



KANTON
APPENZELL AUSSER RHODEN

BERICHT ZUM VERSUCHSBETRIEB «SCHMÄUSLEMARKT»



Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
4. Januar 2022

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	1
1.1 Situation am Schmäuslemarkt.....	1
1.2 Frühere Projekte	1
2 Versuchsbetrieb	3
2.1 Grundidee	3
2.2 Vorgehensweise.....	3
2.3 Auswertung	5
3 Verkehrsmessungen	10
3.1 Grundidee	10
3.2 Vorgehensweise.....	10
3.3 Gaiserstrasse	10
3.4 Riedstrasse	12
3.5 Poststrasse	13
3.6 Erkenntnisse	14
4 Umfragen	15
4.1 Vorgehensweise.....	15
4.2 Anwohnerinnen und Anwohner	16
4.3 Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer	16
4.4 Gastro- und Gewerbebetriebe	16
4.5 Fussgänger (Langsamverkehr)	17
4.6 Motorisierter Verkehr.....	17
4.7 Erkenntnisse	17
5 Diverse Rückmeldungen und Stellungnahmen	19
5.1 Petition der Riedkommission	19
5.2 Petition der IG Dorfkern.....	19
5.3 Rekurse.....	19
5.4 Sommertagebuch des Café Konditorei Drei Könige	20
5.5 Stellungnahme von verschiedenen Geschäften am Schmäuslemarkt	20
5.6 Stellungnahme des Vereins Appenzellerland Tourismus AI.....	21
5.7 Eingabe von RA Manfred Dähler, St. Gallen	21
6 Begegnungszone als Alternative?	23
6.1 Begegnungszone Marktgasse, Gutachten vom November 2015	23
6.2 Begegnungszone, heutige Beurteilung	23
7 Fazit	25
8 Entscheid des JPMD	27

1 Ausgangslage

1.1 Situation am Schmäuslemarkt

Der Schmäuslemarkt ist ein gepflasterter Platz im Dorfzentrum von Appenzell, auf dem sich ein Brunnen mit Trinkwasser und vier als «Blaue Zone» bezeichnete Parkfelder befinden. Umrahmt wird der Platz von mehreren Wohn- und Gewerbegebäuden, im Norden wird er durch das historische Rathaus und das Museum Appenzell abgegrenzt. Zwei Gastrobetriebe nutzen den jeweiligen Randbereich als Gartenrestaurant. Vom Postplatz her über den Schmäuslemarkt, quer über die Hauptgasse und anschliessend unter den Rathausbögen hindurch verläuft eine Einbahnstrasse hin zur Marktgasse. Der ganze Bereich liegt in einer Zone T30 (Tempo 30 signalisiert).

Die Hauptgasse östlich und westlich der erwähnten Durchfahrtsachse ist seit Februar 2021 rechtskräftig als Fussgängerzone signalisiert. Der Güterumschlag in den beiden Fussgängerzonen ist zwischen 05.00 und 11.00 Uhr während maximal 15 Minuten gestattet.

Die Süd-Nordverbindung über den Schmäuslemarkt wurde bis vor dem Versuch der temporären Durchfahrtsbeschränkung (TDB) täglich von rund 1'150 Motorfahrzeugen benutzt. Davon wurden durchschnittlich 530 Fahrzeuge während der sechs Stunden zwischen 11.00 und 17.00 Uhr gezählt.

1.2 Frühere Projekte

Im Mai 1993 wurde der Schmäuslemarkt zusammen mit weiten Teilen des Dorfkerns autofrei. Bereits im Juli 1995 wurde dieses Regime mit dem «inneren Ring» wieder gelockert, der Schmäuslemarkt kann seither wieder befahren werden.

Der Grosse Rat nahm an der Session vom 22. März 2010 Kenntnis von einem Bericht «Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell» vom 28. Dezember 2009, welcher in einer Nutzwertanalyse verschiedenste Lösungsvarianten prüfte und eine Sperrung des inneren Rings mit Ersatzverbindungen als Bestvariante bezeichnete. Kernaussagen des Berichts waren unter anderem, dass eine Sperrung des inneren Rings nur mit flankierenden Massnahmen (Ersatzverbindungen oder Mobilitätsbeschränkungen) vertretbar sei und dass ein Tunnelbau bei Kosten von rund CHF 300 Mio. nicht finanzierbar sei. Nachdem die Verkehrsprobleme im Dorf Appenzell wesentlich aus Binnenverkehr resultieren, sei eine Südumfahrung des Dorfes nicht angezeigt. Die Ständekommission wurde mit der Umsetzung von Massnahmen beauftragt.

Bis 2012 erarbeiteten der Kanton und der Bezirk Appenzell einen Masterplan Verkehr und Parkierung Dorf Appenzell. Daraus resultierten Beschlüsse zur Aenderung von Verkehrsführung und Parkierung, hingegen sollte die Planung von Ersatzverbindungen nicht weiterverfolgt werden. Der Masterplan wurde der Oeffentlichkeit im Dezember 2012 vorgestellt.

Im Februar 2013 verfügte der Landesfährnich eine Verkehrsanordnung, wonach die Durchfahrt über den Schmäuslemarkt und durch die Rathausbögen verboten wird und die Parkplätze auf dem Schmäuslemarkt und beim Schloss aufgehoben werden. Nachdem dagegen 17 Rekurse von gesamthaf 98 Unterzeichnenden eingingen, wurde die Anordnung im April 2013 widerrufen.

Im Januar 2014 reichte die SP AI eine Petition mit 275 Unterschriften ein und forderte, den Dorfkern Appenzell vom individuellen motorisierten Durchgangsverkehr temporär oder dauernd zu befreien.

In einem Vernehmlassungsverfahren im Jahr 2014 wurde ein Vorschlag abgelehnt, den Schmäuslemarkt ganzjährig zwischen 11.00 und 17.00 Uhr zu schliessen. Anschliessend wurde das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement (JPMD) damit beauftragt, solche temporären Schliessungen für die Monate Mai bis September zu prüfen, zum einen während der ganzen Woche, zum andern lediglich samstags und sonntags. Auch diese Lösungsansätze fanden im Januar 2015 keine Mehrheiten, auch nicht als Versuchsbetrieb.

Im Anschluss daran entschied die Standeskommission im Februar 2015, es sei auf der Strecke Postplatz-Rathaus-Kanzleiplatz die Anordnung einer Begegnungszone zu verfügen, ohne vorgängige Versuchsphase. Das für die Einrichtung einer Begegnungszone notwendige verkehrstechnische Gutachten wurde durch die Wälli AG Ingenieurbüro mit Datum vom 12. November 2015 erstellt. Es empfahl die Anordnung einer Begegnungszone. Aus verschiedenen Gründen wurde dieses Vorhaben nicht weiter verfolgt (siehe hinten Ziffer 6.1).

Im Hinblick auf Renovationsarbeiten an den Rathausbögen verfügte der Landesfährnrich im April 2016 deren Sperrung längstens bis Ende August 2016, der Verkehr sollte vom Schmäuslemarkt rechtsabbiegend Richtung Adlerplatz geleitet werden. Mehrere dagegen ergriffene Rekurse wurden abgewiesen. Nach Abschluss der Renovationsarbeiten wurde dieses temporäre Verkehrsregime per Mitte Juli 2016 wieder aufgehoben.

2 Versuchsbetrieb

2.1 Grundidee

Der Schmäuslemarkt gewann in den vergangenen Jahren stark an Attraktivität. Fussgänger, konsumierende Gäste der Restaurants, Velofahrer, Autos beim Durchfahren und beim Ein- und Ausparken, Lieferwagen beim Güterumschlag – alle bewegen sich auf engstem Raum. Das Unfallrisiko nimmt zu.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden verschiedenste Lösungsansätze zur Regulierung des Durchgangsverkehrs vom Postplatz her über den Schmäuslemarkt durch die Rathausbögen in die Marktgasse breit diskutiert, teils angeordnet und widerrufen, aber nie umgesetzt. Daher entschied sich das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement (JPMD) im Dezember 2020, neuen Ansatz zu wählen.

Die Verkehrsdurchfahrt vom Postplatz über den Schmäuslemarkt und unter den Rathausbögen hindurch auf den Kanzleiplatz und in die Marktgasse sollte versuchsweise eingeschränkt werden. Für die Zeit vom 1. Mai bis zum 31. Oktober 2021 sollte der Durchgang vom Postplatz bis zum Kanzleiplatz zwischen 11.00 Uhr und 17.00 Uhr gesperrt sein. Während der restlichen Zeiten bliebe der Durchgang befahrbar.

Ziel war es, die Verkehrsströme dann zu entflechten, wenn sich viele Fussgänger auf dem Schmäuslemarkt bewegen. Der motorisierte Verkehr wurde denn auch bewusst in der fussgängerintensiven Saison, von Mai bis Oktober, und in der fussgängerintensiven Tageszeit, von 11.00 bis 17.00 Uhr, eingeschränkt.

Mit dem Versuchsbetrieb sollte geprüft werden, wie sich die Beruhigungsmassnahmen auf den Fussgängerverkehr, die Sicherheit, das Zusammenspiel von Verkehr und Fussgängerströme sowie allgemein auf die Attraktivität des Dorflebens auswirkt. Ausserdem werden die Auswirkungen auf andere Strassen und Plätze gemessen. Dabei sollten keine übermässigen Zusatzbelastungen entstehen oder Kapazitätsgrenzen überschritten werden. Der Versuch wird anhand mehrerer Kriterien evaluiert.

2.2 Vorgehensweise

2.2.1 Vernehmlassung bei Behörden und Verbänden

Mit Schreiben vom 4. Januar 2021 informierte das JPMD verschiedene Behörden und Verbände über den geplanten Versuchsbetrieb und lud sie ein, bis am 10. Februar 2021 dazu Stellung zu nehmen. Neben dem Bezirksrat Appenzell und der Feuerschaukommission Appenzell waren unter anderem der Verein Detailhandel Appenzell, Gastro AI, der Verein Appenzellerland Tourismus AI und die Korporation Stiftung Ried Empfänger dieses Schreibens.

Der Bezirksrat Appenzell begrüsst den Versuch zur Regulierung des Durchgangsverkehrs, schlug aber vor, die Durchfahrt nur an den Samstagen und den Sonntagen zu verbieten.

Die Riedverwaltung sprach sich klar gegen eine Schliessung des Schmäuslemarktes aus und lehnte diese vehement ab. Der Verkehr würde sich zu einem grossen Teil in das Riedquartier verlagern. Flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Riedquartier können unabhängig von einer Schliessung des Schmäuslemarktes bewerkstelligt werden.

Der Verein Appenzellerland Tourismus AI und Gastro AI sprachen sich einstimmig für die versuchsweise Regelung des Durchfahrtverkehrs aus. Es sei eine qualitative Verbesserung des Einkaufserlebnisses zu erwarten, gleichzeitig sprächen auch Sicherheitsaspekte dafür.

Der Verein Detailhandel Appenzell erachtete den vorliegenden Vorschlag als akzeptableren Kompromiss als jenen vom Juni 2014, den bereits 60% der Mitglieder unterstützt hatten, wobei zehn direkt betroffene Geschäfte dafür und zehn dagegen gewesen waren.

Die Feuerschaukommission Appenzell unterstützte den Vorschlag mit knappem Mehr, wobei das Dorfzentrum nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische und Handeltreibende attraktiv bleiben müsse. Für die sechs nicht mehr nutzbaren Parkplätze seien Alternativen zu finden und die Auswirkungen auf den Landsgemeindeplatz seien zu beobachten.

Das Bau- und Umweltdepartement begrüßte das Vorgaben grundsätzlich. Für die nationale Veloroute Nr. 4 sei eine Alternative zur Hauptgasse zu suchen.

Weiter vermerkten 18 Anrainer der Poststrasse, der Marktgasse und der Hauptgasse in einer gemeinsamen Stellungnahme, dass die Verbindungsstrasse für die Ladengeschäfte existenziell und daher zu belassen sei. Sie sähen die Problematik an stark tourismusfrequentierten Wochenendtagen im Sommer und Herbst. Deshalb sei aber die Durchfahrt nicht während der ganzen Woche zeitweise zu sperren.

2.2.2 Verkehrsanordnung

Mit Datum vom 11. März 2021 wurden die nachstehenden Verkehrsanordnungen im amtlichen Publikationsorgan veröffentlicht:

Der Landesfährnich des Kantons Appenzell I. Rh. verfügt in Anwendung von Art. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) und Art. 107 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) sowie Art. 1 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz vom 26. April 1992 folgende Verkehrsanordnungen als **Versuch zwischen 1. Mai 2021 und 31. Oktober 2021:**

Fussgängerzone, Signal 2.59.3, Zusatztafel „Fahrräder gestattet“, Gültigkeit: Täglich zwischen 11.00 Uhr und 17.00 Uhr, Standort: 9050 Appenzell, Poststrasse 5, beim „Schloss“

Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern, Signal 4.08.1, Gültigkeit: Täglich zwischen 17.00 Uhr und 11.00 Uhr, Standort: 9050 Appenzell, Poststrasse 5, beim „Schloss“

Gegen diese Verfügungen kann gestützt auf Art. 51 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 30. April 2000, innert 30 Tagen schriftlich und begründet bei der Standeskommission Appenzell I. Rh. Rekurs eingereicht werden.

Allfälligen Rekursen gegen diese Verfügungen wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

Nähere Unterlagen über die vorgesehenen Signalisationen können während der Rekursfrist nach telefonischer Voranmeldung beim Polizeikommando AI, Unteres Ziel 20, 9050 Appenzell (Tel. 071 788 94 60) eingesehen werden.

2.2.3 Signalisation

Der zuständige Bezirk Appenzell wurde mit Schreiben vom 5. April 2021 mit der nötigen Signalisation beauftragt. Hierfür liessen sich die verantwortlichen Personen eine autonome, elektromechanische Lösung einfallen. Es wurde eine Signalisations-Vorrichtung konstruiert und beim Schloss platziert, welche täglich jeweils pünktlich um 11.00 Uhr und um 17.00 Uhr die ab dann gültige Signalisation aus Fahrtrichtung Postplatz sichtbar macht. Diese Wechsel-signalisation wurde per 1. Mai in Betrieb genommen und bestand bis zum 31. Oktober 2021. Zusätzlich wurde im Bereich Chlos eine Vorinformation signalisiert und im Bereich Postplatz wurde auf die «Neusignalisation» aufmerksam gemacht. Obwohl die Signalisation den Vorschriften der Signalisationsverordnung entsprach, wurden die temporär geltenden neuen Regeln anfänglich sehr oft missachtet. Anlässlich von diversen Polizeikontrollen wurden die fehlbaren Fahrzeuglenker auf die neue Regelung aufmerksam gemacht. Diese Kontrollen führten dazu, dass die TDB immer besser befolgt wurde. In einer zweiten Phase mussten auch einzelne Ordnungsbussen in der Höhe von CHF 100 ausgestellt werden. Diese Massnahmen zeigten rasch Wirkung und die TDB wurde merklich besser eingehalten.

Das Signal Fussgängerzone (Signal 2.59.3 gemäss Anhang 2 SSV) signalisiert Verkehrsflächen, die gemäss geltender Gesetzgebung den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten sind. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden. Die Fussgänger und die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) haben hier Vortritt.

Diese Verkehrsvorschrift ist für Appenzell neu, sie wurde erstmals im März 2021 in der Hauptgasse und der Hirschengasse eingesetzt. Da sie vielen Fahrzeuglenkern noch nicht geläufig ist, erfolgten informierende Presseartikel in den Lokalzeitungen. Anlässlich von etlichen Fusspatrouillen durch die Polizei und bei Standortkontrollen wurden mehrere hundert Informations-Flyer verteilt. In einem Kurzvideofilm wurden der Versuch mit der TDB erklärt und die Bedeutung des Signals «Fussgängerzone» erläutert. Dieses Video wurde zusammen mit einer Informationsseite auf der Homepage des Kantons aufgeschaltet. Die Informationsseite wurde 843-mal angeklickt und das dort verlinkte Video wurde auf Youtube 232-mal aufgerufen (Stand 15.12.2021).

2.3 Auswertung

Ziel des sechsmonatigen Versuchsbetriebs war es herausfinden, wie sich die TDB in Bezug auf Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung und Attraktivität des Schmäuslemarkts auswirkt. Auf der Basis von Messungen und Umfragen wurden die Entwicklungen und Erfahrungen ergebnisoffen ausgewertet. Die daraus resultierenden Erkenntnisse sollen als Grundlage für anstehende Entscheide über das weitere Vorgehen dienen.

2.3.1 Beurteilungsraster

Um den sechsmonatigen Versuchsbetrieb analysieren zu können, hat das JPMD ein Beurteilungsraster erstellt.

Kriterium	Ziel	Messgrössen	Gewichtung
Verkehrssicherheit	Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	Behebung von Sicherheitsmängeln	25%

Verkehrsberuhigung im Dorfkern	deutliche Reduktion des Durchgangsverkehrs	Messkampagnen vor und während des Versuchsbetriebs am Schmäuslemarkt	20%
Auswirkungen auf andere Strassen und Plätze	keine übermässigen Zusatzbelastungen, keine Überschreitung von Kapazitätsgrenzen	- Messkampagnen vor und während des Versuchsbetriebs an der Riedstrasse und der Gaiserstrasse - Analyse der Nutzung von Parkplätzen im Umfeld	15%
Attraktivität - Wahrnehmung durch Einheimische sowie Touristinnen und Touristen - Lärmentwicklung	- positive Wahrnehmung (Verbesserung) - deutliche Reduktion	- Umfragen bei Fussgängerinnen und Fussgängern im Perimeter, bei Autofahrerinnen und Autofahrern - Lärmberechnungen aufgrund von Verkehrsmessungen	25%
Attraktivität - Wahrnehmung durch Gastro- und Gewerbebetriebe	- positive Wahrnehmung (Verbesserung)	- Umfrage bei Gastro- und Gewerbebetrieben	15%

2.3.2 Beurteilung der Verkehrssicherheit

Mit der TDB soll die Verkehrssicherheit an der Poststrasse, auf dem Schmäuslemarkt und unter den Rathausbögen erhöht werden. Es bestehen insbesondere die folgenden Defizite:

- Auf Höhe Bazar Hersche ist auf der Poststrasse die Mischfläche für den Langsamverkehr zu schmal.
- Rückfahrmanöver aus den vier Parkplätzen auf dem Schmäuslemarkt.
- Vor den Rathausbögen ist das Sichtfeld nach links in die Hauptgasse stark eingeschränkt.
- Vor den Rathausbögen ist die Unterbrechung der Fussgängerzone und damit die Vortrittsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden nur sehr schwer erkennbar.

Aus dem Versuchsbetrieb konnten die folgenden Erkenntnisse gezogen werden:

- Zwischen 11.00 und 17.00 Uhr bot die Engstelle zwischen Bazar Hersche und dem Postplatz genügend Raum für den Langsamverkehr in beiden Richtungen, da die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge während der Sperrzeiten massiv abgenommen hat. Ausserhalb dieser Zeiten blieb dieser Schwachpunkt bestehen.
- Die Rückfahrmanöver aus den vier schräg markierten Parkfeldern auf dem Schmäuslemarkt haben sich während der TDB massiv verringert, weil während der sechs Sperrstunden fast keine Fahrzeuge mehr dort parkiert waren. Hier ist ein deutlicher Anstieg der Verkehrssicherheit festzustellen.
- Das Sichtfeld vor den Rathausbögen nach links in die Hauptgasse hat sich nicht verändert. Weil während der TDB massiv weniger Verkehr floss, wurde auch in diesem Punkt die Verkehrssicherheit stark erhöht.

- Die Unterbrechung der Fussgängerzone auf der Hauptgasse vor dem Rathaus führte während der Sperrzeiten zu fast keinen Konflikten mehr, was die Verkehrssicherheit deutlich verbesserte. Ausserhalb der Sperrzeiten blieb dieser Schwachpunkt bestehen.
- Weitere Schwachpunkte bestehen unter den Rathausbögen beim Ein-/Ausgang des öffentlichen WC und beim Aufgang zu den Ratssälen. Dort treten die Besucher fast direkt auf die Fahrbahn. Auch dieser Schwachpunkt ist während der Sperrzeiten massiv kleiner geworden.
- Im Sommer 2021 waren tagsüber deutlich mehr Personen als in früheren Jahren zu Fuss im Dorfkern unterwegs. Dies führte trotz der TDB immer noch zu Konfliktsituationen mit Motorfahrzeugen.
- Die kommerziellen Post- und Paketdienste waren legitimiert, auch während den Sperrzeiten das Dorfzentrum zu befahren, wenn der Adressat oder der Absender innerhalb dieser Zone liegt. Dies führte anfänglich zu einigen Reklamationen, welche von der Polizei direkt mit den Verursachern besprochen wurde. In dieser Hinsicht wurde eine deutliche Verbesserung erreicht.

