Die GVS integriert sich dabei in die übergeordnete Entwicklungsstrategie von Wirtschaft und Bevölkerung sowie in das kantonale Raumkonzept.

Die GVS bildet die Basis für die Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen. Im mit dem GVK vorliegenden nächsten Schritt werden konkrete Massnahmen präsentiert, welche wiederum die Basis für die Planung und Realisierung einzelner Verkehrsprojekte bilden können.

2.2 Inhalt und Zielsetzung

Inhalt des vorliegenden Dokuments ist das GVK des Kantons Appenzell I.Rh. für den Zielzustand 2045.

Das GVK baut auf der GVS auf und ergänzt diese mit einem Massnahmenkonzept zu Mobilitäts- und Verkehrsthemen. Aus den in der GVS festgelegten Handlungsfeldern und Zielvorgaben wurden Massnahmen entwickelt, welche in den nächsten maximal 15 bis 20 Jahren umzusetzen sind. Das GVK enthält somit ein Programm mit Massnahmen zur Umsetzung der strategischen Mobilitätsziele aus der GVS. Es liegt damit ein konzeptionelles Gesamtbild vor, in welchem die einzelnen Massnahmen untereinander sowie auch mit Drittvorhaben abzustimmen sind. Die im GVK festgelegten, einzelnen Massnahmen dienen als Grundlage für das Auslösen einzelner Verkehrsprojekte. Einzelne dieser Massnahmen führen auch zur Aktualisierung vorhandener Planungsinstrumente (z.B. des kantonalen Richtplans).

Das GVK ist somit das behördenverbindliche Programm für die Planung und Realisierung von Verkehrs- und Mobilitätsvorhaben für die kommenden beiden Jahrzehnte. Aufgrund von

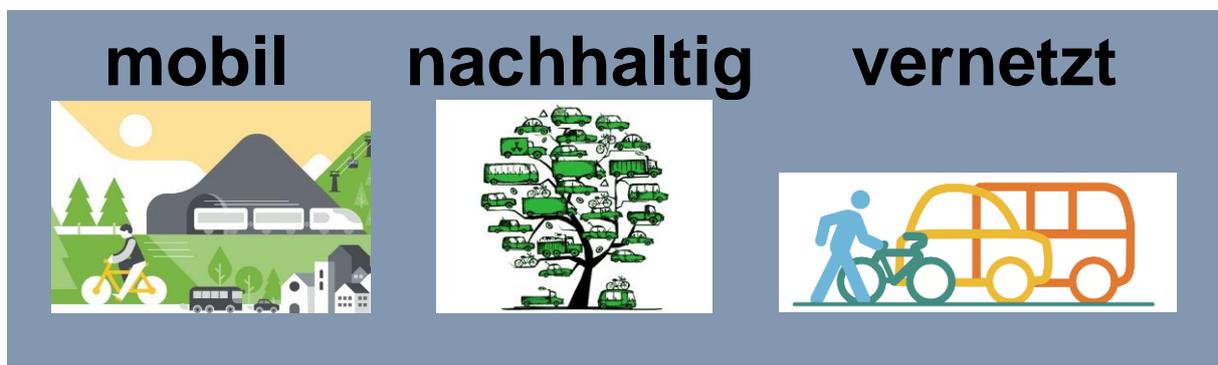
Veränderungen in den massgebenden politischen Rahmenbedingungen können sich im Verlaufe der Umsetzung auch Anpassungen ergeben.

3 Gesamtverkehrsstrategie (GVS)

Die Standeskommission hat die GVS am 31. Januar 2023 erlassen. Diese liegt in Berichtsform vor. Im vorliegenden Kapitel werden die wichtigsten Inhalte der GVS zusammengefasst.

3.1 Vision und Zukunftsbild (2045)

Basis für die GVS 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. Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot sind attraktiv, sicher und komfortabel, energieeffizient und belastungsarm. Die Mobilität der Bevölkerung ist sichergestellt.