2.3.3 Beurteilung der Verkehrsberuhigung im Dorfkern

Auf dem Schmäuslemarkt soll der Verkehr beruhigt werden, indem der Langsamverkehr in den fussgängerintensiven Zeiten vom motorisierten Verkehr entflochten wird.

Der Langsamverkehr, also Fussgänger, Fahrradlenkende und Benutzer von Kickboards u.ä., hatte während der täglich sechs Stunden zwischen 11.00 und 17.00 Uhr deutlich mehr Verkehrsfläche zur Verfügung, weil praktisch keine Motorfahrzeuge mehr durchfahren. Die Entflechtung und somit auch die Verkehrsberuhigung wurden klar erreicht. Ausserhalb der TDB war dieser positive Effekt in geringerer Masse ebenfalls erkennbar.

Die Resultate der Verkehrsmessungen auf der Poststrasse sind hinten unter Ziffer 3.5 ausführlich beschrieben. Während der TDB waren täglich zwischen 11.00 und 17.00 Uhr rund 418 Fahrzeuge weniger auf der Poststrasse in Fahrtrichtung Schmäuslemarkt unterwegs.

Wie hinten unter Ziffer 3.6 erläutert weichen rund 229 Fahrzeuge bzw. 55% über die Gaiserstrasse aus und rund 64 Fahrzeuge bzw. 15% über die Riedstrasse.

Es ist davon auszugehen, dass die restlichen rund 125 Fahrzeugen bzw. 30% auf die Fahrt von Süden nach Norden verzichteten. Es wurde beobachtet, dass die Parkplätze im Raum Kantonbank – Bahnhof deutlich häufiger benutzt wurden als in früheren Jahren. Weiter wurde eine Zunahme von e-Bikes festgestellt. Auch die Tatsache, dass in der Befragung des motorisierten Verkehrs (siehe hinten Ziffer 4.6) häufig Bequemlichkeit als Grund für die Fahrt über den Schmäuslemarkt angegeben wurde, spricht für diese Annahme.

Die während der Versuchsphase gewählte Signalisation wurde trotz grosser Anstrengungen nicht genügend befolgt. Kommt eine definitive Verkehrsanordnung zustande, so muss die Signalisation noch deutlicher erfolgen und idealerweise mit baulichen Massnahmen wie Schranken oder Poller ergänzt werden.

Trotz Einbahnsignalisierung fahren auf der Poststrasse täglich durchschnittlich 71 Personenwagen in die verbotene Fahrtrichtung. Offenbar wird diese Einbahnregelung nur mangelhaft beachtet. Auch hier würden bauliche Massnahmen wie Poller Abhilfe schaffen.

Während der Versuchsphase zeigte sich, dass die Parkplätze an der Poststrasse und auf dem Schmäuslemarkt nicht während der ganzen Sperrzeit frei von Autos waren. Teils wurden diese Plätze in der «Blauen Zone» legal während den Sonn- und Feiertagen ganztägig benutzt. Kommt eine definitive Verkehrsordnung zustande, so muss die Parkiersituation so geregelt werden, dass alle Parkplätze zwischen 11.00 und 17.00 Uhr nicht von Fahrzeugen besetzt werden können.

2.3.4 Auswirkungen auf andere Strassen und Plätze

Andere Strassen und Plätze sollen durch die TDB nicht übermässig belastet werden. Insbesondere dürfen Kapazitätsgrenzen nicht überschritten werden.

Gaiserstrasse

Die Resultate der Verkehrsmessungen auf der Gaiserstrasse sind hinten unter Ziffer 3.3 ausführlich beschrieben. Während der TDB waren täglich rund 229 Fahrzeuge mehr auf der Gaiserstrasse in Fahrtrichtung Spital unterwegs. Diese Verkehrszunahme auf einer klar verkehrorientierten Strasse mit Trottoir, bei einem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr in beiden Richtungen) von rund 6'500 Fahrzeugen kann als unbedeutend taxiert werden.

Riedstrasse

Die Resultate der Verkehrsmessungen auf der Riedstrasse sind hinten unter Ziffer 3.4 ausführlich beschrieben. Während der TDB waren täglich rund 64 Fahrzeuge mehr auf der Riedstrasse in Fahrtrichtung West unterwegs.

Eine weitere Zunahme von täglich rund 60 Fahrzeugen kann nicht auf die TDB abgewälzt werden, sondern liegt in der baulichen Entwicklung des Riedquartiers in den letzten Jahren begründet. Argumente dafür sind die Verkehrsentwicklung ausserhalb der Sperrzeiten sowie insbesondere in der Gegenrichtung, die nicht von der TDB beeinträchtigt war.

Dass der Verkehr nach dem Versuchsbetrieb nicht im selben Masse wieder abgenommen hat, ist grossteils (mit Ausnahme von täglich rund 19 Fahrzeugen) der generellen Verkehrsentwicklung im Riedquartier zuzuordnen (nämlich im selben Masse wie in der Gegenrichtung).

Postplatz und Kanzleiplatz

Die Parkplätze in der blauen Zone auf dem Postplatz wurden rege benutzt; von dort aus können der Schmäuslemarkt und das übrige Dorfzentrum bequem zu Fuss erreicht werden. Hier fehlt allerdings eine Parkiermöglichkeit für gehbehinderte Personen. Zudem sollte ein Verkehrsplaner prüfen, ob auf diesem Platz nicht deutlich mehr Parkiermöglichkeiten geschaffen werden könnten.

Die blau markierten Parkfelder auf dem Kanzleiplatz und in der Marktgasse werden oft von Kurzzeitbesuchern genutzt. Etliche Plätze hinter der Landeskanzlei befinden sich im Eigentum der Kirche und sind für Mitarbeitende der Kirchenverwaltung reserviert.

Marktgasse (inkl. Anfahrt vom Ziel her) und Landsgemeindeplatz

Die Marktgasse und der Kanzleiplatz waren während der sechs Sperrstunden anlässlich der TDB nur noch von der Zielstrasse her erreichbar. Es wurden allerdings keinerlei Verkehrsprobleme beobachtet. Die Fahrzeuglenkenden stellten sich sehr schnell auf die TDB ein und parkierten öfter auf dem Landsgemeindeplatz.

Auf dem Landsgemeindeplatz gilt ebenfalls das Regime «Blaue Zone». Dieser zentrale Platz wird häufig von Kurzzeitbesuchern benutzt und ist von Norden her sehr gut erreichbar. Die Zusatznutzung als Ausweich-Parkplatz führte nicht zu Ueberlastungen; als Ueberlauf diente der nahegelegene bewirtschaftete Zielplatz.

2.3.5 Attraktivität für Nutzer des Schmäuslemarkts

Sowohl Einheimische als auch Touristen sollen den Schmäuslemarkt noch vermehrt als attraktiven Platz im Dorfkern wahrnehmen.

Diese Wahrnehmung wurde mittels Umfragen erhoben, welche die Helvetia Consulting AG im Auftrag des JPMD in der Zeit von August bis Oktober 2021 durchgeführt hat. Dazu wurden 1'100 Fussgängerinnen und Fussgänger sowie 68 Autofahrerinnen und Autofahrer mündlich befragt.

Die Lärmbelastung lässt sich aufgrund von Verkehrsmessungen errechnen. Aufgrund des deutlichen Rückgangs des Verkehrs während der Sperrzeiten ist sie jedenfalls rückläufig, was positiv zu werten ist.

Die Resultate der verschiedenen Umfragen hat die Helvetia Consulting in einem ausführlichen Bericht dokumentiert. Die wesentlichsten Erkenntnisse sind hinten unter Ziffer 4 beschrieben.

Bei den Fussgängern auf dem Schmäuslemarkt wurde festgestellt, dass sich die meisten auswärtigen Besucher am motorisierten Verkehr im Dorfzentrum stören. Die einheimischen Fussgänger hingegen stören sich tendenziell nicht daran.

Nur die wenigsten Fahrzeuglenker hatten den Dorfkern als Ziel; die meisten wählten die Strecke über den Schmäuslemarkt zur Durchfahrt.

2.3.6 Attraktivität für Gastro- und Gewerbebetriebe

Die Gastro- und Gewerbebetriebe sowie die Anwohner sollen ebenfalls einen positiven Eindruck vom zeitweise verkehrsberuhigten Schmäuslemarkt erhalten.

Diese Wahrnehmungen wurden mittels schriftlicher Umfragen erhoben, welche die Helvetia Consulting AG im Auftrag des JPMD im Oktober 2021 durchgeführt hat. Für Grundeigentümer wurde der Perimeter um die Marktgasse erweitert. Für Gastro- und Gewerbebetriebe wurden die Marktgasse, die Hauptgasse bis zum Landsgemeindeplatz, die Hirschengasse und die Engelgasse bis zum oberen Gansbach sowie der Postplatz mit in den Perimeter einbezogen.

Bei den Gastro- und Gewerbebetrieben wurde tendenziell eine grössere Streuung festgestellt. Je nach Standort des Betriebes wird der Einfluss der TDB positiv, gar nicht oder negativ wahrgenommen. Interessant ist, dass die Rückmeldungen direkt am Schmäuslemarkt tendenziell besser sind als jene entfernt davon. Zusammengefasst ist aber dennoch eine deutlich positive oder zumindest neutrale Haltung gegenüber der TDB feststellbar.

50% der Anwohner werten die tieferen Emissionen des motorisierten Verkehrs als positiv, 21% stören sich an den erhöhten Lärmemissionen durch Besucher am Schmäuslemarkt. Der Grundtenor ist aber sowohl bei den Anwohnern als auch bei den ebenfalls befragten Grundeigentümern positiv oder neutral.

3 Verkehrsmessungen

3.1 Grundidee

Mittels Verkehrsmessungen vor, während und nach dem Versuchsbetrieb sollten zum einen die Verkehrsberuhigung im Dorfkern (siehe vorne Ziffer 2.3.3) und andererseits die Auswirkungen auf andere Strassen (siehe vorne Ziffer 2.3.4) erfasst und beurteilt werden. Hauptsächlich erfolgten die Messungen an der Gaiserstrasse, an der Riedstrasse und an der Poststrasse.

Die Mengenentwicklung der gemessenen Fahrzeuge zwischen früheren Messungen und jenen während des Versuchsbetriebs ist teilweise in der TDB und teilweise in generellen Entwicklungen begründet. Tendenziell nicht auf die TDB zurückzuführen ist der Mehrverkehr in dem Masse, wie er auch in der Gegenrichtung zunahm und (zumindest teilweise) wie er sich ausserhalb der Sperrzeiten, d.h. vor 11.00 Uhr und nach 17.00 Uhr entwickelte.

3.2 Vorgehensweise

Die Verkehrsmessungen erfolgten mit zwei unterschiedlichen Geräten.

Mit dem Messsystem «Marksman 680» wird der Verkehr auf den innerrhodischen Hauptverkehrsachsen seit Jahren an verschiedenen Messstellen mittels in den Asphalt eingelegten Induktionsschleifen erhoben, welche in beide Richtungen sämtliche darüberfahrende Fahrzeuge erfassen. Für diesen Bericht wurden die Messdaten der Zählstelle Gaiserstrasse 25 (Höhe Elektro Sonderer) für die Zeit von Januar 2019 bis November 2021 ausgewertet.

Das mobile Verkehrszählgerät «Viacount II» mit integrierter Stromversorgung misst die Länge, Geschwindigkeit, Fahrtrichtung und Anzahl der vorbeifahrenden Fahrzeuge. Es kam hauptsächlich an der Poststrasse und an der Riedstrasse zum Einsatz. Ein Messzyklus umfasste jeweils mindestens eine Woche, so dass auch die teils sehr grossen Schwankungen zwischen den Wochentagen ersichtlich sind.

3.3 Gaiserstrasse

Der Vergleich der «Marksman 680» Messungen in den Jahren 2019 und 2021 zeigt, dass der Verkehr in beide Richtungen von Januar bis April 2021 unter den Vergleichsmonaten 2019 lag. Ab Juni lag er dann deutlich darüber. Die Zahlen des Jahres 2020 sind wegen des Lockdowns im ersten Halbjahr nur sehr bedingt vergleichbar, im zweiten Halbjahr weichen sie nur wenig von jenen des Jahres 2019 ab.

In den Monaten Januar bis November 2021 nahm der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) gegenüber 2021 in Richtung Spital um 160 Fahrzeuge bzw. 4.6% zu, in Richtung Metzbrücke um 22 Fahrzeuge bzw. 0.6%.

Damit hat der Verkehr in Richtung Spital deutlicher zugenommen als jener in Richtung Metzbrücke. In den Monaten Mai bis Oktober war die Zunahme des DTV in Richtung Spital durchschnittlich um täglich 229 Fahrzeuge bzw. um 6.7% höher als in Richtung Metzbrücke, in den Monaten Januar bis April hatte dieser Wert durchschnittlich noch bei -10 Fahrzeugen bzw. -1.2% gelegen.

Monat	Richtung Spital	Richtung Spital	Richtung Metzibrücke	Richtung Metzibrücke	Richtung Spital	Richtung Spital
	2021-2019	2021/2019	2021-2019	2021/2019	Anteil TDB	Anteil TDB
Januar	-203	-6.9%	-211	-7.4%	+8	+0.3%
Februar	-193	-6.0%	-205	-6.6%	+12	+0.4%
März	-51	-1.6%	-12	-0.4%	-39	-1.2%
April	-36	-1.1%	-15	-0.5%	-21	-0.6%
Mai	+136	+3.9%	-94	-2.8%	+230	+6.6%
Juni	+550	+16.3%	+311	+9.8%	+239	+7.1%
Juli	+443	+13.8%	+233	+7.8%	+210	+6.5%
August	+246	+7.1%	+37	+1.1%	+209	+6.1%
September	+211	+5.8%	+22	+0.7%	+189	+5.2%
Oktober	+361	+10.6%	+63	+1.9%	+298	+8.7%
November	+293	+8.8%	+112	+3.5%	+181	+5.5%

Abbildung 1: Gaiserstrasse, Veränderung täglicher Verkehr 2021 im Vergleich zu 2019

Offen bleibt, ob die Abweichung um täglich -10 Fahrzeuge in den Monaten Januar bis April zu den täglich 229 Fahrzeugen während der Dauer des Versuchsbetriebs addiert werden müssten. Es ist aber davon auszugehen, dass der erstere Rückgang primär mit dem gastgewerblichen Lockdown zu Beginn des Jahres 2021 in Zusammenhang steht.

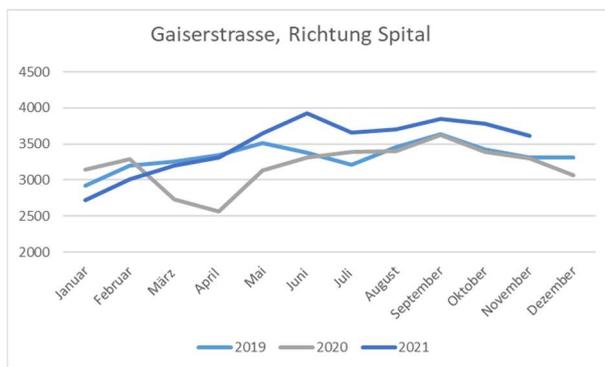


Abbildung 2: Gaiserstrasse, Verkehr in Richtung Spital, 2019 bis 2021

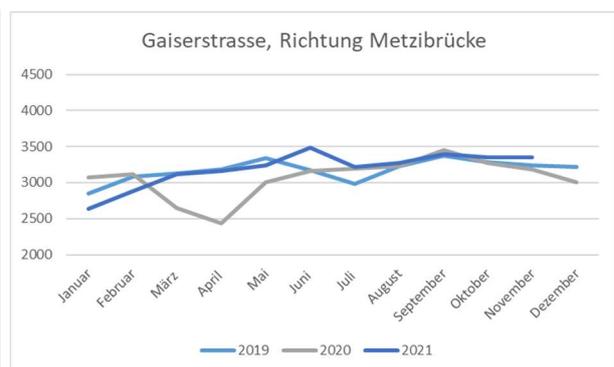


Abbildung 3: Gaiserstrasse, Verkehr in Richtung Metzibrücke, 2019 bis 2021

Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass die TBD auf der Gaiserstrasse zu einem Mehrverkehr von täglich rund 229 Fahrzeugen geführt hat.

Bei der Betrachtung des Mehrverkehrs nach Tageszeit stellt man fest, dass in der Zeit von Mai bis Oktober 2021 gegenüber den Vergleichsmonaten 2019 der DTV in Richtung Spital während der Sperrzeiten am Schmäuslemarkt um 253 Fahrzeuge bzw. 16.8% zugenommen hat, ausserhalb der Sperrzeiten um 71 Fahrzeuge bzw. 3.7%. Die Zunahme des Verkehrs während der Sperrzeiten lag um 197 Fahrzeuge bzw. 13.1% über jener ausserhalb der Sperrzeiten.

Richtung Spital	2019	2021	2021-2019	2021/2019
ganztags	3'433	3'758	325	9.5%
bis 11.00 Uhr und ab 17.00 Uhr	1'926	1'998	71	3.7%
von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr	1'507	1'760	253	16.8%
- davon Anteil > nachts (> 3.7%)	1'507	1'704	197	13.1%

Abbildung 4: Gaiserstrasse, Verkehr in Richtung Spital, Mai bis Oktober, nach Tageszeit

Der bereits hergeleitete Mehrverkehr von täglich rund 229 Fahrzeugen aus der TDB liegt zwischen den beiden Werten für die Zeit von 11.00 bis 17.00 Uhr von 253 bzw. 197 Fahrzeugen (absolute bzw. bereinigte Zahlen) und ist somit plausibel.

3.4 Riedstrasse

Das ganze Riedquartier liegt in einer Zone T30, seit dem Sommer 2020 westlich erweitert bis zur Verzweigung Kaustrasse. Die Riedstrasse weist auf einer Länge von rund 240 Metern kein Trottoir auf und ist im Bereich der verkehrsberuhigenden seitlichen Verengungen (künstliche Schikanen) nur 3.7 Meter breit. Seitens der Riedkommission wird schon seit längerer Zeit übermässiger Durchgangsverkehr moniert.

Die Riedkommission befürchtet, durch jede Sperrung des Schmäuslemarktes eine untragbare Zunahme des Verkehrs durch das Riedquartier. Versuchsbegleitend diskutierten das JPMD, der Bezirksrat Appenzell und die Riedkommission verschiedene Varianten zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes durch das Ried. Um den Versuchsbetrieb nicht zu verfälschen wurde entschieden, dass verkehrsberuhigende Massnahmen im Riedquartier erst nach dessen Ende weiterverfolgt werden.

An der Riedstrasse wurden verschiedenste Verkehrsmessungen mit dem mobilen Verkehrszählgerät «Viaccount II» durchgeführt. Vor dem Versuch erfolgten solche im August 2015 und im November 2020. Während des Versuchs wurden fünf und nach dem Versuch nochmals zwei Messungen getätigt. Alle Messungen dauerten jeweils eine Woche.

Richtung West	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100	vgl. zu vor Versuch	
DTV Mittelwerte				ab 1700		
2 Messungen vor Versuch	371			532		
5 Messungen während Versuch	495	124	33.4%	634	102	19.1%
2 Messungen nach Versuch	431	60	16.0%	566	34	6.4%

Richtung Ost	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100	vgl. zu vor Versuch	
DTV Mittelwerte				ab 1700		
2 Messungen vor Versuch	266			370		
5 Messungen während Versuch	309	43	16.2%	422	52	14.1%
2 Messungen nach Versuch	280	14	5.1%	392	22	5.9%

Abbildung 5: Riedstrasse, Verkehrszählungen innerhalb und ausserhalb Sperrzeiten Schmäuslemarkt

Gegenüber den beiden Messungen vor dem Versuch nahm der DTV in Richtung West während des Versuchsbetrieb innerhalb der Sperrzeiten um 124 Fahrzeuge bzw. 33.4% und ausserhalb der Sperrzeiten um 102 Fahrzeuge bzw. 19.1% zu. In der Gegenrichtung lag die Zunahme innerhalb der Sperrzeiten bei 43 Fahrzeugen bzw. 16.2% und ausserhalb der Sperrzeiten bei 52 Fahrzeugen bzw. 14.1%.

Sowohl die 19.1% ausserhalb der Sperrzeiten als auch die 16.2% und 14.1% in der Gegenrichtung sind nicht auf die TDB am Schmäuslemarkt zurückzuführen. Sie müssen als generelle Verkehrsentwicklung im Riedquartier interpretiert werden. Es rechtfertigt sich demnach, den Mehrverkehr von 124 Fahrzeugen bzw. 33.4% während der Sperrzeiten im Umfang von 16.0% bzw. 60 Fahrzeugen der generellen Verkehrsentwicklung zuzurechnen.

Nur die verbleibenden 64 Fahrzeuge bzw. 17.4% stellen täglichen Mehrverkehr dar, den die Riedstrasse aus der TDB übernehmen musste.

Ein direkter Vergleich saisonal vergleichbarer Messungen führt zu einem ähnlichen Resultat:

Richtung West DTV Mittelwerte	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100 ab 1700	vgl. zu vor Versuch	
dritte Augustwoche 2015	368			560		
dritte Augustwoche 2021	484	116	31.5%	653	93	16.6%

Richtung West DTV Mittelwerte	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100 ab 1700	vgl. zu vor Versuch	
erste Novemberwoche 2020	374			504		
zweite Novemberwoche 2021	442	68	18.2%	570	66	13.1%

Abbildung 6: Riedstrasse, saisonal vergleichbare Verkehrszählungen, Richtung West

In der dritten Augustwoche 2021 nahm der DTV in Richtung West gegenüber 2015 innerhalb der Sperrzeiten um 116 Fahrzeuge bzw. 31.5% und ausserhalb der Sperrzeiten um 93 Fahrzeuge bzw. 16.6% zu. Der Mehrverkehr innerhalb der Sperrzeiten kann damit im Umfang von 61 Fahrzeugen der generellen Verkehrsentwicklung zugerechnet werden. Nur die verbleibenden 55 Fahrzeuge (31.5% minus 16.6%) sind der TDB anzulasten.

Im Vergleich der ersten Novemberwoche 2020 mit der zweiten Novemberwoche 2021 zeigt sich ein ähnliches Bild: Der DTV in Richtung West nahm innerhalb der (inzwischen aufgehobenen) Sperrzeiten um 68 Fahrzeuge bzw. 18.2% und ausserhalb der Sperrzeiten um 66 Fahrzeuge bzw. 13.1% zu. Der Mehrverkehr innerhalb der (inzwischen aufgehobenen) Sperrzeiten kann damit im Umfang von 49 Fahrzeugen (13.1% von 374) der generellen Verkehrsentwicklung zugerechnet werden.

Der bereits hergeleitete Mehrverkehr von täglich rund 64 Fahrzeugen aus der TDB ist somit plausibel.

Zu erwähnen ist, dass die Zahl der im Riedquartier eingelösten Personenwagen per Ende 2010 noch 306 betrug, im Jahr 2020 von 372 um 20 auf 392 stieg und in den ersten elf Monaten 2021 nochmals um 21 auf 413 zunahm. Diese starke Entwicklung hat natürlich einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrszahlen und plausibilisiert die obigen Zahlen zusätzlich.

3.5 Poststrasse

Die Poststrasse verbindet den Postplatz via Schmäuslemarkt und unter den Rathausbögen hindurch mit der Marktgasse. Sie befindet sich mitten in einer Zone T30 und wird im Einbahnverkehr Richtung Marktgasse betrieben. Im Bereich des «Schlosses» weist die Poststrasse eine Fahrbahnbreite von 3.0 Metern auf. Die maximal erlaubte Höchsthöhe beträgt wegen der Rathausbögen 2.2 Meter. Unter den Rathausbögen ist die Fahrbahn an der engsten Stelle 2.6 Meter breit.

Auch an Poststrasse wurden verschiedenste Verkehrsmessungen mit dem mobilen Verkehrszählgerät «Viacount II» durchgeführt. Vor dem Versuch erfolgten solche im November 2020 und im März 2021. Während des Versuchs wurden drei und nach dem Versuch nochmals zwei Messungen getätigt. Alle Messungen dauerten jeweils eine Woche.

Richtung Schmäuslemarkt DTV Mittelwerte	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100 ab 1700	vgl. zu vor Versuch	
2 Messungen vor Versuch	505			586		
3 Messungen während Versuch	87	-418	-82.8%	452	-134	-22.9%
2 Messungen nach Versuch	258	-247	-49.0%	472	-114	-19.5%

Abbildung 7: Poststrasse, Verkehrszählungen innerhalb und ausserhalb Sperrzeiten Schmäuslemarkt

Auf der Poststrasse führen vor dem Versuch durchschnittlich 505 Fahrzeuge zwischen 11.00 Uhr und 17.00 Uhr in Richtung Schmäuslemarkt. Während des Versuchs waren es immerhin noch durchschnittlich 87 Fahrzeuge. Diese 87 Fahrzeuglenker müssten durchwegs im Besitz einer Sonderbewilligung gewesen sein; ob das wirklich der Fall war, konnte trotz häufiger Polizeikontrollen nicht eruiert werden.

Gegenüber den beiden Messungen vor dem Versuch nahm der DTV in Richtung Schmäuslemarkt während des Versuchsbetrieb innerhalb der Sperrzeiten um 418 Fahrzeuge bzw. 82.8% und ausserhalb der Sperrzeiten um 134 Fahrzeuge bzw. 22.9% ab.

Richtung Schmäuslemarkt	1100-1700	vgl. zu vor Versuch		bis 1100	vgl. zu vor Versuch	
DTV Mittelwerte				ab 1700		
dritte Novemberwoche 2020	524			593		
Mittelwert KW44 & KW48 2021	258	-267	-50.9%	472	-121	-20.4%

Abbildung 8: Poststrasse, saisonal vergleichbare Verkehrszählungen

Interessant ist die Tatsache, dass auch in den beiden Verkehrsmessungen nach dem Versuch (in der ersten Novemberwoche und in der ersten Dezemberwoche 2021) der Verkehr deutlich unter jenem vor dem Versuch blieb: Der DTV nahm innerhalb der (inzwischen aufgehobenen) Sperrzeiten um 247 Fahrzeuge bzw. 49.0% und ausserhalb der Sperrzeiten um 114 Fahrzeuge bzw. 19.5% ab. Der saisonale Vergleich mit der Verkehrszählung in der dritten Novemberwoche 2020 bestätigt dies. Die wahrscheinliche Erklärung ist ein Gewöhnungseffekt aufgrund der sechsmonatigen TDB; die weitere Entwicklung wird zu verfolgen sein.

3.6 Erkenntnisse

Als Fazit der diversen Verkehrsmessungen an der Poststrasse und den vermuteten hauptsächlichlichen Ausweichachsen kann zusammengefasst werden, dass sich der Verkehr während der Sperrzeiten von 11.00 bis 17.00 Uhr innerhalb der sechs Monate des Versuchsbetriebs im Umfang von 55% auf die Gaiserstrasse und zu weiteren 15% auf die Riedstrasse verlagert hat.

Achse	Richtung	von 1100 bis 1700	
Poststrasse	Schmäuslemarkt	-418	
Gaiserstrasse	Spital	+229	55%
Riedstrasse	West	+64	15%
Differenz		+125	30%

Abbildung 9: Uebersicht Ausweichverkehr

Es ist davon auszugehen, dass ein beträchtlicher Teil der restlichen rund 125 Fahrzeuge bzw. 30% auf die Fahrt von Süden nach Norden verzichtete. Während des Versuchsbetriebs wurde beobachtet, dass die Parkplätze im Raum Kantonalbank – Bahnhof deutlich häufiger benutzt wurden als in früheren Jahren. Weiter wurde im Dorfzentrum eine Zunahme von e-Bikes festgestellt. Auch die Tatsache, dass in der Befragung des motorisierten Verkehrs (siehe hinten Ziffer 4.6) häufig Bequemlichkeit als Grund für die Fahrt über den Schmäuslemarkt angegeben wurde, spricht für diese Annahme.

Andere Fahrzeuglenker aus dem Raum Steinegg – Schwendetal – Brülisau wählten wohl die Entlastungsstrasse anstatt durchs Dorf zu fahren.

4 Umfragen

4.1 Vorgehensweise

Im Auftrag des JPMD wurde die unabhängige Beratungsgesellschaft Helvetia Consulting AG damit betraut, die Wahrnehmung des sechsmonatigen Versuchsbetriebes zu analysieren. Die Rückmeldungen von Gastro- und Gewerbebetrieben, Anwohnern und Grundeigentümern von sowie Fussgängern und motorisierten Verkehrsteilnehmern zur Attraktivität der versuchsweisen Lösung wurden erhoben und abgebildet.

Die Gastro- und Gewerbebetriebe, Anwohnern und Grundeigentümer wurden angeschrieben und gebeten, den mitgesandten Fragenkatalog auszufüllen und mit dem beigelegten Rückantwortcouvert zu retournieren. Dazu wurde der Rayon rund um den Schmäuslemarkt in drei Perimeter eingeteilt:

- Rot: Befragung von Gewerbe- und Gastrobetrieben, Anwohnern und Grundeigentümern
- Blau: Befragung von Gewerbe- und Gastrobetrieben und Grundeigentümern
- Gelb: Befragung von Gewerbe- und Gastrobetrieben

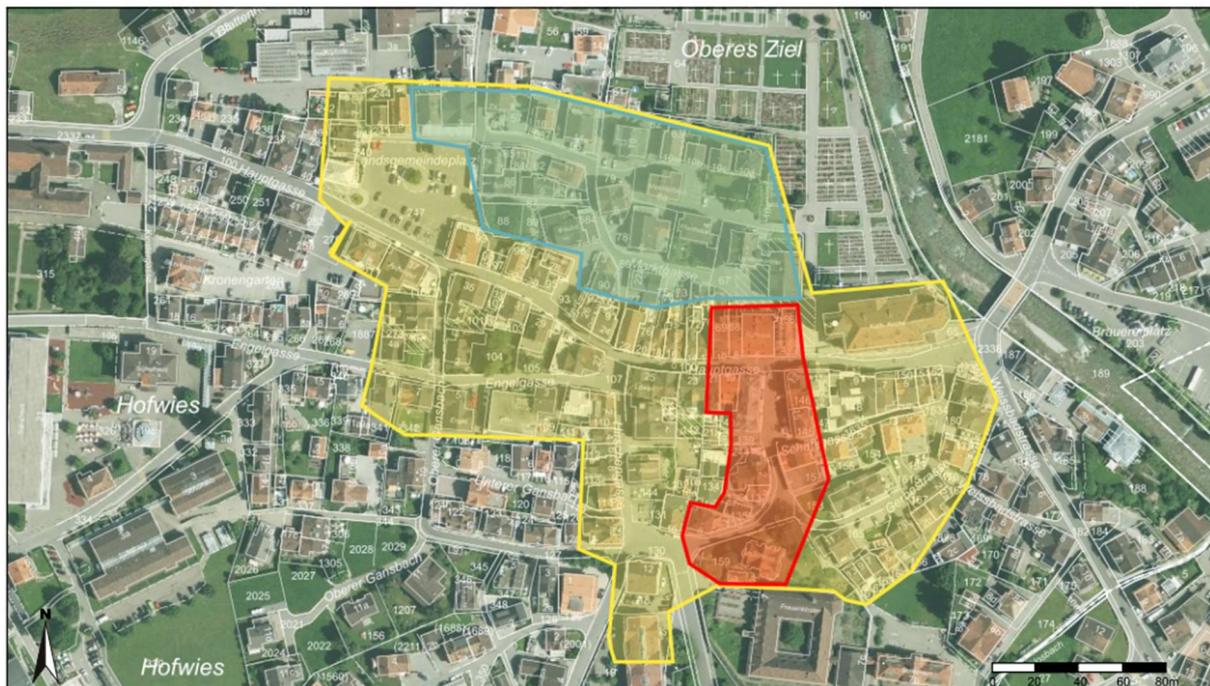


Abbildung 10: Perimeter für die Befragung von Gastro- und Gewerbebetrieben, Anwohnern und Grundeigentümern

Die Fussgänger wurden im Bereich Schmäuslemarkt befragt, die Fahrzeuglenker anlässlich von polizeilichen Fahrzeugkontrollen auf dem Kanzleiplatz

Die Helvetia Consulting AG hat am 23. Dezember 2021 einen Abschlussbericht über die Durchführung und Auswertung der Umfrage «Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt» abgeliefert. Die Auswertungen in den folgenden Ziffern 4.2 bis 4.7 basieren darauf.

Der Abschlussbericht der Helvetia Consulting AG liegt diesem Bericht bei.

4.2 Anwohnerinnen und Anwohner

Die Ergebnisse bei den Anwohnern basieren ausschliesslich auf dem roten Perimeter. Bei der schriftlichen Anwohnerbefragung im roten Perimeter wird eine Rücklaufquote von 56% verzeichnet.

Bei dieser Gruppe wurden Fragen zum Wohlbefinden, zur Attraktivität der Wohnadresse, zur Attraktivität des Dorfkerns, zur Geräuschkulisse durch Besucher und zur Geräuschkulisse durch motorisierte Fahrzeuge gestellt.

Seitens Anwohner wird tendenziell eine Befürwortung der TDB erkannt. So stehen bei den betrachteten Fragestellungen zur Wahrnehmung maximal 30% negative den positiven oder neutralen ("Nein") Rückmeldungen gegenüber. Weiter handelt es sich bei negativen Äusserungen öfters nicht um eine generelle Ablehnung, sondern eher um den Wunsch nach mehr Gehör. Im gemeinsamen Gespräch zwischen Anwohnern und Kanton könnten Bewilligungsprozesse geklärt sowie die Signalisation den Bedürfnissen entsprechend optimiert werden. Mit transparenteren Bewilligungsprozessen könnte der grösste Kritikpunkt, namentlich die mangelnden Möglichkeiten der Zu- und Wegfahrt, abgeschwächt werden.

4.3 Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer

Die Grundeigentümer im blauen und roten Bereich wurden angeschrieben und gebeten, den mitgesandten Fragenkatalog auszufüllen und mit dem beigelegten Rückantwortcouvert zu retournieren. Es wurde der Einfluss der TDB auf die Attraktivität des Eigentums erfragt. Die Rücklaufquote aus dem roten Perimeter betrug 71% und aus dem blauen Perimeter 50%.

Der Grundtenor bei den Objekteigentümern ist analog zu den Anwohnern positiv oder neutral. Auch die Objekteigentümer wünschen sich ein Gesamtkonzept sowie Sonderbewilligungen für Anwohner und Zubringer. Weiter wird, sofern die TDB eingeführt wird, eine klare Signalisation mit Pollern gewünscht und eine vorausschauende Kommunikation des Kantons erwartet.

4.4 Gastro- und Gewerbebetriebe

Es wurden sämtliche Gastro- und Gewerbebetriebe der Perimeter rot, blau und gelb angeschrieben und befragt. Hier wurden Fragen des Einflusses der TDB auf die Attraktivität des Gewerbelokals, auf die Kundenfrequenz, auf die Anzahl der Stammkunden und auf die Umsatzzahlen gestellt. Die Rücklaufquoten betrugen 80% im roten, 48% im blauen und 56% im gelben Perimeter.

Im roten Perimeter übersteigen die positiven Effekte grundsätzlich die negativen. So hat die TDB sowohl auf die Attraktivität als auch auf die totale Kundenfrequenz einen vorwiegend positiven Einfluss. Einzig bzgl. der wahrgenommenen Anzahl Stammkunden resultiert ein Nettoeffekt von -19% (6% mehr Stammkunden, 25% weniger Stammkunden, 50% kein Einfluss auf Stammkunden).

Im gelben und blauen Perimeter resultiert über die ganze Stichprobe im Perimeter eine tendenziell tiefe Betroffenheit. Dies manifestiert sich in den tiefen Rücklaufquoten sowie der hohen Zahl an neutralen ("Nein") Antworten. Allerdings ist der Nettoeffekt («Ja, positiv» gegenüber «Ja, negativ» Antworten) bei den Fragen zur Kundenfrequenz, zu Stammkunden und zu Umsatzzahlen negativ.

Über alle Kategorien hinweg liegen bei den Gastro- und Gewerbebetrieben tendenziell grössere Streuungen vor. Dies signalisiert, dass je nach Standort die entsprechenden Betriebe unterschiedlich stark positiv oder negativ beeinflusst werden. Über die gesamte Kategorie hinweg ist aber dennoch ein deutlich positiver oder zumindest neutraler Trend feststellbar.

4.5 Fussgänger (Langsamverkehr)

Es wurden insgesamt 1'100 Passanten im Bereich Schmäuslemarkt zum Sicherheitsempfinden, zur Attraktivität des Schmäuslemarktes, zur Besucherfrequenz und zum Störungsgrad mit und ohne TDB befragt.

Die Befragten stufen die TDB vorwiegend positiv oder neutral ein. Die TDB stärkt das Sicherheitsempfinden und damit das Wohlbefinden. Beim Störungsgrad zeigte sich, dass sich die Auswärtigen am motorisierten Verkehr stören. Die Einheimischen hingegen stören sich tendenziell nicht am motorisierten Verkehr. Beim Besucherverhalten wurde bei den Einheimischen ein leicht negativer Effekt festgestellt, der aber durch die positiven Effekte der auswärtigen Kunden und Besucher mehr als nur kompensiert wird.

4.6 Motorisierter Verkehr

Anlässlich von polizeilichen Fahrzeugkontrollen auf dem Kanzleiplatz (ausserhalb der Sperrzeiten) wurde den Fahrzeuglenkern angeboten, freiwillig bei der Datenerhebung teilzunehmen. Es konnten auf diese Weise 68 Fahrzeuglenker befragt werden. Diese geringe Grösse lässt lediglich eine beschränkte Aussagekraft zu. Trotzdem liessen sich interessante Feststellungen machen.

Lediglich fünf der befragten Personen gaben den Dorfkern als Fahrziel an. Alle anderen Fahrten waren reine Durchfahrten. Dieses Verhalten wurde mit Gewohnheit begründet.

Als alternative Ausweichroute bei einer Sperrung nannten 82% die Gaiserstrasse. So ist davon auszugehen, dass sich der Verkehrsfluss bei einer TDB vorwiegend auf diese Achse und nicht etwa auf Quartierstrassen verlagert.

32 Fahrzeuglenker heissen die TDB gut oder würden diese ausweiten; eine (temporäre) Schliessung hätte eine deutliche Aufwertung des Dorfkerns zur Folge. 21 Fahrzeuglenker lehnen die TDB aufgrund von zusätzlichem Kilometer- und Zeitaufwand sowie zunehmender Distanz zum lokalen Gewerbe ab.

4.7 Erkenntnisse

Gemäss der Helvetia Consulting AG zeigt die Analyse, dass mögliche Einbussen einzelner in einem geringen Verhältnis zum Gesamtnutzen stehen. Die TDB führt sowohl gemäss der mündlichen als auch der schriftlichen Befragung vorwiegend zu einer Aufwertung des Schmäuslemarkts und des Dorfkerns von Appenzell.

Sie empfiehlt, die TDB analog zum Versuchsbetrieb einzuführen. Vor einer möglichen Implementierung wird jedoch das Gespräch mit Personen oder Gruppierungen empfohlen, welche der TDB kritisch gegenüberstehen. Dabei können Anpassungen diskutiert sowie negative Assimilationen relativiert werden.

Weiter hält die Helvetia Consulting AG fest, dass es sich bei der TDB um ein emotionales Thema handelt, welches die lokale Bevölkerung bewegt. Weiter liegt bei dieser Erhebung

eine geringe Grundgesamtheit über alle Perimeter vor, wodurch empirisch gestützte, allgemeingültige Aussagen erschwert werden. Auch lassen sich subjektive Aussagen (bspw. wahrgenommene Besucherzahlen aufgrund der TDB) nicht verifizieren. Daher sind die quantitativen Auswertungen nicht vorbehaltlos gültig.

5 Diverse Rückmeldungen und Stellungnahmen

5.1 Petition der Riedkommission

Am 9. November 2020 wurde eine Delegation der Riedkommission von Landesfähnrich Jakob Signer über die zeitweise nicht mehr tragbaren Verkehrsverhältnisse im Bereich Schmäuslemarkt informiert. Es dränge sich immer mehr eine zeitweise Sperrung dieser Verkehrsachse auf. Die Riedkommission wehrt sich vehement gegen jegliche Schliessung, da untragbarer Mehrverkehr durch das Ried befürchtet wird.

Mit Schreiben vom 14. März 2021 rief die Kommission der Korporation Stiftung Ried alle volljährigen Personen auf, beim Riedgaden an drei verschiedenen Terminen ein Rekursbegehren gegen die am 11. März publizierte temporäre Schliessung des Schmäuslemarktes zu unterzeichnen.