3.2 Ziele

Die fünf Ziele fokussieren auf die grössten kantonalen Herausforderungen betreffend Mobilität und Verkehr. Sie sind so weit 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)



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.
Quantifizierung	Der MIV nimmt von 2022 bis 2045 um maximal 7% und bis zum Zwischenziel 2030 um maximal 2.5% zu.
Zielüberprüfung	Mit periodischen Messungen der Verkehrsmengen mit den vorhandenen elf Messstellen.

Ziel 2: Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs*

	Der Tourismusverkehr wird geordnet abgewickelt. Überlastete Parkplätze und «wildes» Parkieren sowie verstopfte Zufahrtsstrassen zu diesen Parkplätzen werden vermieden.
Quantifizierung	An den Tourismusdestinationen gibt es keinen Suchverkehr und kein wildes Parkieren ausserhalb der organisierten Parkierungsflächen.
Zielüberprüfung	Durch visuelle Beobachtung an den jährlichen Spitzentagen

*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 werden 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 sowie 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 gut 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

	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.
Quantifizierung	2045 benutzen 50% mehr Ein-/Aussteigerinnen und -steiger den ÖV als 2022. Im Zwischenziel 2030 sind es 20% mehr.
Zielüberprüfung	Mit Messung der Fahrgäste auf den wichtigsten Bahn- und Buslinien

3.3 Strategische Stossrichtungen

Aufbauend auf der Analyse, der Vision und den Zielen der GVS ist in Form von vier Stossrichtungen die 4V-Strategie entstanden:

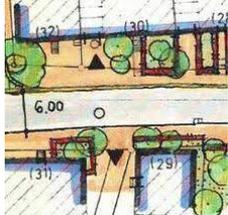
Verlagern	Verträglich gestalten	Vernetzen	Vermeiden
			
<p>Auf geeigneten Beziehungen wird der Verkehr auf den Velo- und Fussverkehr sowie den ÖV verlagert.</p>	<p>Der Verkehr wird möglichst verträglich abgewickelt.</p> <p>Er soll umwelt- und siedlungsverträglich ausgestaltet werden.</p> <p>Die Finanzierbarkeit 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 mit einbezogen.</p> <p>Die kantonale wird mit der übergeordneten Netzplanung koordiniert.</p>	<p>Das Pendeln wird durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert.</p> <p>Mehr Arbeitsplätze im Kanton führen zu weniger Pendlerinnen und Pendlern nach ausserhalb des Kantons.</p>

Abbildung 1: 4V-Strategie

3.4 Handlungsfelder

Aufbauend auf der Analyse sowie abgeleitet aus den fünf Zielen und den vier strategischen Stossrichtungen resultieren 16 Handlungsfelder:

Zur Stossrichtung «Verlagern»

- 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

Zur Stossrichtung «Verträglich gestalten»

- V2-1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen
- V2-2 Fuss- und Veloverkehrsnetz sicher und attraktiv gestalten

- V2-3 Nachhaltige Technologien und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen fördern
- V2-4 Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur

Zur Stossrichtung «Vernetzen»

- V3-1 Potenziale für die Kombination von Verkehrsmitteln nutzen
- V3-2 Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr bereitstellen

Zur Stossrichtung «Vermeiden»

- V4-1: Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen
- V4-2: Shared Mobility stärken
- V4-3: Ortsunabhängiges Arbeiten fördern

3.5 Zusammenspiel 4V-Strategie - Handlungsfelder - Ziele

Die Matrix in Tabelle 3 zeigt den konkreten Zusammenhang und Bezug zwischen den vier strategischen Stossrichtungen, den 16 Handlungsfeldern und den fünf Zielen auf.