Am 8. April 2021 traf sich der Landesfähnrich erneut mit der Riedkommission und einer Vertretung des Bezirksrats Appenzell. Das Thema «Verkehrsberuhigung Ried» wurde erörtert und Varianten diskutiert. Seitens Bezirksrat Appenzell wurde gewünscht, dass der Versuchsbetrieb am Schmäuslemarkt ohne flankierende Massnahmen im Riedquartier erfolgt. Die Riedkommission bekräftigte ihre ablehnende Haltung gegen eine Sperrung des Schmäuslemarktes und kündigte an, weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Ried zu prüfen. Solche hat die Riedkommission als Grundeigentümer mit dem Bezirk als Strasseneigentümer zu besprechen, gemeinsam kann beim JPMD das ordentliche Anordnungsverfahren beantragt werden.

Am 15. April 2021 trafen ein Rekurschreiben der Korporation Stiftung Ried sowie eine Unterschriftenliste mit 551 Unterschriften gegen die TDB ein. Diese innert weniger Stunden gesammelten Unterschriften werden als Petition gewertet.

5.2 Petition der IG Dorfkern

Am 28. Oktober 2021 übergab die IG Dorfkern, die sich vor allem aus Gastro- und Gewerbetreibenden zusammensetzt, eine «Petition gegen eine Verkehrsfreimachung im Dorf Appenzell Durchfahrt Poststrasse zur Marktgasse». Diesem Schreiben wurden Unterschriftenbögen mit insgesamt 750 Unterschriften beigelegt. Diese Unterschriftenbögen lagen während rund acht Wochen in verschiedenen Geschäften im Dorf Appenzell auf mit dem Ziel, die Meinung der Kunden zur TDB einzuholen. Ein grosser Teil der unterzeichnenden Personen ist in der Region Appenzell wohnhaft. Einzelne zentral gelegene Geschäfte distanzieren sich klar von dieser Petition.

Ein Abgleich zwischen den Unterschriftenlisten der Korporation Stiftung Ried und der IG Dorfkern zeigte, dass lediglich 66 Personen auf beiden Listen unterzeichnet hatten. Auch doppelte Unterschriften auf einer der Listen wurden nur vereinzelt festgestellt. Es haben sich demnach über 1'200 Personen an einer dieser beiden Petitionen beteiligt. Ueber 85% davon wohnen im Kanton Appenzell Innerrhoden.

5.3 Rekurse

Zwischen dem 23. März 2021 und dem 9. April 2021 gingen bei der Stadeskommission insgesamt 18 Rekurse gegen die Verkehrsanordnung vom 11. März 2021 ein. Zu diesen Rekursen reichte das JPMD (Signalisationskommission) je eine separate Stellungnahme an die Ratskanzlei ein.

Die Korporation Stiftung Ried bemängelte vor allem, dass die Verkehrsanordnung zu einer nicht tragbaren Mehrbelastung des Verkehrs durch das Riedquartier führt. Die übrigen Re-kurse thematisierten Auswirkungen der Verkehrsanordnung auf den Dorfkern. An ihrer Sit-zung vom 22. Juni 2021 entschied die Standeskommission, sämtliche noch hängigen Re-kurse abzuweisen, soweit sie darauf eintrat. Diese Entscheide erwachsen in Rechtskraft.

Weil den Rekursen die aufschiebende Wirkung entzogen worden war, konnte der Versuchs-betrieb mit der TDB ohne Unterbruch begonnen und wie geplant durchgeführt werden.

In mehreren Rekursen wurde bemängelt, dass diese verkehrsberuhigende Massnahme um-gesetzt werde, ohne dass eine Gesamtkonzeption für die Entwicklung des Dorfkerns be-stehe. Aus Sicht des JPMD liesse sich eine solche Massnahme jedoch ohne weiteres korri-gieren, wenn später festgestellt würde, dass sie nicht in die Gesamtkonzeption passt, zu wel-cher inzwischen Kanton, Feuerschaugemeinde und Bezirke die Arbeit aufgenommen haben.

5.4 Sommertagebuch des Café Konditorei Drei Könige

Walter Inauen von der Drei Könige Appenzell AG erstellte ein «Sommer Tagebuch zum Thema Verkehrsfreimachung im Dorfkern von Appenzell» und stellte dieses dem JPMD zu. Darin schilderte er seine Feststellungen und Wahrnehmungen während der Versuchsphase. Er beklagte in den ersten anderthalb Monaten stark schwankende Absatzmengen und einen Umsatzrückgang im zweistelligen Prozentbereich. Er äusserte Kritik an verschiedenen Be-hörden wegen unfairer Behandlung.

5.5 Stellungnahme von verschiedenen Geschäften am Schmäuslemarkt

Eine Gruppe von sieben direkten Anrainern am Schmäuslemarkt wandte sich mit Schreiben vom 30. Oktober 2021 an das JPMD. Einzelne von ihnen waren zu Beginn des TDB skep-tisch bis klar ablehnend eingestellt. Diese Grundhaltung änderte sich während der Versuchs-phase in eine klare Zustimmung zur TDB. Die Anrainer seien hundertfach von Einheimischen angesprochen, dass dies eine tolle Sache sei. Nicht nur wirtschaftliche Gründe, sondern min-destens ebenso sehr qualitative und sicherheitstechnische Aspekte würden für die definitive Einführung einer zeitlichen und saisonalen Sperrung des Schmäuslemarktes sprechen.

13 der 15 Mitglieder der IG Dorfkern seien hingegen nicht im direkt betroffenen Gebiet tätig und viele davon würden von der Lage ihres Betriebes in der autofreien Zone profitieren. Sinngemäss wurde die Frage aufgeworfen, wie wohl die Meinung der IG Dorfkern zu einer Verkehrsführung über die Achse Hirschengasse-Platteneck-Sternenplatz-Marktgasse wäre, an der neun der 15 Mitglieder der IG Dorfkern liegen.

Die sieben Anrainer widersprechen der Ansicht der IG Dorfkern, dass die grosse Mehrheit der potenziellen Kundschaft (einheimische oder auswärtige) einen Strassenkorridor mitten durch das Dorf Appenzell als Lebendader brauche.

Sie hätten auf eine Pro-Petition als Gegengewicht verzichtet, nachdem das JPMD die diver-sen Umfragen mit der Helvetia Consulting AG lanciert habe und weil sie darauf vertrauten, dass mit Blick auf ein lebenswertes und sicheres Dorf in ihrem Sinne entschieden würde.

5.6 Stellungnahme des Vereins Appenzellerland Tourismus AI

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2021 äusserte sich die Geschäftsstelle des Vereins Appenzellerland Tourismus AI (VAT AI) positiv über den Versuchsbetrieb. Die zeitliche Schliessung während der Sommermonate und damit die Schaffung von mehr Frei- und Bewegungsraum im Dorfzentrum von Appenzell sei unverzichtbar sowohl für die weitere Tourismusentwicklung als auch für die Zukunft des Dorfes. Die Qualität eines Dorfes werde durch attraktive Ladengeschäfte mit hoher Dienstleistungs- und Beratungskompetenz, Parkiermöglichkeiten, aber auch durch freie, sichere Begegnungs- und Verweilzonen bestimmt.

Weiter teilte die Geschäftsstelle des VAT AI mit, sie habe vor und während des Versuchsbetriebs das Geschehen auf dem Schmäuslemarkt an diversen Tagen bei unterschiedlichem Wetter und an verschiedenen Wochentagen während jeweils zweistündiger Zeitfenster beobachtet und protokolliert. Wo nicht anders angegeben erfolgten die Zählungen zwischen 11.00 und 17.00 Uhr, d.h. während der Sperrzeiten.

Im April 2021 (vor der TDB) wurde an drei Tagen gezählt, gesamthaft während sechs Stunden. Pro Stunde bewegten sich 424 Fussgänger, 121 Velofahrer und 41 Autos auf dem Schmäuslemarkt. Rund 20% der Fussgänger waren Kinder. Obwohl es praktisch durchgehend mindestens einen freien Parkplatz hatte, fuhren 98% [richtig: 94%] der Autos durch.

Im Juni 2021 wurde wiederum an drei Tagen gezählt, gesamthaft während sechs Stunden. Pro Stunde bewegten sich 400 Fussgänger, 96 Velofahrer und 4 Autos auf dem Schmäuslemarkt.

Im August 2021 wurde an zwei Tagen gezählt, gesamthaft während acht Stunden. Zwei Stunden davon lagen der Zeit von 09.00 bis 11.00 Uhr, wobei sich pro Stunde 311 Fussgänger, 88 Velofahrer und 78 Autos auf dem Schmäuslemarkt bewegten. Während der Zählungen in den Sperrzeiten bewegten sich pro Stunde 543 Fussgänger, 78 Velofahrer und 6 Autos auf dem Schmäuslemarkt.

Auch im September 2021 wurde an zwei Tagen gezählt, gesamthaft während acht Stunden. Zwei Stunden davon lagen der Zeit von 09.00 bis 11.00 Uhr, wobei sich pro Stunde 301 Fussgänger, 11 Velofahrer und 56 Autos auf dem Schmäuslemarkt bewegten. Während der Zählungen in den Sperrzeiten bewegten sich pro Stunde 516 Fussgänger, 116 Velofahrer und drei Autos auf dem Schmäuslemarkt.

Diese Resultate zeigen, dass die Sperrzeiten der TDB mit 11.00 bis 17.00 Uhr gut gewählt sind. In den beiden Zählungen zwischen 09.00 und 11.00 Uhr wurden deutlich weniger Fussgänger pro Stunde erfasst (311 bzw. 301) als während der Sperrzeiten (543 bzw. 516).

5.7 Eingabe von RA Manfred Dähler, St. Gallen

Nach einem ausführlichen Telefonat vom 2. Dezember 2021 mit Landesfährnich Jakob Signer teilte Rechtsanwalt Manfred Dähler, SwissLegal asg.advocati, St. Gallen, mit Schreiben vom 8. Dezember 2021 mit, dass er acht namentlich erwähnte Betriebe aus dem Dorfkern vertrete, wobei eine Reihe weiterer Betriebe und Personen die Vorbringen seiner Klienten unterstützen würden.

Darin fasste er zum einen den Inhalt des Telefonats zusammen, wobei eine Formulierung bezüglich eines künftigen Regimes «mutmasslich» korrekterweise «maximal» lauten müsste und einige weitere Auskünfte des Landesfährnichts eher unpräzise wiedergegeben wurden.

Zum andern führt er aus, seine Klientschaft sei entschieden der Auffassung, dass eine Begegnungszone anstelle der 2021 versuchten Verkehrsberuhigung «Schmäuslemarkt» die richtige Massnahme sei, die wirklich allen Bedürfnissen von Anwohnern, Gewerbetreibenden, einheimischer Bevölkerung, Behinderten, insbesondere aber auch jederzeit und jeder Art von Langsamverkehr gerecht werde und trotzdem auch jede Art von Mobilität zu keinem Zeitpunkt unnötig ausschliesse oder unnötigen Such-, Umfahrungs- oder Ausweichverkehr provoziere. Rein juristisch sei die Begegnungszone für Appenzell allein schon aus Gründen der Verhältnismässigkeit überlegen und alternativlos.

Auf die Thematik der Begegnungszone als mögliche Alternative zur TDB wird hinten unter Ziffer 6 eingegangen.

6 Begegnungszone als Alternative?

6.1 Begegnungszone Marktgasse, Gutachten vom November 2015

Im Auftrag des Landesbauamtes erstellte die Wälli AG Ingenieurbüro ein verkehrstechnisches Gutachten, welches die Einführung einer Begegnungszone auf der Marktgasse im Dorf Appenzell überprüfen sollte. Dieses Gutachten wurde per 12. November 2015 erstellt.

Es sieht eine Begegnungszone auf der Süd-Nord-Achse im Perimeter ab Poststrasse, Höhe Schäfli-gasse – Schmäuslemarkt – Rathausbogen – Markt-gasse bis zum Objekt «Blumen Barbara» vor. Innerhalb dieses Perimeters gilt die Höchstgeschwindigkeit 20km/h. Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt. Das Parkieren innerhalb dieser Zone ist nur auf klar gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Der Gutachter kommt zum Schluss, dass die Verkehrssicherheit und der Komfort der Verkehrsabwicklung entscheidend verbessert werden kann. Mit den im Bericht vorgeschlagenen weichen Massnahmen (keine baulichen Massnahmen) wird der Durchfahrts-widerstand auf dieser Achse geringfügig erhöht.

Das Projekt Begegnungszone Markt-gasse wurde damals aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt. Zum einen war die Zukunft des Alten Coop noch völlig unklar und dem Rathaus stand eine Sanierung bevor. Zudem war der Widerstand der Gegnerschaft zu gross und das Vorhaben wurde als politisch heikel beurteilt. Auch eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem verkehrstechnischen Gutachten erfolgte damals nicht.

6.2 Begegnungszone, heutige Beurteilung

Der Wert V85 (Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) blieb gegenüber den damaligen Messungen im Bereich Schloss bis Schmäuslemarkt unverändert bei rund 21 km/h. Auch die Vd (Durchschnittsgeschwindigkeit) liegt weiterhin bei rund 15 km/h. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) hat sich in der Zeit von 2015 bis 2020 von 1'460 auf rund 1'100 Fahrzeuge vermindert. Der Personenverkehr im Bereich Schmäuslemarkt hat während dieser Zeit merklich zugenommen. Das Konfliktpotenzial zwischen Fahrzeugen und Fussgängern ist demnach tendenziell gestiegen. Zu Verkehrsunfällen ist es gemäss den Aufzeichnungen bei der Kantonspolizei nicht gekommen.

Um die Verkehrssicherheit trotzdem zu gewährleisten müssten mit einer Begegnungszone wohl zusätzliche bauliche Massnahmen umgesetzt werden. Jedenfalls ist eine Rettungsachse von mindestens drei Metern freizuhalten.

Zu Fuss gehende Personen auf der Hauptgasse gehen bei dieser Variante im Bereich Rathaus von einer Fussgängerzone in eine Begegnungszone (T20) mit motorisiertem Verkehr in einer Fahrtrichtung. Dieser Zonenwechsel ist weniger abrupt als der heutige Wechsel von der Fussgängerzone in eine Einbahnstrasse in der Zone T30. Die Verkehrssicherheit dürfte also bei dieser Variante gegenüber der bisherigen Zone T30 einen leicht positiven Effekt erfahren. Allerdings löst eine Begegnungszone die zentrale Herausforderung nicht, dass der motorisierte Verkehr vorwiegend in einem bestimmten Zeitfenster sehr intensiv mit Langsamverkehr konfrontiert ist.

Etwas anders sieht es mit der TDB aus, wie sie von Mai bis Oktober versuchsweise umgesetzt wurde. Dieses Regime trägt gezielt der Tatsache Rechnung, dass während einer bestimmten Tageszeit sehr viel Langsamverkehr vorhanden ist (insbesondere Fussgänger,

siehe vorne unter Ziffer 5.6). Es erhöht in dieser Zeit die Verkehrssicherheit mit der Beschränkung des motorisierten Verkehrs massiv. In der übrigen Zeit und auch im Winterhalbjahr ist das Friktionspotenzial wesentlich tiefer und der motorisierte Verkehr kann fließen.

Die weiteren Versuchs-kriterien Verkehrsberuhigung und Attraktivität werden mit der TDB ebenfalls deutlich besser erfüllt als mit einer Begegnungszone. Lediglich die Auswirkungen auf andere Strassen und Plätze fallen mit einer Begegnungszone voraussichtlich moderater aus.

Im Rahmen einer Abwägung der verschiedenen Interessen erscheint die TDB als Einzel-massnahme einer Begegnungszone überlegen. Daher ist die TDB einer ganztägigen Begegnungszone vorzuziehen.

Prüfungswert könnte eine Kombination aus TDB und – ausserhalb der Sperrzeiten – einer Begegnungszone sein. Denkbar ist, dass eine solche im Rahmen einer zu erarbeitenden Gesamtkonzeption vertieft evaluiert werden kann.

7 Fazit

Das JPMD zieht aus dem Versuchsbetrieb «Schmäuslemarkt» ein grundsätzlich positives Fazit. Die Erkenntnisse vorne unter Ziffer 2.3 können für die verschiedenen im Beurteilungsraster bezeichneten Kriterien wie folgt zusammengefasst werden.

Verkehrssicherheit

Mit dem weitestgehenden Wegfall des motorisierten Verkehrs zwischen 11.00 und 17.00 Uhr entschärften sich die Sicherheitsdefizite (Engstelle zwischen Bazar Hersche und dem Postplatz, Rückfahrmanöver aus vier schräg markierten Parkfeldern, Sichtfeld vor den Rathausbögen nach links in die Hauptgasse, Unterbrechung der Fussgängerzone vor dem Rathaus) innerhalb der Sperrzeiten praktisch komplett.

Ausserhalb der Sperrzeiten bleiben diese Schwachpunkte bestehen, wenn auch bei wesentlich weniger Verkehr.

Verkehrsberuhigung im Dorfkern

Der Langsamverkehr hatte während der täglich sechs Stunden zwischen 11.00 und 17.00 Uhr deutlich mehr Verkehrsfläche zur Verfügung, weil praktisch keine Motorfahrzeuge mehr durchfuhren. Die Entflechtung und somit auch die Verkehrsberuhigung wurden klar erreicht. Ausserhalb der TDB war dieser positive Effekt in geringerem Masse ebenfalls erkennbar.

Die begründete Annahme, dass bis zu 30% der Fahrten über den Schmäuslemarkt wegfallen, ist zudem als überaus positiv zu werten.

Das Parkregime an der Poststrasse und auf dem Schmäuslemarkt war nicht ausreichend geregelt. Bei einer definitiven Verkehrsanordnung ist es zu konkretisieren (Parkverbot während der Sperrzeiten).

Die Signalisation wurde nicht genügend befolgt. Bei einer definitiven Verkehrsanordnung muss die Signalisation noch deutlicher erfolgen und idealerweise mit baulichen Massnahmen wie Schranken oder Poller ergänzt werden.

Auswirkungen auf andere Strassen und Plätze

Die Gaiserstrasse wurde täglich mit rund 229 Fahrzeugen mehr belastet. Dies kann als unbedeutend taxiert werden.

Die Riedstrasse wurde täglich mit rund 64 Fahrzeugen mehr belastet. Dies ist vergleichbar mit der praktischen Mehrbelastung aus Eigenverkehr. Weiterhin besteht die Bereitschaft, das Riedquartier bei flankierenden Massnahmen gegen Durchfahrtsverkehr zu unterstützen.

Auf dem Postplatz wurden die Parkplätze rege benutzt. Ein Verkehrsplaner soll prüfen, ob mehr Parkiermöglichkeiten geschaffen werden können, unter anderem solche für Behinderte.

Auf dem Kanzleiplatz und in der Marktgasse werden die Parkfelder oft von Kurzzeitbesuchern genutzt. Der Mix aus blau und gelb markierten Parkfeldern ist zu überprüfen.

In der Marktgasse wurden keinerlei Verkehrsprobleme beobachtet, obwohl sie nur noch vom Ziel her erreichbar war.

Der Landsgemeindeplatz diente als Ausweich-Parkplatz, was jedoch zusammen mit dem nahegelegenen bewirtschafteten Zielplatz nicht zu Ueberlastungen führte.

Attraktivität für Nutzer des Schmäuslemarkts

Bei den Fussgängern auf dem Schmäuslemarkt wurde festgestellt, dass sich die meisten auswärtigen Besucher am motorisierten Verkehr im Dorfzentrum stören. Die einheimischen Fussgänger hingegen stören sich tendenziell nicht daran.

Nur die wenigsten Fahrzeuglenker hatten den Dorfkern als Ziel; die meisten wählten die Strecke über den Schmäuslemarkt zur Durchfahrt.

Die Lärmbelastung lässt sich aufgrund von Verkehrsmessungen errechnen. Aufgrund des deutlichen Rückgangs des Verkehrs während der Sperrzeiten ist sie jedenfalls rückläufig, was positiv zu werten ist.

Attraktivität für Gastro- und Gewerbebetriebe

Bei den Gastro- und Gewerbebetrieben wurde tendenziell eine grössere Streuung festgestellt. Je nach Standort des Betriebes wird der Einfluss der TDB positiv, gar nicht oder negativ wahrgenommen. Interessant ist, dass die Rückmeldungen direkt am Schmäuslemarkt tendenziell besser sind als jene entfernt davon. Zusammengefasst ist aber dennoch eine deutlich positive oder zumindest neutrale Haltung gegenüber der TDB feststellbar.

50% der Anwohner werten die tieferen Emissionen des motorisierten Verkehrs als positiv, 21% stören sich an den erhöhten Lärmemissionen durch Besucher am Schmäuslemarkt. Der Grundtenor ist aber sowohl bei den Anwohnern als auch bei den ebenfalls befragten Grundeigentümern positiv oder neutral.

Bei einer definitiven Verkehrsanordnung ist das Gespräch mit Personen oder Gruppierungen zu suchen, welche der TDB kritisch gegenüberstehen, zusätzlichen Informationsbedarf haben oder Sonderbewilligungen benötigen.

Zusammenfassung

Auch ohne die mathematischen Berechnungen einer Nutzwertanalyse durchzuführen kann festgestellt werden, dass die Vorgaben sämtlicher Kriterien aus dem Beurteilungsraster erfüllt werden; in allen Fällen fällt die Beurteilung mindestens neutral aus, meist gar positiv.

Auch gegenüber einer Begegnungszone ist einer saisonalen und zeitlichen Durchfahrtsbeschränkung der Vorzug zu geben.

8 Entscheid des JPMD

Das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement sieht vor, eine saisonale und zeitliche Durchfahrtsbeschränkung definitiv anzuordnen. Sie soll im selben Rahmen erfolgen wie im Versuchsbetrieb 2021 und für die sechs Parkplätze im Perimeter mit Parkverboten innerhalb der Sperrzeiten ergänzt werden.

Für den Postplatz soll ein Verkehrsplaner prüfen, ob mehr Parkiermöglichkeiten geschaffen werden können, unter anderem solche für Behinderte.

Auf dem Kanzleiplatz und in der Marktgasse soll der Mix aus blau und gelb markierten Parkfeldern überprüft werden.

Der vorliegende Bericht zum Versuchsbetrieb «Schmäuslemarkt» (inkl. Abschlussbericht der Helvetia Consulting AG) soll veröffentlicht und breit kommuniziert werden.

Der Kontakt zur Bevölkerung soll aktiv gestaltet werden, auch im Hinblick auf die bevorstehende definitive Verkehrsanordnung.

Appenzell, 4. Januar 2022

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Bericht zum Versuchsbetrieb Schmäuslemarkt
vom 4. Januar 2022

Beilage

Abschlussbericht der Helvetia Consulting AG
Durchführung und Auswertung Umfrage «Verehrsberuhigung Schmäuslemarkt»
vom 23. Dezember 2021

Abschlussbericht

Durchführung und Auswertung Umfrage

"Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt"

Zu Handen von Jakob Signer, Landesfährnich

23. Dezember 2021, C. Cappelli, M. Fessler, R. Fessler, T. Fässler

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
1 Ausgangslage	4
2 Vorgehensweise und Auswertungsmethodik	5
2.1 Vorgehensweise Meinungserhebung	5
2.2 Auswertungsmethodik	6
3 Auswertung mündliche Strassenbefragung	7
3.1 nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer	7
3.2 motorisierte Verkehrsteilnehmer	12
4 Auswertung schriftliche Befragung	13
4.1 Anwohnerbefragung	13
4.2 Befragung der Objekteigentümer	15
4.3 Befragung Gastronomie und Gewerbe	16
5. Zusammenfassung, Fazit und Empfehlung	19
6 Anhang	20
Anhang 1: Perimeter	20
Anhang 2: mündlicher Befragungsbogen nicht motorisiert	21
Anhang 3: mündlicher Befragungsbogen motorisiert	30
Anhang 4: Begleitschreiben zur schriftlichen Befragung	37
Anhang 5: schriftlicher Befragungsbogen Anwohner	38
Anhang 6: schriftlicher Befragungsbogen Objekteigentümer	41
Anhang 7: schriftlicher Befragungsbogen Gewerbetreibende	43
Anhang 8: Auswertung mündliche Befragung	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sicherheitsempfinden	8
Abbildung 2: Störungsgrad.....	9
Abbildung 3: Besuchsfrequenz	10
Abbildung 4: Besucherfrequenz AR, SG	10
Abbildung 5: Besuchsfrequenz nicht AI, AR oder SG.....	10
Abbildung 6: Wohlbefinden der Anwohner	13
Abbildung 7: (Standort-)Attraktivität der Wohnadresse der Anwohner	13
Abbildung 8: Attraktivität des Dorfkerns	13
Abbildung 9: Wahrgenommene Geräuschkulisse durch Besucher	13
Abbildung 10: Wahrgenommene Geräuschkulisse durch motorisierte Fahrzeuge.....	14
Abbildung 11: (Standort-)Attraktivität des Objekts	15
Abbildung 12: Attraktivität des Gewerbelokals (roter Perimeter).....	16
Abbildung 13: Attraktivität des Gewerbelokals (blauer und gelber Perimeter).....	16
Abbildung 14: Beeinflussung der Kundenfrequenz (roter Perimeter)	16
Abbildung 15: Beeinflussung der Anzahl Stammkunden (roter Perimeter)	17
Abbildung 16: Beeinflussung der Umsatzzahlen (roter Perimeter)	17
Abbildung 17: Beeinflussung der Kundenfrequenz (blauer und gelber Perimeter).....	17
Abbildung 18: Beeinflussung der Anzahl Stammkunden (blauer und gelber Perimeter).....	18
Abbildung 19: Beeinflussung der Umsatzzahlen (blauer und gelber Perimeter).....	18

1 Ausgangslage

Im Rahmen des Versuchsbetriebs zur Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum Appenzell wurden Regelungen am Schmäuslemarkt ergriffen, welche im Rahmen eines sechsmonatigen Versuchsbetriebs (1. Mai – 31. Oktober 2021) zwischen 11.00 und 17.00 Uhr dem motorisierten Verkehr die Durchfahrt verbot. Diesbezüglich wurde die Helvetia Consulting AG beauftragt, die Gesamtsituation aus verschiedenen Perspektiven zu analysieren. Als unabhängiger Beratungsdienstleister soll die Helvetia Consulting AG die Bedürfnisse verschiedener Anspruchsgruppen aufnehmen und auswerten. Dabei ist es das Ziel, die Wahrnehmung von Anwohnern¹, Objekteigentümern, Gastronomie- und Gewerbebetrieben sowie Fussgängern und motorisierten Verkehrsteilnehmern abzubilden.

Für die Datenerhebung wurden verschiedene Befragungsformate herangezogen. Dabei sollen mündliche Befragungen vor Ort mittels schriftlicher Befragungen innerhalb eines durch den Auftraggeber vordefinierten Perimeters ergänzt werden.

Die Ergebnisse der Evaluation und Analyse bilden die Grundlage für die Diskussion und Festlegung des weiteren Vorgehens. Sämtliche Aufgaben der Helvetia Consulting AG wurden im Zeitraum zwischen Ende Juli und Ende November 2021 durchgeführt.

¹ Zur besseren Lesbarkeit wird in dem vorliegenden Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird das generische Maskulinum verwendet, wobei beide Geschlechter gleichermaßen gemeint sind.

2 Vorgehensweise und Auswertungsmethodik

2.1 Vorgehensweise Meinungserhebung

Für die Datenerhebung wurden einerseits mündliche Strassenbefragungen, andererseits schriftliche Erhebungsmethoden eingesetzt. Bei der mündlichen Befragung wurde zwischen nichtmotorisierten und motorisierten Verkehrsteilnehmern differenziert, wobei zwei unterschiedliche Fragebögen eingesetzt wurden (Anhang 2 und 3). Sämtliche Erhebungsunterlagen sind im Anhang abgelegt.

Zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zählen Fussgänger sowie Fahrradfahrer mit und ohne Elektromotor. Die mündlichen Befragungen fanden über neun Wochen statt. Diese wurde an insgesamt 13 Tagen, zeitlich innerhalb und ausserhalb der temporären Durchfahrtsbeschränkung (TDB), bei unterschiedlichem Wetter sowie während und ausserhalb der Schulferien durchgeführt. Die Passanten und Fahrradfahrer wurden vor Ort zwischen den Rathausbögen und dem Schmäuslemarkt befragt. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer wurden ausserhalb der TDB an drei ausgewählten Tagen, je zwei bis drei Stunden zusammen mit der Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden (AI) auf dem Kanzleiplatz angehalten und befragt. Die Teilnahme an sämtlichen Erhebungen erfolgte freiwillig und ohne Gegenleistung respektive Vergütung.

Für die schriftliche Befragung wurden anfangs Oktober 2021 Umfragebögen an Anwohner, Objekteigentümer sowie das Gewerbe und die Gastronomie auf dem Postweg verschickt. Die Adressaten hatten bis 20. Oktober 2021 die Möglichkeit, den Fragebogen auszufüllen und zu retournieren. Aufgrund einzelner Rückmeldungen wurden die Adressstämme überprüft und wo nötig ergänzt. Die zusätzlichen Adressaten konnten bis 27. Oktober 2021 ihre Antwort einreichen.

Für die schriftliche Erhebung wurden die Teilnehmer nach Betroffenheitsgrad in einen roten, blauen und gelben Perimeter unterteilt (Anhang 1).

Bei sämtlichen Fragebögen wurde versucht, verschiedenste Anliegen einzufangen, um anschliessend ein vollständiges Gesamtbild zu erlangen. Weiter wurden Kontrollvariablen eingebaut, um die Stringenz bei den Antworten zu prüfen.

2.2 Auswertungsmethodik

Generell wurde versucht, die verschiedenen Anspruchsgruppen anhand derer Betroffenheit zu gliedern und in Perimeter einzuteilen. Diese Perimeter sind bei den einzelnen Auswertungen unterschiedlich berücksichtigt. Im Falle der Berücksichtigung mehrerer Perimeter wurde eine Gewichtung vorgenommen.

Anwohner

Bei den Anwohnern wurde lediglich der rote Perimeter befragt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei den Anwohnern sämtliche direkten Zu- und Wegfahrmöglichkeiten aufgrund der TDB zwischen 11.00 und 17.00 Uhr wegfallen. Weiter sind die Anwohner durch allfällige Geräuschemissionen und das allgemeine Leben am Schmäuslemarkt am stärksten betroffen.

Objekteigentümer

Während im roten Perimeter sämtliche Zufahrtmöglichkeiten wegfallen, ist den Objekteigentümern im blauen Perimeter die Zufahrt grundsätzlich durchgehend gewährleistet. So fällt zwar die Zufahrt via Postplatz/Schmäuslemarkt weg, jedoch ist die Zufahrt via Landsgemeindeplatz/Marktgasse uneingeschränkt möglich. Im roten Perimeter fällt die einzige und im blauen lediglich eine von zwei Zufahrtmöglichkeiten weg. Aus dieser Überlegung ist der blaue Perimeter in der Analyse mit dem Faktor 0.6 tiefer gewichtet. Der rote Perimeter ist mit Faktor 1.0 gewichtet. Da in beiden Perimetern ähnliche Aussagen erfolgten, führen andere Gewichtungen nur zu marginalen Unterschieden.

Bezüglich Zu- und Wegfahrt hat die TDB einen geringen bis keinen Einfluss auf Objekteigentümer des gelben Perimeters. Aus diesem Grund wird der gelbe Perimeter in der Kategorie Objekteigentümer nicht berücksichtigt.

Gastronomie und Gewerbe

Zu Beginn war die Annahme, dass die TDB die Gastronomie und das Gewerbe aller Perimeter in verschiedenster Hinsicht tangieren wird. Aus diesem Grund wurden Gastronomie und Gewerbebetriebe aller Perimeter zur schriftlichen Teilnahme an der Umfrage gebeten. Die Rücklaufquote und somit wohl die Betroffenheit im blauen und gelben Perimeter ist jedoch deutlich tiefer als jene des roten Perimeters. Aus diesem Grund wurde ausschliesslich der rote Perimeter für die quantitative Auswertung berücksichtigt. Weiterführende Informationen, weshalb die quantitative Auswertung lediglich auf dem roten Perimeter beruht, sind unter Kapitel 4.3 erläutert. Die Anliegen der Anspruchsgruppen innerhalb der blauen und gelben Perimeter werden qualitativ analysiert und im Fliesstext berücksichtigt.

3 Auswertung mündliche Strassenbefragung

3.1 nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

Insgesamt wurden 1100 Personen zur Verkehrsberuhigung am Schmäuslemarkt befragt. Angesprochen wurden alle am Schmäuslemarkt vorbeigehenden Personen. Die Erhebungen werden unter anderem nach dem Wohnort ausgewertet.

Der Fragebogen der mündlichen Erhebung hat insbesondere das Ziel, das Empfinden einzelner Personen einzufangen. So wurden primär subjektive Fragen unter anderem zum Sicherheitsempfinden, der Attraktivität des Schmäuslemarkts, der Besucherfrequenz und dem Störungsgrad gestellt. Der detaillierte Fragebogen ist im Anhang 2 zu finden.

Sicherheitsempfinden

Bei der Analyse des Sicherheitsempfindens wurde zuerst unterschieden, ob die TDB aktiv ist oder nicht. Danach wurden die Ergebnisse nach Wohnort gefiltert. Diesbezüglich wurde differenziert, ob der Teilnehmende in AI wohnhaft ist oder nicht.

Die vier Diagramme zeigen, dass unabhängig vom Wohnort und Status der TDB (aktiv/inaktiv) die Antwortenden sich auf und um den Schmäuslemarkt sicher fühlen. Diese Aussage wird durch die vier positiv verlaufenden Trendlinien in Abbildung 1 gestützt.

Weiter ist in Abbildung 1 eine grössere Streuung bei der inaktiven TDB festzustellen. Die Befragung hat gezeigt, dass die Teilnehmenden in der Situation mit motorisiertem Verkehr mehr Mühe hatten, ihr Sicherheitsempfinden einzuschätzen, wogegen sich in der Situation ohne Verkehr deutlich mehr Personen "6 – sehr sicher" fühlten. Bei den Einheimischen steigt die Rubrik "6 – sehr sicher" von 37% auf 58%² und bei den Auswärtigen von 42% auf 69% an. Daraus folgt, dass sämtliche Passanten, wenn auch unterschiedlich stark, bzgl. dem Sicherheitsempfinden von einem positiven Effekt profitieren.

² Aufgrund von Rundungsdifferenzen können die summierten Prozentsätze von 100% abweichen.

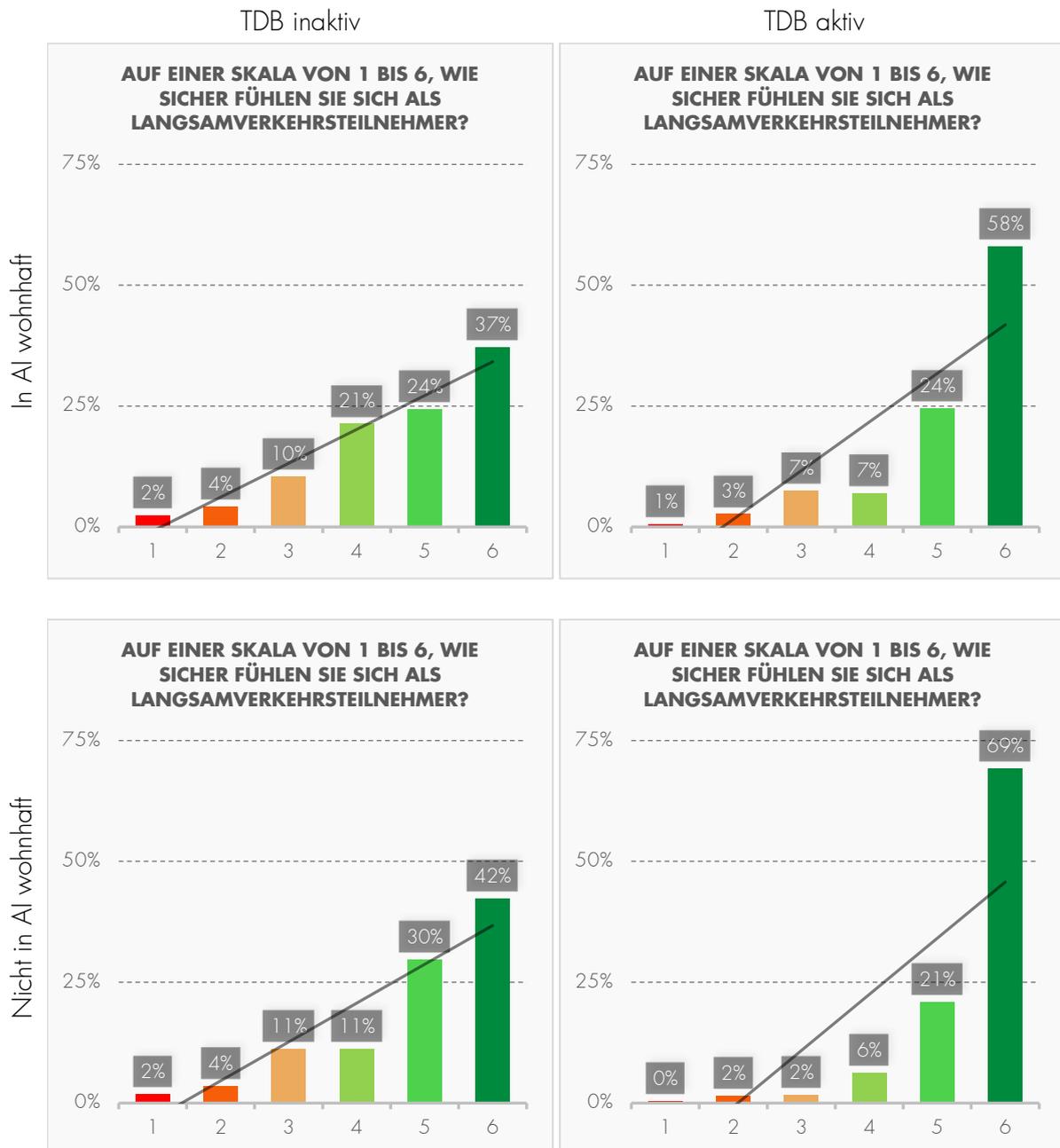


Abbildung 1: Sicherheitsempfinden

Störungsgrad

Passanten wurden befragt, wie stark sie sich an vorbeifahrenden motorisierten Verkehrsteilnehmern stören (würden). Auch hier wird der Vergleich zwischen dem Status der TDB (aktiv/inaktiv) und dem Wohnort gezogen.

In Abbildung 2 ist ersichtlich, dass die Trends zwischen in AI und nicht in AI wohnhaft gegenläufig sind. Auswärtige stören sich tendenziell am motorisierten Verkehr (positiver Trend), während Einheimische diesen als deutlich weniger störend wahrnehmen.

Innerhalb beider Befragungsgruppen gibt es während der TDB, also zwischen 11.00 und 17.00 Uhr, zunehmend kritische Äusserungen gegenüber dem Verkehr am Schmäuslemarkt. So wird mehrfach erwähnt, dass die verkehrsfreie Situation eine Aufwertung des Dorfkerns darstellt und motorisierte Verkehrsteilnehmer die Attraktivität tendenziell mindern. Die Skala betreffend dem Störungsgrad reicht von 1 – keine Störung bis 6 – sehr starke Störung.

Bei den Einheimischen visualisiert die abflachende Trendlinie, dass der Prozentsatz von all jenen, welche sich mit den Angaben 1-3 am motorisierten Verkehr tendenziell nicht stören von 64% auf 55% sinkt. Demgegenüber ist im gleichen Bereich mit der Differenz von 2% innerhalb der Auswärtigen kein signifikanter Unterschied bzgl. des Status der TDB feststellbar.