Strategische Stossrichtungen	Handlungsfelder	Kontrollierte Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs	Vernetzte 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		

Tabelle 3: Zusammenhang der Handlungsfelder mit den strategischen Stossrichtungen und Zielen

4 Massnahmenkonzept

4.1 Einleitung

Das Massnahmenkonzept als Kern des GVK ist eine erste Konkretisierungsstufe der vorliegenden GVS. Es umfasst die Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsarten, enthält ein Gesamtpaket von Massnahmen und zeigt die Abhängigkeiten und das Zusammenspiel der einzelnen Massnahmen untereinander und mit den übergeordneten Dritt- und Planungsstrategien auf. Letztendlich werden die einzelnen, entwickelten Massnahmen in Massnahmenblättern beschrieben (vgl. Anhang).

4.2 Teilstrategien

Für die unterschiedlichen Verkehrsarten können folgende Teilstrategien formuliert werden:

Gesamtverkehr

Wo immer sinnvoll, verhältnismässig und zumutbar soll die Mobilität im Sinne der Nachhaltigkeit über ÖV, Velo- und Fussverkehr sichergestellt werden. Dem heutigen Trend zum vermehrten Kombinieren von Verkehrsmitteln - Wegekettens MIV-ÖV, Velo-ÖV usw. - ist mit verbesserten Umsteigemöglichkeiten sowie Sharing-Angeboten Rechnung zu tragen. Die verkehrorientierten Ortsdurchfahrten sind zukünftig stärker auf die Bedürfnisse der Gesamtmobilität und der Siedlung auszurichten.

Aufgrund der spezifischen Gegebenheiten (Streusiedlung, Erreichbarkeit ab dem nationalen Bahn- und Strassennetz usw.) wird der MIV weiterhin einen hohen Stellenwert und einen hohen Anteil am Modalsplit behalten.

Dem Gesamtverkehr werden sieben konkrete Massnahmen zugeordnet (vgl. Abbildung 2).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit der erwarteten Mobilitätzunahme soll der MIV im Vergleich zum Gesamtverkehr unterdurchschnittlich zunehmen und in vertretbarer Masse auf den ÖV, Velo- und Fussverkehr verlagert werden. Der Fokus der Verlagerung liegt auf dem Pendler- sowie dem Tourismus- und Freizeitverkehr.

Ein Ausbau und eine Umgestaltung neuralgischer Knoten und Strassenabschnitte aus Verkehrssicherheitsgründen und bei punktuellen Leistungsengpässen muss bei nachgewiesenem Bedarf möglich bleiben.

Für den MIV sind zwei Hauptmassnahmen vorgesehen. Zudem ist er indirekt Gegenstand in einigen weiteren Massnahmen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der ÖV soll vor allem den verlagerten MIV-Verkehr aufnehmen. Dies kann nicht allein auf zusätzlichen oder verbesserten ÖV-Angeboten basieren, sondern erfordert auch entsprechende Begleitmassnahmen (z.B. gezielte Bewirtschaftung des Parkplatzangebots).

Die Weiterentwicklung des Angebots im ÖV nimmt dabei Rücksicht auf die spezifischen Gegebenheiten des Kantons Appenzell I.Rh. Dazu gehören insbesondere die Streusiedlungen, kleinere Ortschaften und Weiler.

Die Entwicklung von Bahn- und Busangeboten erfolgt mit der Fortsetzung der bisherigen, periodischen Angebotsplanung. Zusätzlich soll das On-Demand-Angebot in der Fläche und der Angebotsdichte ausgebaut und die Erschliessung des Dorfs Appenzell verbessert werden.

Die Teilstrategie ÖV umfasst direkt drei Massnahmen und wird indirekt in einigen weiteren Massnahmen berücksichtigt.

Veloverkehr

Mit dem Schliessen der Netzlücken und dem Erweitern der Veloinfrastruktur sollen gute Voraussetzungen für eine Verlagerung vom MIV aufs Velo geschaffen werden. Der Fokus der Verlagerung liegt auf den kurzen Wegen, welche grösstenteils mit dem Auto zurückgelegt werden.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Velos und der damit einhergehenden Ausbreitung von E-Bikes entschärfen sich die bisher bestehenden topografischen Herausforderungen für Velofahrende. Damit sich dieser Trend in die angestrebte Erhöhung des Veloverkehrsanteils niederschlägt, müssen attraktive und sichere Veloinfrastrukturen (Velostreifen, Velowege usw.) ausgebaut werden. Im bestehenden Velowegnetz sind Netz- und Qualitätslücken zu

schliessen. In Siedlungsgebieten mit knappen Platzverhältnissen sind zweckmässige Mischverkehrslösungen mit MIV und Fussverkehr anzustreben.

Die Teilstrategie Veloverkehr findet direkt in vier Massnahmen und indirekt in mehreren weiteren Massnahmen Niederschlag.

Fussverkehr

Die Weiterentwicklung der Fussverkehrsinfrastruktur ist auf die Siedlungsgebiete fokussiert. Die Verkehrssicherheit und insbesondere die Schulwegsicherung stehen hier im Vordergrund. Vorhandene Lücken in der Fusswegeninfrastruktur (Fusswege, Trottoirs) sind zu schliessen. Gleichzeitig ist bei Umgestaltungen und Neuanlagen in den Siedlungsgebieten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ein starkes Gewicht beizumessen.

Die Teilstrategie Fussverkehr findet direkt in zwei Massnahmen und indirekt in mehreren weiteren Massnahmen Niederschlag.

Wirtschaftsverkehr

Die Erschliessung des Wirtschaftsstandorts Appenzell I.Rh. soll gestärkt werden. Politik und Verwaltung engagieren sich für eine bessere Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts ab dem Hochleistungsstrassennetz für den Schwerverkehr (Logistik) und den Berufsverkehr (Kundenbeziehungen), insbesondere für den besseren Anschluss des Kantons an das Nationalstrassennetz. Zukünftig entstehende Engpässe im Kantonsstrassennetz und bei der Areaerschliessung sollen gezielt behoben werden. Angestrebt wird eine weitgehend konfliktfreie Erschliessungsachse (z. B. durch eine durchgehend abgetrennte Veloverbindung). Die Arbeitsplätze sollen für die Beschäftigten aus dem Kantonsgebiet wie auch aus den umliegenden Kantonen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Hier wird der Fokus auf ein attraktives Angebot des ÖV, auf die Veloerschliessung sowie auch auf das Bereitstellen von Kombinationsmöglichkeiten der Verkehrsträger (Park & Ride, Bike & Ride, Sharing-Angebote) gelegt.

Die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr schlägt sich indirekt in mehreren Massnahmen nieder, z.B. in den Massnahmen

- V1-1b Umsetzungsplan zur Erschliessung von Velonetzlücken: abgetrennte Verkehrswege zur Verbesserung des Verkehrsflusses
- V1-4a bis V1-4d: Stärkung des ÖV-Angebots zur besseren Erreichbarkeit der Arbeitsplätze
- V2-4a Punktuelle Verbesserung des Verkehrsflusses: Beheben von zukünftigen Kapazitätsengpässen
- V3-3 Stärkung der Koordination: Damit soll einerseits auf Bundesebene eine rasche Umsetzung des Autobahnzubringers Appenzell erreicht und durch eine Abstimmung mit den Nachbarkantonen die Realisierung von grenzüberschreitenden Massnahmen (z.B. kantonsübergreifende Radwegverbindungen) erleichtert werden.

Tourismus- und Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Tourismus- und Freizeitverkehrs wird auf die kantonale Tourismuspolitik ausgerichtet. Der Tourismusverkehr soll auch an Spitzentagen auf geordnete und für Siedlung und Landschaft verträgliche Art erfolgen. Der heute sehr hohe MIV-Anteil im Tourismusverkehr soll mit Lenkungsmassnahmen, attraktiven Angeboten des ÖV und des Veloverkehrs und das Kombinieren von Verkehrsmitteln gesenkt werden. Diese angestrebte Verlagerung soll in Einklang mit den strategischen Zielen der Tourismuspolitik stattfinden.