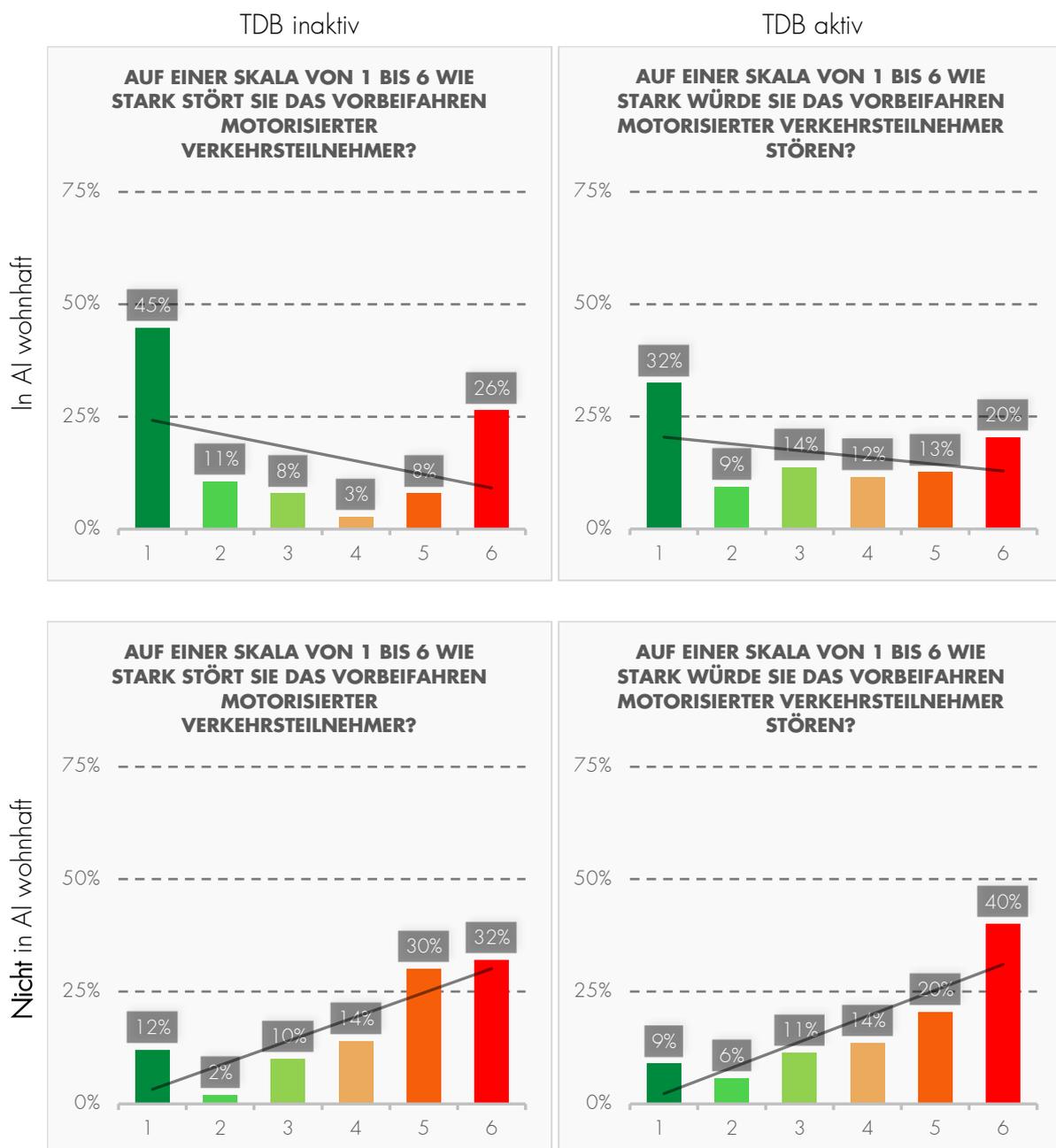


Abbildung 2: Störungsgrad

Besucherverhalten

Analog zur Analyse des Störungsgrades, wird das Besucherverhalten ebenfalls anhand des Wohnorts klassifiziert. Beim Besucherverhalten wird zwischen drei Kategorien unterschieden: Einheimische (wohnhaft in AI), Regional-/Einkaufstourismus (AR und SG) und weitere Teilnehmende. Wie in Anhang 8 ersichtlich, repräsentiert die Region AI, AR und SG mit 560 Teilnehmenden rund die Hälfte der ganzen Stichprobe.

Die Analyse der einheimischen Bevölkerung zeigt auf, dass 86% aufgrund der TDB häufiger oder zumindest nicht weniger im Dorfkern einkaufen würden. Weitere 14% der Befragten gaben an, dass deren Besucherfrequenz am Schmäuslemarkt abnehmen würde. Dadurch resultiert bei den Einheimischen ein Nettoeffekt von -4%. So ist mit der Einführung der TDB ein leichter Rückgang der einheimischen Besucherfrequenz zu erwarten.

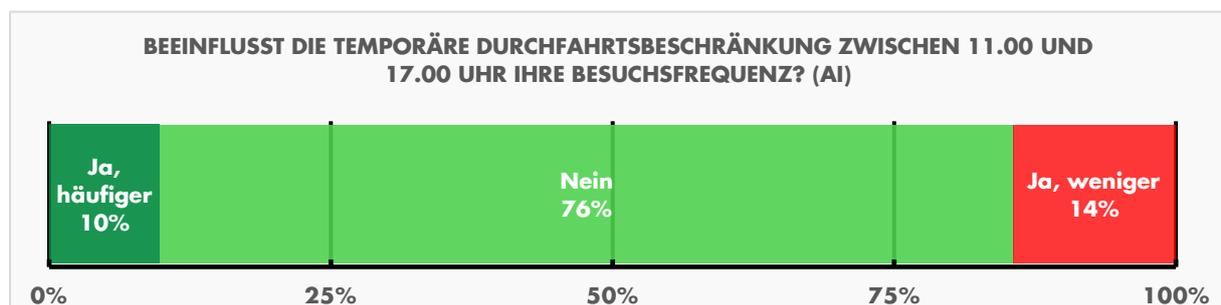


Abbildung 3: Besuchsfrequenz

Als zweite Kategorie wurde die Besucherfrequenz der Kantone AR und SG analysiert. Darin soll dem Regionaltourismus, respektive dem Einkaufstourismus Rechnung getragen werden. In den anliegenden Kantonen AR und SG wird die TDB positiv wahrgenommen. 99% der Befragten geben an, dass sie häufiger oder nicht weniger im Dorfkern einkaufen würden. Dieselbe Aussage wird durch den Nettoeffekt (+14%) manifestiert.

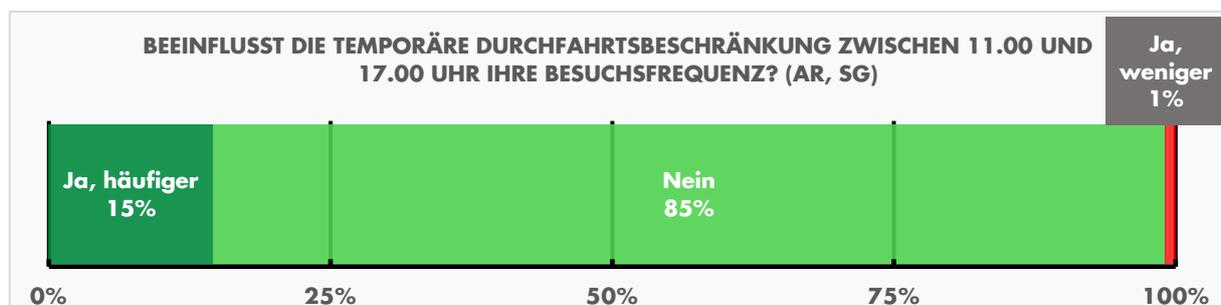


Abbildung 4: Besuchsfrequenz AR, SG

In die letzte Rubrik fallen alle übrigen Teilnehmer, welche nicht in AI, AR oder SG wohnhaft sind. Diese Kategorie repräsentiert den klassischen Touristen. Bei dieser Rubrik steht ein negativer Effekt ("Ja, weniger") von 2% einem positiven Nettoeffekt von +20% gegenüber.

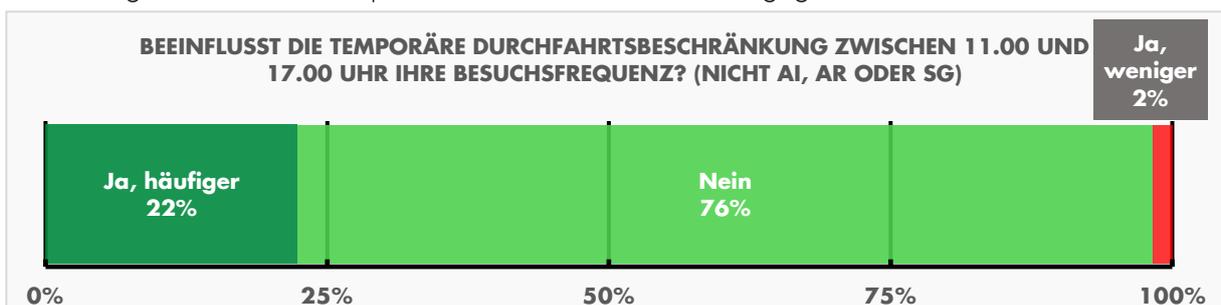


Abbildung 5: Besuchsfrequenz nicht AI, AR oder SG

Der Vergleich dieser drei Kategorien zeigt, dass einzig bei den Einheimischen der Nettoeffekt leicht negativ ist. Auf die Gesamtfrequenz betrachtet wird dieser negative Effekt durch den Regional- respektive Einkaufstourismus kompensiert. Wird anschliessend auch die dritte Kategorie (nicht AI, AR, SG) ins Gesamtbild miteinbezogen, zeigt sich, dass die TDB zu einem positiven Gesamteffekt führen würde und mit derer Umsetzung ein höheres Besucheraufkommen zu erwarten wäre. Das Verhältnis zwischen Einheimischen und Auswärtigen hingegen würde sich geringfügig zu Lasten der Einheimischen verschlechtern.

Zwischenfazit nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

Die Auswertung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wurde schwergewichtig anhand dem Sicherheitsempfinden, dem Störungsgrad und der Besucherfrequenz durchgeführt. Dabei ist festzustellen, dass die TDB von den Teilnehmenden vorwiegend positiv oder neutral ("Nein") eingestuft wird. Die TDB führt zu einem Zuwachs des Sicherheitsempfindens und damit des Wohlbefindens.

Beim Störungsgrad hat sich gezeigt, dass bei den Auswärtigen kein signifikanter Unterschied zwischen dem Status der TDB vorliegt und sich ebendiese grundsätzlich am motorisierten Verkehr stören. Die Einheimischen hingegen stören sich tendenziell nicht am motorisierten Verkehr. Diese Tendenz wird bei aktiver TDB geschwächt.

Betreffend dem Besucherverhalten ist ein leicht negativer Effekt bei den Einheimischen feststellbar. Diese werden jedoch durch positive Effekte innerhalb des Regional-/Einkaufstourismus sowie aus den übrigen Orten überkompensiert.

3.2 motorisierte Verkehrsteilnehmer

Um die motorisierten Verkehrsteilnehmer zu befragen, wurden Fahrzeuglenker durch die Kantonspolizei AI angehalten und kontrolliert. Dabei wurde angeboten, freiwillig bei der Datenerhebung teilzunehmen. So konnten 68 Personen befragt werden.

Obwohl diese Stichprobe bereits einige Tendenzen andeutet, sind aussagekräftige Schlussfolgerungen aufgrund der geringen Grösse nicht möglich. Aufgrund dessen besitzen die folgenden Beurteilungen eine beschränkte Aussagekraft.

Bei dieser Befragung zeigte sich, dass die Mehrheit (82%) die Umfahrungsstrasse via Spitalkreisel als Alternativroute den Quartierstrassen bevorzugen würde. Ebenfalls ist ersichtlich, dass es sich bei den befragten Lenkern vorwiegend um Durchgangsverkehr handelt. Lediglich 5 von 68 Personen hatten effektiv den Dorfkern zum Ziel.

32 von 68 Fahrzeuglenkern heissen die TDB gut oder würden diese ausweiten. Dabei wurde ergänzt, dass die Durchfahrt lediglich aufgrund der Gewohnheit erfolgt und eine (temporäre) Schliessung eine deutliche Aufwertung des Dorfkerns zur Folge hätte. Demgegenüber stehen 21 Personen, welche aufgrund von zusätzlichem Kilometer- und Zeitaufwand sowie zunehmender Distanz zum lokalen Gewerbe die TDB ablehnen.

Weiter wurde die mangelhafte Verkehrssignalisierung und das fehlende Gesamtkonzept kritisiert. Auch äusserten sich die Befragten kritisch bzgl. des künftigen Verkehrsflusses. So wird eine reine Umlagerung des Verkehrs befürchtet.

Zwischenfazit

Die kleine Stichprobe erschwert ein Zwischenfazit. Dennoch sind einige Tendenzen sichtbar. So ist davon auszugehen, dass sich der Verkehrsfluss bei einer temporären Schliessung vorwiegend auf die Umfahrungsstrasse und nicht etwa auf Quartierstrassen verlagert. Ausserdem ist erkennbar, dass der Schmäslemarkt meistens zur Durchfahrt verwendet wird.

4 Auswertung schriftliche Befragung

4.1 Anwohnerbefragung

Wie unter Kapitel 2.2 Auswertungsmethodik erwähnt, basieren die Ergebnisse bei den Anwohnern ausschliesslich auf dem roten Perimeter. Bei der schriftlichen Anwohnerbefragung im roten Perimeter wird eine Rücklaufquote von 56% verzeichnet.

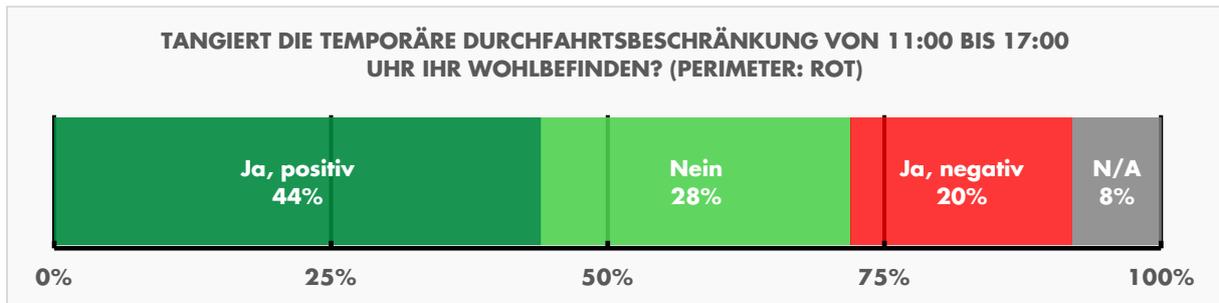


Abbildung 6: Wohlbefinden der Anwohner

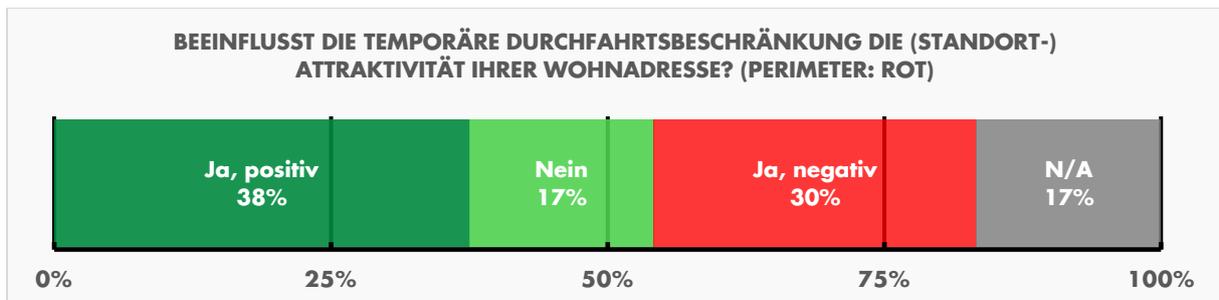


Abbildung 7: (Standort-)Attraktivität der Wohnadresse der Anwohner

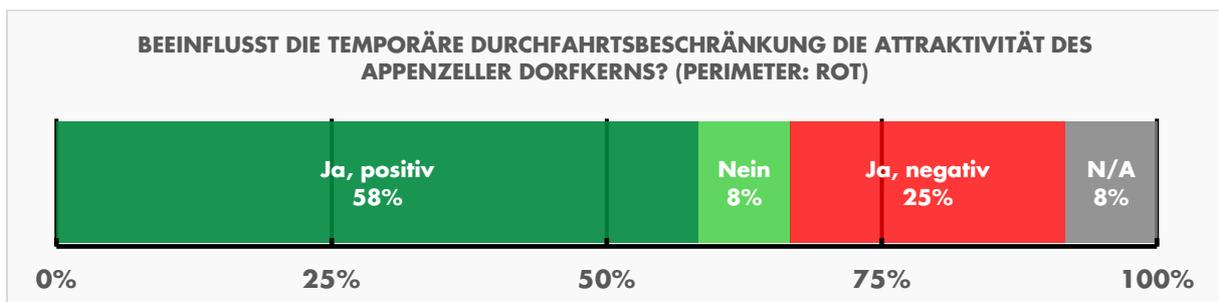


Abbildung 8: Attraktivität des Dorfkerns

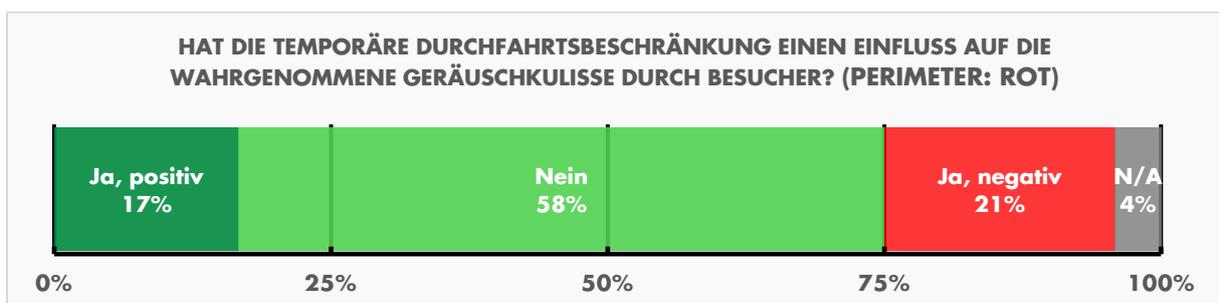


Abbildung 9: Wahrgenommene Geräuschkulisse durch Besucher

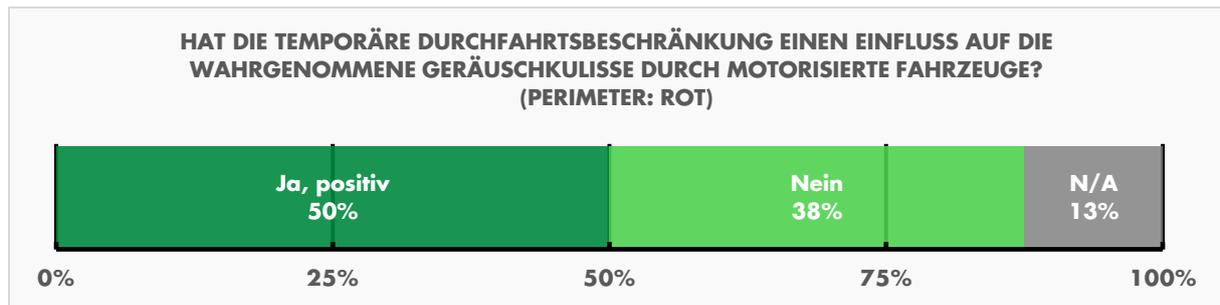


Abbildung 10: Wahrgenommene Geräuschkulisse durch motorisierte Fahrzeuge

In allen vier Kategorien, dem Wohlbefinden, der (Standort-)Attraktivität der Wohnadresse, der Attraktivität des Appenzeller Dorfkerns sowie der wahrgenommenen Geräuschkulisse durch Besucher repräsentieren positive oder neutrale ("Nein") Äusserungen über 50% der Antworten. Da die Gründe für positive, neutrale ("Nein") oder negative Äusserungen häufig über die verschiedenen Fragen hinweg deckungsgleich sind, werden diese gemeinsam analysiert.

Als positiv nennen die Anwohner unter anderem tiefere Emissionen durch motorisierte Verkehrsteilnehmer. 50% der Befragten nehmen diesbezüglich eine positive Veränderung wahr. Demgegenüber stehen 21% (Abbildung 9), welche sich an höheren Emissionen durch Besucher stören. Weiter unbefriedigend sind nebst einem fehlenden Gesamtkonzept mangelnde Zu- und Wegfahrmöglichkeiten und die damit einhergehende eingeschränkte Möglichkeit des Güter- und Personenumschlags. Weiter wird erläutert, dass der Prozess, um eine Sonderbewilligung zu erhalten unbefriedigend ist.

Aus den Anliegen und Verbesserungsvorschlägen sowie den oben abgebildeten Diagrammen geht hervor, dass viele Anwohner die TDB nicht primär ablehnen, sondern eher gutheissen. Damit jedoch eine optimale Lösung erreicht werden kann, erwarten Anwohner für sich und allfällige Zubringer eine Sonderbewilligung. Da bereits sämtlichen Anwohnern mit Parkplatz eine Sonderbewilligung eingeräumt wird, besteht hier Kommunikationsbedarf. Zudem soll die Signalisation verbessert, respektive mit Pollern unterstützt werden. Auch weisen die Anwohner auf die heikle Fahrrad-/Mofa-Situation hin; diese passieren oft unaufmerksam und mit überhöhter Geschwindigkeit den Schmäuslemarkt sowie die Hauptgasse.