Dem Tourismusverkehr werden zwei konkrete Massnahmen zugeordnet. Zudem findet er indirekt in zahlreichen weiteren Massnahmen Niederschlag.

4.3 Massnahmenübersicht

Die Tabelle 4 gibt einen Überblick aller Massnahmen. Die Nummer der Massnahme zeigt deren Bezug zu den strategischen Stossrichtungen, den Handlungsfeldern und den Zielen aus der GVS auf. Insgesamt sind 22 Massnahmen vorgesehen.

V0	Management der GVK-Massnahmen
V1-1a	Aktualisieren des Velowegnetzplans
V1-1b	Umsetzungsplan zur Schliessung von Velowegnetzlücken
V1-1c	Veloabstellplätze
V1-1d	Erstellungspflicht Veloabstellplätze
V1-2a	Parkierung Dorf Appenzell
V1-3a	Parkierung Tourismus
V1-4a	Ortsbus Appenzell
V1-4b	On-Demand-Angebote
V1-4c	Attraktive Umsteigepunkte
V1-4d	ÖV-Angebot
V1-5a	ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus
V1-6a	Aktualisieren des Fusswegnetzplans
V1-6b	Umsetzungsplan zur Schliessung von Lücken des Fusswegnetzes
V2-1a	Aufwerten von Ortsdurchfahrten
V2-2a	Unfallschwerpunkte
V2-3a	Förderung nachhaltiger Technologien
V2-3b	Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur
V2-4a	Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit
V3-1a	Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell
V3-3a	Stärkung der Koordination
V4-2a	Ausbau Sharing-Angebote

Tabelle 4: Massnahmenüberblick.

Den Handlungsfeldern V3-2, Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr, und V4-1 Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen, werden direkt keine Massnahmen zugewiesen. In Ziffer 4.4.3 wird begründet, weshalb die geprüften Massnahmen verworfen wurden.

Die Abbildung 2 zeigt einerseits auf, wie die Einzelmassnahmen den Teilstrategien und Verkehrsarten zugeordnet sind, und ordnet andererseits die Massnahmenpakete in die umliegenden Themenlandschaft ein.

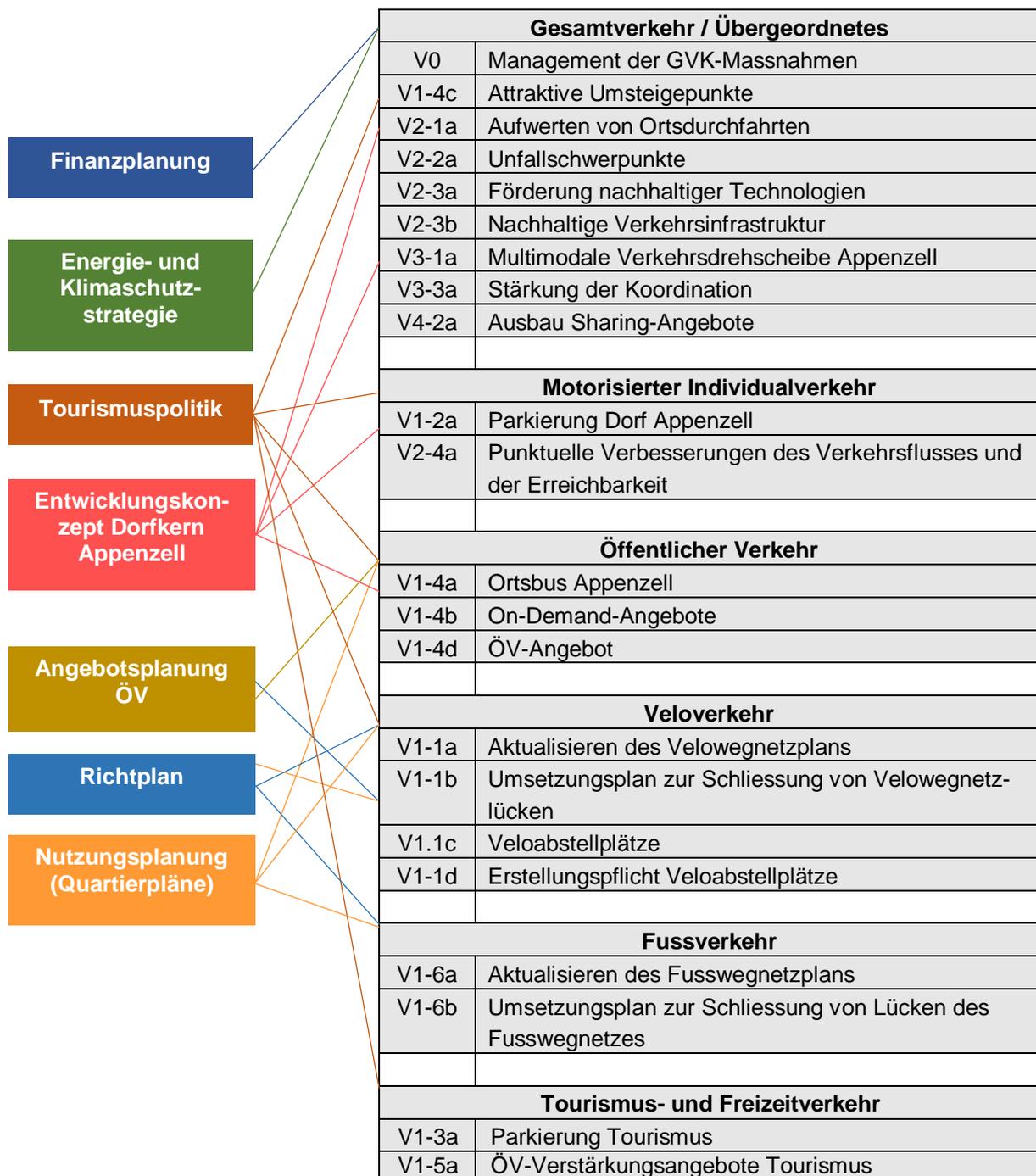


Abbildung 2: Zuordnung der Massnahmen zu den Teilstrategien und Einbettung in die umliegende Themenlandschaft

Mit der übergeordneten Massnahme V0 «Management der GVK-Massnahmen» erfolgt die Abstimmung der Einzelmassnahmen mit der kantonalen Finanzplanung. Die Massnahmen sind priorisiert und deren konkrete Umsetzung ist so zu planen, dass diese mit den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen umsetzbar sind.

Die kantonale Energie- und Klimaschutzstrategie findet bezüglich Verkehrs- und Mobilitätsfragen direkten Niederschlag in diversen übergeordneten Massnahmen:

- V1-4c Attraktive Umsteigepunkte
- V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten
- V2-3a Förderung nachhaltiger Technologien

- V2-3b Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur
- V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell
- V4-2a Ausbau Sharing-Angebote

Indirekt schlägt sich die Energie- und Klimaschutzstrategie auch in den Massnahmen zum Tourismusverkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, ÖV und MIV nieder.

Die Tourismusstrategie fliesst direkt in zwei Massnahmen ein:

- V1-3a Parkierung Tourismus
- V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus

Folgende Massnahmen leisten einen Beitrag zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts Dorfkern Appenzell:

- V1-2a Parkierung Dorf Appenzell
- V1-4a Ortsbus Appenzell
- V2-1a Aufwerten von Ortsdurchfahrten (in Appenzell)
- V3-1a Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell

Alle vier ÖV-Massnahmen sind im Rahmen der kontinuierlichen kantonalen Angebotsplanung umzusetzen. Die Massnahmen V1-1a «Aktualisieren des Velowegnetzplans» und V1-6a «Aktualisieren des Fusswegnetzplans» führen zu einer Aktualisierung des Richtplans. Zahlreiche Massnahmen sind bei neu entstehenden Quartierplänen zu berücksichtigen.