Zwischenfazit

Seitens Anwohner wird tendenziell eine Befürwortung der TDB erkannt. So stehen bei den betrachteten Fragestellungen maximal 30% negative den positiven oder neutralen ("Nein") Rückmeldungen gegenüber. Weiter handelt es sich bei negativen Äusserungen öfters nicht um eine generelle Ablehnung, sondern eher um den Wunsch nach mehr Gehör. Im gemeinsamen Gespräch zwischen Anwohnern und Kanton könnten Bewilligungsprozesse geklärt sowie die Signalisation den Bedürfnissen entsprechend optimiert werden. Mit transparenteren Bewilligungsprozessen könnte der grösste Kritikpunkt, namentlich die mangelnden Möglichkeiten der Zu- und Wegfahrt, abgeschwächt werden.

4.2 Befragung der Objekteigentümer

Wie unter Kapitel 2.2 Auswertungsmethodik erläutert, führt die TDB dazu, dass Objekteigentümern aus dem roten Perimeter die Zufahrt temporär zwischen 11.00 und 17.00 Uhr komplett untersagt wird. Im blauen Perimeter hingegen ist die Zufahrt via Landsgemeindeplatz/Marktgasse uneingeschränkt gewährleistet. Bei diesen würde mit der TDB einzig die Zufahrt via Postplatz/Schmäuslemarkt wegfallen. Dennoch führt dies zu einem wesentlichen Berührungspunkt, weswegen nebst dem roten auch der blaue Perimeter in dieser Kategorie miteinbezogen wurde. Dabei wurde im roten Perimeter eine Rücklaufquote von 71% und im blauen Perimeter eine von 50% erzielt. Diese Rücklaufquoten unterstreichen die Annahme, dass die Betroffenheit der TDB im roten Perimeter umfangreicher ist.

Die Rückmeldungen ergaben, dass 74% aller Objekte Wohn- und Gewerberäume, 12% reine Gewerberäume und 14% reine Wohnräume darstellen. Dies zeigt, dass der Dorfkern Appenzell sowohl ein Wohn- als auch Arbeitsort ist.

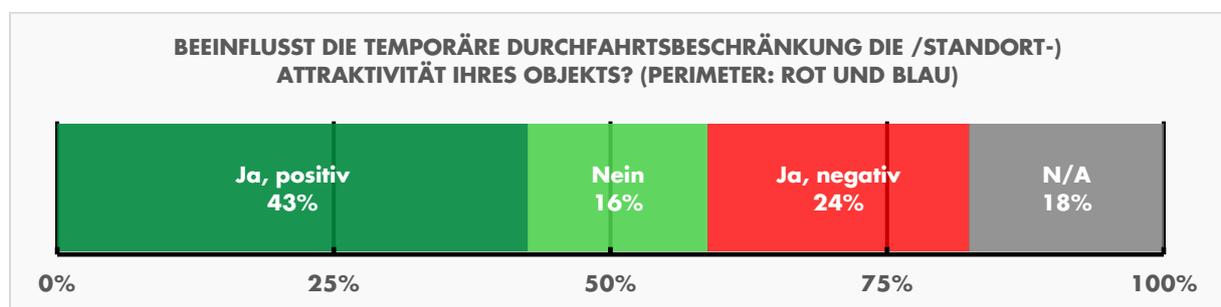


Abbildung 11: (Standort-)Attraktivität des Objekts

Zwischenfazit

Der Grundtenor bei den Objekteigentümern ist analog zu den Anwohnern positiv oder neutral. Auffallend bei den Objekteigentümern sind die Parallelen mit der Kategorie Anwohner. Dieser Effekt tritt auf, da beide Parteien einerseits ähnliche Interessen vertreten und andererseits teilweise in derselben Person zusammenfallen. Auch die Objekteigentümer wünschen sich ein Gesamtkonzept sowie Sonderbewilligungen für Anwohner und Zubringer. Weiter wird, sofern die TDB eingeführt wird, eine klare Signalisation mit Pollern gewünscht und eine vorausschauende Kommunikation des Kantons erwartet.

4.3 Befragung Gastronomie und Gewerbe

Bei der Gastronomie und dem Gewerbe wurden alle drei Perimeter befragt. Dabei resultierten Rücklaufquoten von 80% (Perimeter rot), 48% (Perimeter blau) und 56% (Perimeter gelb). Auch hier widerspiegeln die Rücklaufquoten die Betroffenheit der einzelnen Perimeter. Wohingegen im roten Perimeter die Betroffenheit am höchsten ist, nimmt diese im gelben und blauen Perimeter stark ab.

Um die Betroffenheit zusätzlich zu messen wurde evaluiert, ob die TDB die Attraktivität des jeweiligen Lokals tangiert. In Abbildung 12 ist ersichtlich, dass im roten Perimeter 19% keinen Einfluss auf die Attraktivität feststellen. Demgegenüber vermeldeten im blauen und gelben Perimeter 60% keinen Einfluss auf die Attraktivität deren Gastronomie und Gewerbelokal.

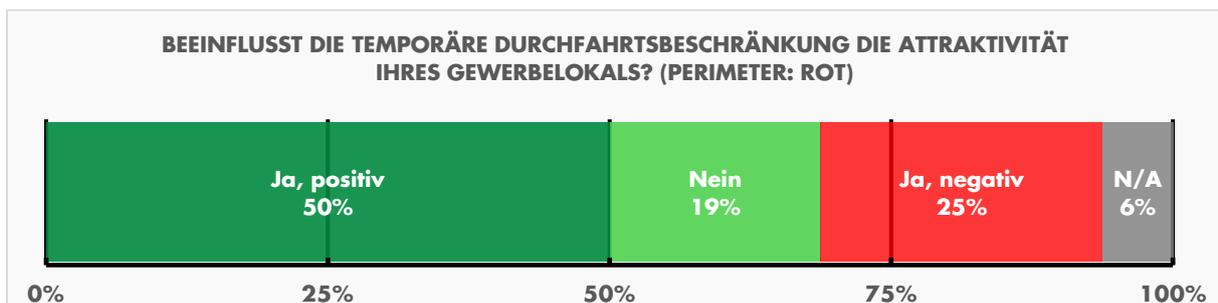


Abbildung 12: Attraktivität des Gewerbelokals (roter Perimeter)

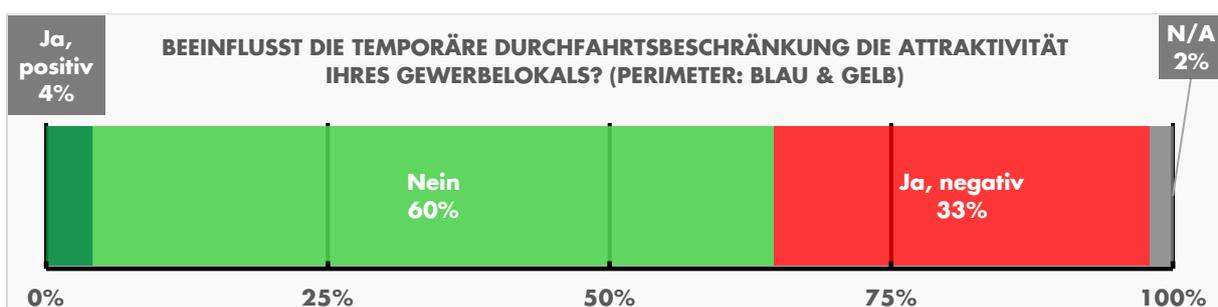


Abbildung 13: Attraktivität des Gewerbelokals (blauer und gelber Perimeter)

Gastronomie und Gewerbe im roten Perimeter

Gastronomie und Gewerbebetriebe wurden bzgl. TDB bedingter Veränderungen der Kundenfrequenz befragt. Diesbezüglich nehmen 63% keine negativen Effekte wahr.

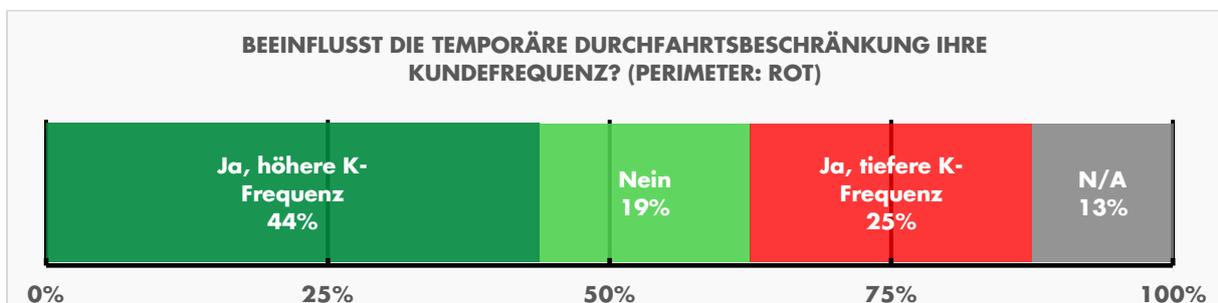


Abbildung 14: Beeinflussung der Kundenfrequenz (roter Perimeter)

Wird nun die Stammkundschaft analysiert, zeigt sich, dass 6% aller Gastronomie und Gewerbebetriebe mehr Stammkunden verzeichnen. Demgegenüber stehen 25% der Antwortenden, welche einen Rückgang beobachten. Daraus folgt, dass die höhere Kundenfrequenz aus Abbildung 14 vorwiegend Laufkundschaft beinhaltet. Der Nettoeffekt bei den Stammkunden beträgt -19%.

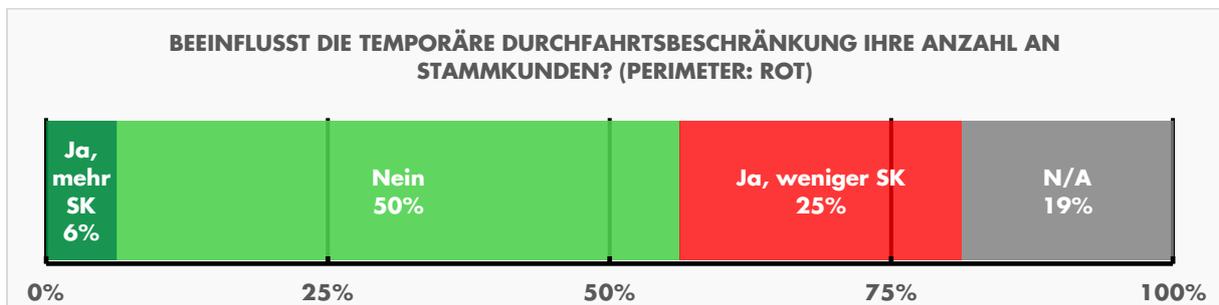


Abbildung 15: Beeinflussung der Anzahl Stammkunden (roter Perimeter)

Als Kontrollvariable in der Befragung der Kategorie Gastronomie und Gewerbe wurde eine Frage, welche Umsatzänderungen adressiert eingefügt. Dabei gilt die Annahme, dass eine höhere oder gleichbleibende Kundenfrequenz zu einem höheren oder gleichbleibenden Umsatz führt. Wird nun Abbildung 14 mit Abbildung 16 verglichen, zeigt sich, dass aufgrund der TDB bzgl. der Kundenfrequenz 63% und bzgl. des Umsatzes 62% keine negativen Effekte wahrnehmen. Dies schliesst darauf, dass die Umfrage stringent und zuverlässig beantwortet wurde.

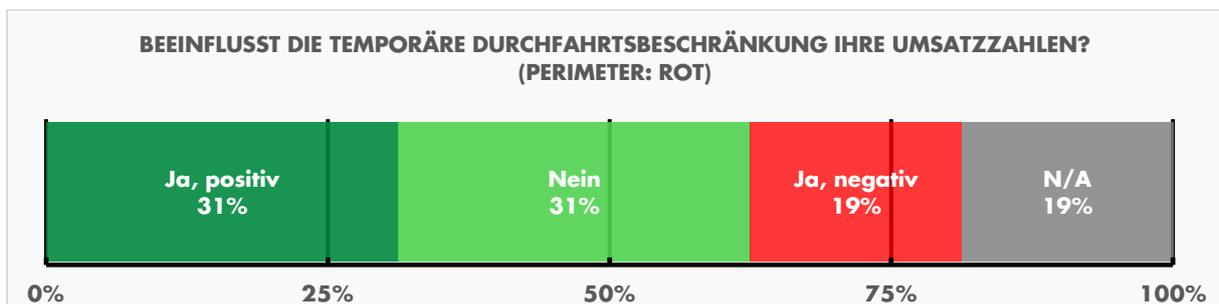


Abbildung 16: Beeinflussung der Umsatzzahlen (roter Perimeter)

Gastronomie und Gewerbe im blauen und gelben Perimeter

Geringe Rücklaufquoten im gelben und blauen Perimeter sowie hohe Anteile an Antworten, welche sich nicht tangiert fühlen ("Nein"), lassen auf die geringe Betroffenheit in den genannten Perimetern schliessen. Bei allen Antworten von Betrieben, welche sich tangiert fühlen, überwiegen die negativen Rückmeldungen.

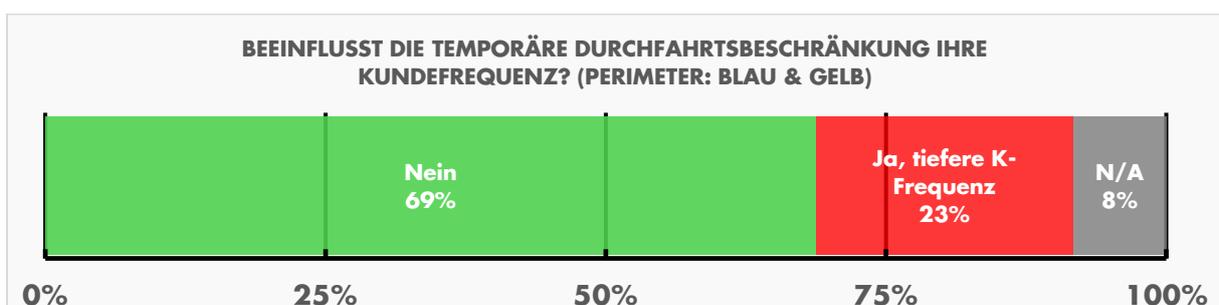


Abbildung 17: Beeinflussung der Kundenfrequenz (blauer und gelber Perimeter)

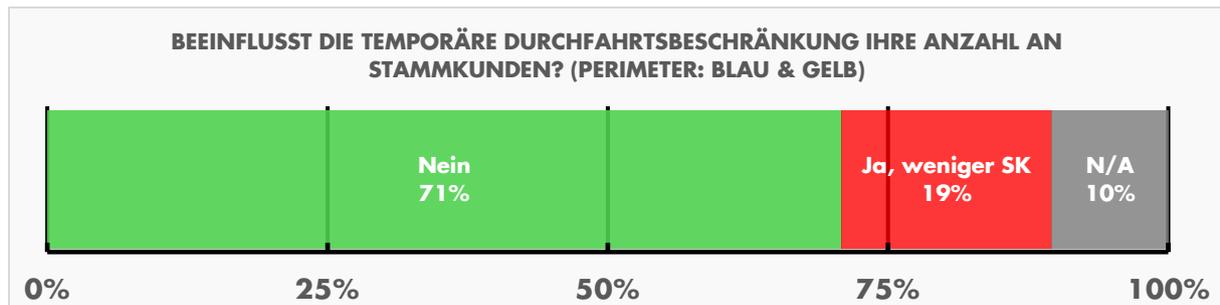


Abbildung 18: Beeinflussung der Anzahl Stammkunden (blauer und gelber Perimeter)

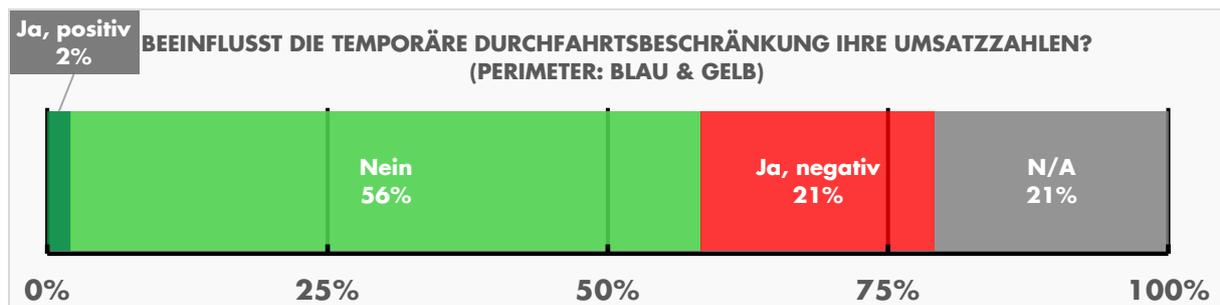


Abbildung 19: Beeinflussung der Umsatzzahlen (blauer und gelber Perimeter)

Ähnlich zu den Anliegen bei den Anwohnern und Objekteigentümern, wünschen auch Gastronomie und Gewerbebetriebe Sonderbewilligungen für Güterumschlag und Zubringer. Zudem wurde vereinzelt die Nutzung des öffentlichen Grundes während der TDB kritisiert. Die freiwerdende Fläche könnte einzelnen Betrieben ein Wettbewerbsvorteil verschaffen. Auch fehlt vielen ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept. Ausdrücklich gegen die TDB haben sich 9 Betriebe geäußert.

Gegenüber den negativen Äusserungen stehen ebenfalls 9 Betriebe, welche explizit das Beibehalten oder eine Ausdehnung der TDB wünschen. Weitere 7 Betriebe erachten eine auf das Wochenende beschränkte TDB als Kompromisslösung.

Zwischenfazit Gastronomie und Gewerbe

Im roten Perimeter übersteigen die positiven Effekte grundsätzlich die negativen. So hat die TDB sowohl auf die Attraktivität als auch auf die totale Kundenfrequenz einen vorwiegend positiven Einfluss. Einzig bzgl. der wahrgenommenen Anzahl Stammkunden resultiert ein Nettoeffekt von -19%.

Im gelben und blauen Perimeter resultiert über die ganze Stichprobe im Perimeter eine tendenziell tiefe Betroffenheit. Dies manifestiert sich in den tiefen Rücklaufquoten sowie der hohen Zahl an neutralen ("Nein") Antworten. Zusätzlich zu jenen, welche

Über alle Kategorien hinweg, liegen bei den Gastronomie- und Gewerbebetrieben tendenziell größere Streuungen vor. Dies signalisiert, dass je nach Standort die entsprechenden Betriebe unterschiedlich stark positiv oder negativ beeinflusst werden. Über die gesamte Kategorie hinweg ist aber dennoch ein deutlich positiver oder zumindest neutraler Trend feststellbar.

5. Zusammenfassung, Fazit und Empfehlung

Am Schmäuslemarkt in Appenzell wurden zwischen Juli und Oktober 2021 sowohl mündliche als auch schriftliche Befragungen durchgeführt. Diese Erhebungen adressieren den temporären Versuchsbetrieb, welcher die Durchfahrt am Schmäuslemarkt zwischen 11.00 und 17.00 Uhr für motorisierte Verkehrsteilnehmer sperrt.

Mündliche Strassenbefragung

Die Auswertung der mündlichen Befragung zeigt, dass sowohl Einheimische als auch Auswärtige tendenziell neutral oder positiv gegenüber der temporären Durchfahrtsbeschränkung (TDB) eingestellt sind. Den positiven Äusserungen stehen ein leicht negativer Nettoeffekt in der einheimischen Besucherfrequenz (-4%) sowie ein, verglichen mit den Auswärtigen, gegenläufiger Trend beim Sicherheitsempfinden gegenüber. Die Einheimischen fühlen sich durch den motorisierten Verkehr weniger gestört als die Auswärtigen.

Schriftliche Anwohner-, Objekteigentümer- und Gastronomie- und Gewerbebefragung

Auch die schriftliche Erhebung zeigt über alle Kategorien (Anwohner, Objekteigentümer, Gastronomie und Gewerbe) ein vorwiegend neutrales oder positives Bild zur TDB. Die Befragten hegen des Öfteren den Wunsch nach Sonderbewilligungen und monieren ein fehlendes Gesamtkonzept. Es ist kategorienübergreifend erkennbar, dass die Rücklaufquote im roten Perimeter am höchsten ist. Dies lässt darauf schliessen, dass dieser Perimeter die stärkste Betroffenheit erfährt.