4.4 Massnahmen

4.4.1 Einleitung

Die einzelnen Massnahmen werden in Form von Massnahmenblättern mit folgendem Inhalt beschrieben (vgl. Anhang):

- Zuordnung von Strategie, Ziel und Handlungsfeld aus der GVS
- Kurzbeschreibung der Massnahme
- Wirkung in Bezug auf die der Massnahme zugewiesenen Ziele
- Zuweisung einer Priorität hoch, mittel oder tief. Kriterien für die Festlegung der Priorität sind die Wirkung der Massnahme, der Problemdruck, die Realisierbarkeit, die Kosten und der Zeitbedarf für die Umsetzung.
- Abgestufter Kostenrahmen für die Planung. Die Realisierungs- und Betriebskosten sind nur mit einer sehr grossen Unsicherheit oder teilweise nicht abschätzbar.
- Umsetzungsschritte für anzupassende Planungsinstrumente, die Planung und die Realisierung der Massnahme
- Zuständigkeiten mit Angabe der federführenden Behörde und den weiteren Beteiligten
- Grundlagen wie Dokumente aus der Vorgeschichte und Vorgaben für die Massnahmenplanung
- Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf mit anderen Massnahmen des GVK und Drittvorhaben

4.4.2 Prioritäre Massnahmen

Von den 22 Massnahmen sind zehn von hoher, acht von mittlerer und vier von tiefer Priorität.

Mit hoher Priorität umgesetzt werden sollen folgende Massnahmen:

- V0 Management der GVK-Massnahmen
- V1-1a Aktualisieren der Velonetzlücken
- V1-1b Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken
- V1-1c Veloabstellplätze
- V1-2a Parkierung Dorf Appenzell

- V1-3a Parkierung Tourismus
- V1-4a Ortsbus Appenzell
- V1-4b On-Demand-Angebote
- V1-5a ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus
- V3-3a Stärkung der Koordination

Die Massnahmen mit hoher Priorität zielen auf den Ausbau der Veloinfrastruktur (Ausbau der Veloinfrastruktur und der Veloabstellplätze), auf eine geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs (Parkierung, ÖV-Verstärkungsangebote), die Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Appenzell (Ortsbus) sowie eine Stärkung der inner- und interkantonalen Koordination. Aus Abbildung 3 sind die zugeteilten Prioritäten ersichtlich.

Ausserdem sind Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen angegeben. Abhängigkeiten werden im vorliegenden Fall sowohl als einseitige Abhängigkeiten (A ist Voraussetzung von B, und B setzt A voraus) als auch als Koordinationsbedarf oder zusammenfallende Themen (bei der Planung von A ist sinnvollerweise B zu berücksichtigen und umgekehrt) verstanden.

4.4.3 Verworfenne Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden geprüft, aber letztendlich verworfen:

- **Kombi-Angebote Tourismus:** Mit kombinierten Angeboten Mobilität-Tourismus soll im stark MIV-lastigen Tourismusverkehr eine Verlagerung auf den ÖV erreicht werden. Auf die Massnahme wird verzichtet, da bereits gute attraktive Angebote (wie z.B. «Appenzeller Feriencarte») bestehen. In Zukunft geht es vor allem darum, die vorhandenen Angebote besser zu kommunizieren und zu vermarkten, um eine breitere Akzeptanz zu erreichen.
- **Verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung:** Durch eine verstärkte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sollen MIV-Fahrten reduziert und eine Verlagerung auf den ÖV erzielt werden. Denkbare Ansätze sind eine Erhöhung der ÖV-Erschliessungsqualität oder die Begrenzung der vorgeschriebenen Parkplatzzahl.

Auf diese Massnahme wird verzichtet, da sich das Potenzial zur Siedlungsentwicklung gegen innen auf einige wenige Quartiere und Entwicklungsgebiete im Dorf Appenzell beschränkt. Mit der heutigen Praxis der Quartierpläne erfolgt bereits eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

4.5 Förderung Homeoffice

Mit einer Förderung von Homeoffice in der Kantonsverwaltung und einer Kommunikationskampagne zur Förderung von Homeoffice bei Unternehmen und Privatpersonen sollen insbesondere längere Fahrten vermieden werden. Behördenseitig ist alles Mögliche bereits umgesetzt, deshalb ist hier keine weitere Massnahme erforderlich.

4.6 Umsetzung

Die Abbildung 3 gibt ergänzend auch einen Überblick zum zeitlichen Ablauf für die Planung und Realisierung der GVK-Massnahmen. Sofern noch keine Planungsarbeiten laufen, beginnt die Planung aller Massnahmen mit hoher Priorisierung im Jahr 2024, die Planung der Massnahmen mit mittlerer Priorisierung frühestens 2026 und die Planung der restlichen Massnahmen (ausgenommen Sofortmassnahmen) frühestens 2028. Die zeitlich gestaffelte Umsetzung nimmt damit sowohl auf die verfügbaren finanziellen wie auch personellen Ressourcen Rücksicht. Der Planungs- und Realisierungszeitplan soll rollend - mindestens alle fünf Jahre - überprüft und allenfalls überarbeitet werden.

Massnahmen	Abhängigkeiten	Prio	Jahr																						
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	
V0	Managment der GVK-Massnahmen	Alle	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1a	Aktualisierung des Velowegnetzes	1-1b	hoch																						
V1-1b	Umsetzungsplan zur Schliessung von Velonetzlücken	1-1a, 1-6b, 2-1a, 2-2a, 2-4a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1c	Veloabstellplätze	1-1d, 3-1a, V4-2a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-2a	Parkierung Dorf Appenzell	1-3a, 3-1a, 4-1a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-3a	Parkierung Tourismus	1-2a, 1-5a, 1-4d, 3-1a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4a	Ortsbus Appenzell	1-4b, 3-1a, 2-3a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4b	On-Demand-Angebote	1-4a, 1-4d, 2-3a	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-5a	ÖV-Verstärkungsangebote Tourismus	1-3a, 1-4d	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V3-3a	Stärkung der Koordination	Alle	hoch	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-1d	Erstellungspflicht für Veloabstellplätze	1-1c	mittel				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4c	Attraktive Umsteigepunkte	1-3C, 1-3a, 3-1A, 4-2a	mittel				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-4d	ÖV-Angebot	1-4a, 1-4b, 1-4c, 2-3a	mittel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V2-1a	Aufwerten von Ortsdurchfahrten	1-1b, 1-6b, 2-4a	mittel																						
V2-3a	Förderung nachhaltiger Technologien	1-4a, 1-4b, 1-4d, 3-1a	mittel																						
V2-3b	Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur	1-1b, 1-6b, 2-1a, 2-4a	mittel																						
V2-4a	Punktuelle Verbesserungen des Verkehrsflusses	1-1b, 1-6b, 2-1a	mittel																						
V3-1a	Multimodale Verkehrsdrehscheibe Appenzell	1-1c, 1-2a, 1-4a, 1-4c, 1-4d, 4-2a	mittel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V1-6a	Aktualisierung des Fusswegnetzplanes	1-6b	tief																						
V1-6b	Umsetzungsplan zur Schliessung Fuswnetztlücken	1-1b, 1-6a, 2-1a, 2-2a, 2-4a	tief	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V2-2a	Unfallschwerpunkte	1-1b, 1-6b, 2-1a, 4-2a	tief	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
V4-2a	Ausbau Sharing-Angebote	1-1c, 1-3a, 1-4c, 2-3a, 3-1a	tief																						

Abbildung 3: Priorisierte Massnahmenliste mit Planungs- und Realisierungszeitplan der Massnahmen