Grenzen der Erhebung

Bei der TDB handelt es sich um ein emotionales Thema, welches die lokale Bevölkerung bewegt. Weiter liegt bei dieser Erhebung eine geringe Grundgesamtheit über alle Perimeter vor, wodurch empirisch gestützte, allgemeingültige Aussagen erschwert werden. Auch lassen sich subjektive Aussagen (bspw. wahrgenommene Besucherzahlen aufgrund der TDB) durch die Helvetia Consulting AG nicht verifizieren. Aus den genannten Gründen sind die aufgeführten, quantitativen Auswertungen nicht vorbehaltlos gültig.

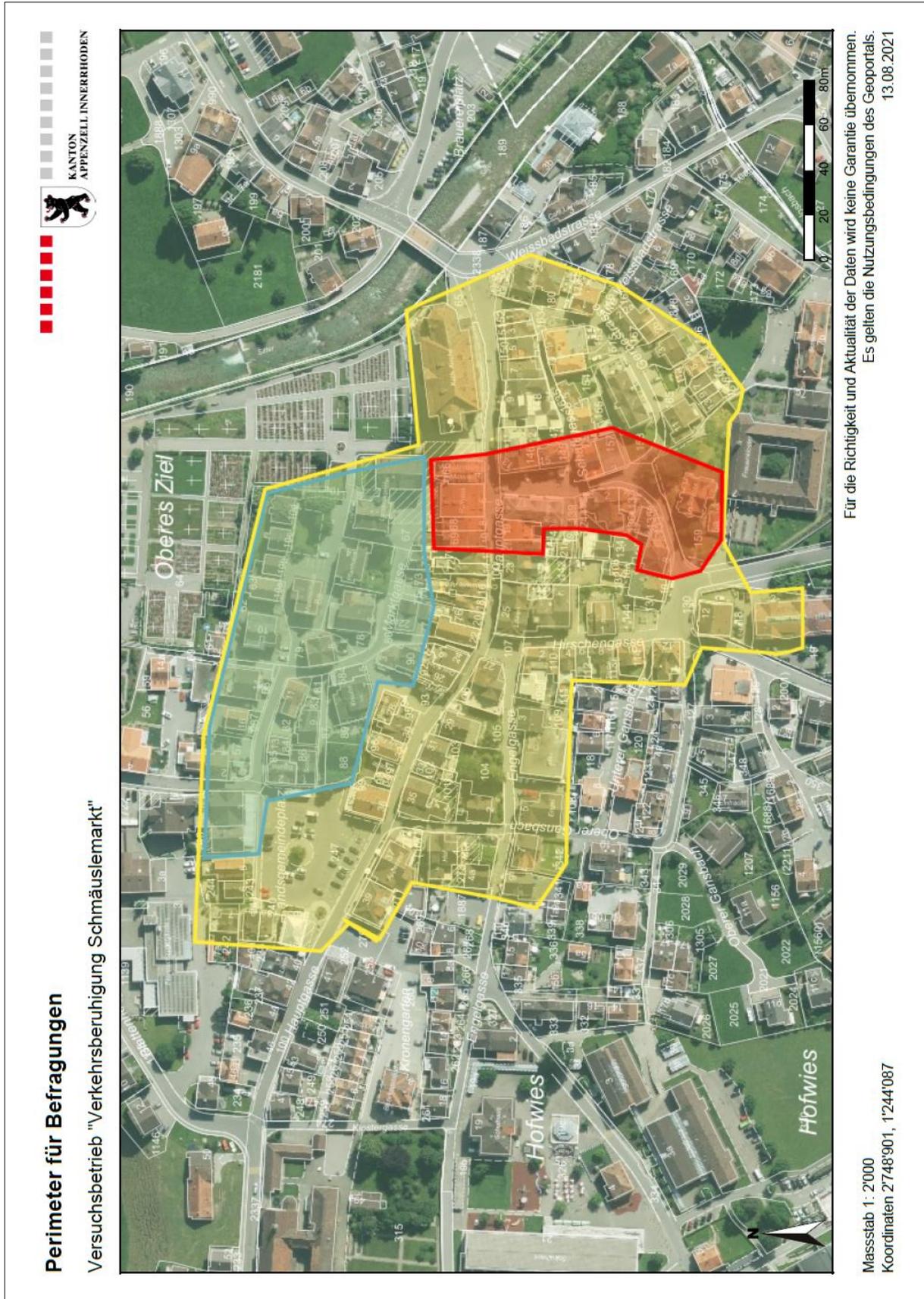
Fazit und Empfehlung

Die Analyse zeigt, dass mögliche Einbussen einzelner in einem geringen Verhältnis zum Gesamtnutzen stehen. Die TDB führt sowohl gemäss der mündlichen als auch der schriftlichen Befragung vorwiegend zu einer Aufwertung des Schmäuslemarkts und des Dorfkerns von Appenzell.

Die Helvetia Consulting AG empfiehlt, die TDB analog zum Versuchsbetrieb einzuführen. Vor einer möglichen Implementierung wird jedoch das Gespräch mit Personen oder Gruppierungen empfohlen, welche der TDB kritisch gegenüberstehen. Dabei können Anpassungen diskutiert sowie negative Assimilationen relativiert werden.

6 Anhang

Anhang 1: Perimeter



Anhang 2: mündlicher Befragungsbogen nicht motorisiert

Verkehrsberuhigung AI_nicht motorisiert

* Erforderlich

1. Bitte Uhrzeit auswählen *

- 08:00-09:00
- 09:00-10:00
- 10:00-11:00
- 11:00-12:00
- 13:00-14:00
- 14:00-15:00
- 15:00-16:00
- 16:00-17:00
- 17:00-18:00
- 18:00-19:00

2. Geben Sie das heutige Datum ein. *

Format: M/T/JJJJ

3. Was ist das Geschlecht der Interviewpartners? *

- Weiblich
- Männlich
- Diverse

4. Wie ist der Interviewpartner unterwegs? *

- Fahrrad ohne Strom
- Fahrrad mit Strom
- Fussgänger
- Andere

5. Wie ist der Interviewpartner unterwegs? *

6. Ist der Interviewpartner mit Kindern unter 12 unterwegs? *

- Ja
- Nein

7. Wie ist das Wetter? *

- Sonnig
- Bewölkt
- Regen

8. Auf einer Skala von 1 bis 6, wie sicher fühlen Sie sich als Langsamverkehrsteilnehmer? Berücksichtigen Sie bei Ihrer Entscheidung die anderen Verkehrsteilnehmer (Scooter, Fahrrad, Moped, Auto, Töff,...) und beachten Sie, dass "6" sehr sicher und "1" überhaupt nicht sicher bedeutet. *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

9. Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung zwischen 11.00 und 17.00 Uhr Ihre Besuchsfrequenz? *

- Ja, häufiger
- Ja, weniger
- Nein
- Keine Aussage

10. Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung zwischen 11.00 und 17.00 Uhr Ihre Verweildauer im Dorf Appenzell? *

- Ja, länger positiv
- Ja, länger negativ
- Ja, kürzer
- Nein
- Keine Aussage

11. Auf einer Skala von 1 bis 6, wie attraktiv nehmen Sie gerade jetzt diesen Platz wahr?
Beachten Sie, dass "6" für sehr attraktiv und "1" absolut unattraktiv steht. *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

12. Empfinden Sie die aktuelle Geräuschkulisse als...? *

- störend
- angenehm
- neutral
- Andere:

13. Wenn andere, wie? *

14. Ist die temporäre Durchfahrtsbeschränkung aktuell in Kraft? *

- Ja
- Nein

15. Sie befinden sich hier in einer Zone in welcher zwischen 11.00 und 17.00 Uhr keine Fahrzeuge verkehren.

Auf einer Skala von 1 bis 6 wie stark stört Sie das Vorbeifahren motorisierter Verkehrsteilnehmer? Beachten Sie, dass "6" für es stört Sie sehr stark und "1" es stört Sie überhaupt nicht steht. *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

16. Sie befinden sich hier in einer Zone in welcher vor 11.00 und nach 17.00 Uhr Fahrzeuge verkehren.

Auf einer Skala von 1 bis 6, wie stark würde Sie das Vorbeifahren motorisierter Verkehrsteilnehmer stören? Beachten Sie, dass "6" für es stört Sie sehr stark und "1" es stört Sie überhaupt nicht steht. *

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

17. Wie alt sind Sie? *

18. Sind Sie in der Schweiz oder im Ausland wohnhaft? *

Schweiz

Ausland

19. In welchem Kanton wohnen Sie? *

- Aargau
- Appenzell Innerrhoden
- Appenzell Ausserrhoden
- Bern
- Basel Land
- Basel Stadt
- Freiburg
- Genf
- Glarus
- Graubünden
- Jura
- Luzern
- Neuenburg/Neuchatel
- Nidwalden
- Obwalden
- St. Gallen
- Schaffhausen
- Solothurn
- Schwyz
- Thurgau
- Tessin
- Uri
- Waadt
- Wallis
- Zug

Zürich

20. Wo im Ausland wohnen Sie? *

- Deutschland
- Österreich
- Italien
- Frankreich
- Lichtenstein
- Grossbritannien
- Andere EU Länder
- Drittstaaten (Bsp. Russland, USA, ...)

21. Sind Sie Tourist? *

- Ja
- Nein

22. Was ist Ihr Aufenthaltszweck? *

- Gastronomie
- Spazieren/Flanieren
- Einkaufen
- Kirche
- Museum
- Bibliothek
- Kanzlei
- Beruf
- andere

23. Was ist Ihr Aufenthaltszweck?

24. Wie kann die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihrer Meinung nach verbessert werden?

25. Haben Sie weitere Anliegen oder Anmerkungen welche Sie uns gerne mitteilen würden?

Anhang 3: mündlicher Befragungsbogen motorisiert

Verkehrsberuhigung AI_motorisiert

* Erforderlich

1. Bitte Uhrzeit auswählen * 

08:00-09:00

09:00-10:00

10:00-11:00

11:00-12:00

13:00-14:00

14:00-15:00

15:00-16:00

16:00-17:00

17:00-18:00

18:00-19:00

2. Ist das Fahrverbot aktuell in Kraft? *

Ja

Nein

3. Geben Sie das heutige Datum ein. *



Format: M/T/JJJJ

4. Was ist das Geschlecht der Interviewpartners? *

- Weiblich
- Männlich
- Diverse

5. Wie ist der Interviewpartner unterwegs? *

- Auto
- Motorrad
- Lastkraftwagen
- Lieferwagen
- Fahrrad
- andere

6. Wie ist der Interviewpartner unterwegs? *

7. Was ist Ihr Verkehrszweck? *

- Privat
- Gewerblich
- Arbeitsweg

8. Wie ist das Wetter? *

- Sonnig
- Bewölkt
- Regen

9. Bitte nennen Sie uns Start- und Zielort Ihrer Reise. *

- Hoferbad - Migros/Coop
- Bahnhof - Migros/Coop
- Forren - Migros/Coop
- Ried - Migros/Coop
- andere

10. Bitte nennen Sie uns Start- und Zielort Ihrer Reise. *

11. Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Durchfahrtsfrequenz vor 11.00 und nach 17.00? *

- Ja, höhere Frequenz
- Ja, tiefere Frequenz
- Nein
- Keine Aussage

12. Führt die temporäre Durchfahrtsbeschränkung bei Ihnen zu einer längeren Reisedauer? *

- Ja
- Nein

13. Wenn ja, wie lange? *

- bis 1 min
- bis 2 min
- bis 5 min
- bis 10 min
- bis 15 min
- Keine Aussage

14. Sind Sie Tourist? *

- Ja
- Nein

15. Sind Sie in der Schweiz oder im Ausland wohnhaft? *

- Schweiz
- Ausland

16. In welchem Kanton wohnen Sie? *

- Aargau
- Appenzell Innerrhoden
- Appenzell Ausserrhoden
- Bern
- Basel Land
- Basel Stadt
- Freiburg
- Genf
- Glarus
- Graubünden
- Jura
- Luzern
- Neuenburg/Neuchatel
- Nidwalden
- Obwalden
- St. Gallen
- Schaffhausen
- Solothurn
- Schwyz
- Thurgau
- Tessin
- Uri
- Waadt
- Wallis
- Zug

Zürich

17. Wo im Ausland wohnen Sie *

- Deutschland
- Österreich
- Italien
- Frankreich
- Lichtenstein
- Grossbritannien
- Andere EU Länder
- Drittstaaten (Bsp. Russland, USA, ...)

18. Wie alt sind Sie? *

19. Wo würden Sie durchfahren, wenn die Durchfahrt gesperrt gewesen wäre? *

- via Umfahungsstrasse / Spitalkreisel
- via Riedstrasse / St. Antonstrasse / Metzgerei Fässler
- via Riedstrasse / Sporthalle Wühre / Blattenheimatstrasse
- Weiss nicht
- Andere

20. Wo würden Sie durchfahren, wenn die Durchfahrt gesperrt gewesen wäre? *

21. Wie kann die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihrer Meinung nach verbessert werden?

22. Haben Sie weitere Anliegen oder Anmerkungen welche Sie uns gerne mitteilen würden?

Anhang 4: Begleitschreiben zur schriftlichen Befragung



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Landesfährnich
Marktgasse 10d
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 95 97
jakob.signer@jpm.d.ai.ch
www.ai.ch

Landesfährnich, Marktgasse 10d, Appenzell

[Adressen Serienbrief]

Appenzell, 29. September 2021

Umfrage zum Versuchsbetrieb «Durchgangsverkehr Schmäuslemarkt»

Noch bis Ende Oktober läuft ein sechsmonatiger Versuchsbetrieb, während dem der Schmäuslemarkt von 11 bis 17 Uhr für den motorisierten Verkehr gesperrt ist. Wir prüfen, wie sich diese Beruhigungsmassnahmen auf den Fussgängerverkehr, die Sicherheit, das Zusammenspiel von Verkehr und Fussgängerströmen sowie allgemein auf die Attraktivität des Dorflebens auswirken. Nebst Messungen werden auch Umfragen bei Anwohnerinnen und Anwohnern, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Inhaberinnen und Inhabern von Gastro- und Gewerbebetrieben durchgeführt und ausgewertet. So schaffen wir eine greifbare Basis, um nachher über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Mit der Helvetia Consulting AG in St. Gallen haben wir eine unabhängige Beratungsgesellschaft damit beauftragt, diesen Versuchsbetrieb zu untersuchen und Umfragen bei verschiedenen Anspruchsgruppen durchzuführen und auszuwerten.

Der beiliegende Fragebogen bildet die Grundlage für die Auswertung des Versuchsbetriebs und damit für die Festlegung des weiteren Vorgehens. Sie helfen uns mit der Rücksendung bis am 11. Oktober 2021, eine realitätsnahe Analyse durchzuführen.

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Mitarbeit.

Freundliche Grüsse

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
Der Vorsteher

Jakob Signer, Landesfährnich

Geht an (teilweise verschiedene Fragebögen an die gleiche Person):

- Anwohnerinnen und Anwohner
- Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer
- Inhaberinnen und Inhaber von Gastro- und Gewerbebetrieben

Anhang 5: schriftlicher Befragungsbogen Anwohner

Fragebogen "Anwohner"	Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt	 Helvetia Consulting
-----------------------	-----------------------------------	--

Adresse Anwohner/in «Adresse» Interne Referenz: «Rot»	Telefonnummer für Rückfragen Tel: _____
---	---

Um ein möglichst realitätsnahes Abbild der Bedürfnisse und Anliegen sämtlicher Anspruchsgruppen zu erstellen, sind wir auf Ihre Mitarbeit angewiesen. Nachfolgend finden Sie einen Fragebogen mit offenen sowie geschlossenen Fragestellungen. Zusätzlich haben Sie am Ende des Fragebogens die Möglichkeit uns weitere, nicht abgefragte, Anliegen mitzuteilen.

Wir bitten Sie diese Fragen wahrheitsgetreu zu beantworten und anschliessend mit dem beigelegten Rücksendecouvert **bis 20. Oktober 2021** an uns zu retournieren.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Fragenkatalog für Anwohner/innen

Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung von 11:00 bis 17:00 Uhr Ihr Wohlbefinden?
(zutreffendes ankreuzen)

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Tangiert die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Sie als Anwohner?

- Nein
- Ja
 - Falls Ja, in welcher Hinsicht?

- Keine Aussage

Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung die (Standort)Attraktivität Ihrer Wohnadresse?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Seite 1 von 3

Fragebogen "Anwohner"

Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt



Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung die (Standort-)Attraktivität des Appenzeller Dorfkerns?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Hat die temporäre Durchfahrtsbeschränkung einen Einfluss auf die wahrgenommene Geräuschkulisse durch motorisierte Fahrzeuge?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Hat die temporäre Durchfahrtsbeschränkung einen Einfluss auf die wahrgenommene Geräuschkulisse durch Besucher?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Personenbezogene Fragen

Sind Sie erwerbstätig?

- Ja
- Nein
- Keine Aussage

Wie kategorisieren Sie Ihren Haushalt?

- Alleinlebend
- Wohngemeinschaft
- Partnerschaft
- Familie
- Keine Aussage

Offene Fragen

Wie alt sind die in Ihrem Haushalt lebenden Personen?

Fragebogen "Anwohner"

Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt



Wie kann die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihrer Meinung nach verbessert werden?

Haben Sie weitere Anliegen oder Anmerkungen, welche Sie uns gerne mitteilen würden?

Anhang 6: schriftlicher Befragungsbogen Objekteigentümer (für alle Perimeter gleich)

Fragebogen "Eigentümer"	Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt	 Helvetia Consulting
Parzellenummer betreffendes Objekt: Adresse und Telefon für Rückfragen		
73	<hr/>	
Interne Referenz: B	<hr/>	
	<hr/>	

Um ein möglichst realitätsnahes Abbild der Bedürfnisse und Anliegen sämtlicher Anspruchsgruppen zu erstellen, sind wir auf Ihre Mitarbeit angewiesen. Nachfolgend finden Sie einen Fragebogen mit offenen sowie geschlossenen Fragestellungen. Zusätzlich haben Sie am Ende des Fragebogens die Möglichkeit uns weitere, nicht abgefragte, Anliegen mitzuteilen.

Wir bitten Sie diese Fragen wahrheitsgetreu zu beantworten und anschliessend mit dem beigelegten Rücksendecouvert **bis 20. Oktober 2021** an uns zu retournieren.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Fragenkatalog für Objekteigentümer

Welche Elemente sind in Ihrem Objekt vorhanden?
(zutreffendes ankreuzen)

- Wohnräume
- Gewerberäume
- Wohn- und Gewerberäume

Tangiert Sie die temporäre Durchfahrtsbeschränkung als Objekteigentümer? (Stichwort Mietwesen)

- Nein
- Ja
 - Falls ja, in welchen Punkten tangiert Sie die temporäre Durchfahrtsbeschränkung?
 -
 -
 -
 -

Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung die (Standort-)Attraktivität Ihres Objekts?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage möglich

Seite 1 von 2

Fragebogen "Eigentümer"

Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt



Offene Fragen:

Wie reagieren allfällige Mieter auf die temporäre Durchfahrtsbeschränkung?

- Positiv
- Negativ
- Keine Reaktion
- Keine Aussage

Allfällige Erläuterungen zur vorherigen Frage:

Wie kann die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihrer Meinung nach verbessert werden?

Haben Sie weitere Anliegen oder Anmerkungen, welche Sie uns gerne mitteilen würden?

Anhang 7: schriftlicher Befragungsbogen Gewerbetreibende (für alle Perimeter gleich)

Fragebogen "Gewerbe"	Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt	
Adresse betreffendes Gewerbe: Evolutioncoaching	Adresse und Telefon für Rückfragen _____ _____ _____	
Poststrasse 1 9050 Appenzell		
Interne Referenz: R Um ein möglichst realitätsnahes Abbild der Bedürfnisse und Anliegen sämtlicher Anspruchsgruppen zu erstellen, sind wir auf Ihre Mitarbeit angewiesen. Nachfolgend finden Sie einen Fragebogen mit offenen sowie geschlossenen Fragestellungen. Zusätzlich haben Sie am Ende des Fragebogens die Möglichkeit uns weitere, nicht abgefragte, Anliegen mitzuteilen. Wir bitten Sie diese Fragen wahrheitsgetreu zu beantworten und anschliessend mit dem beigelegten Rücksendecouvert bis 20. Oktober 2021 an uns zu retournieren. Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!		
<h3>Fragekatalog für Gewerbetreibende</h3>		
Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung die Attraktivität Ihres Gewerbelokals? <i>(zutreffendes ankreuzen)</i>		
<input type="radio"/> Ja, positiv <input type="radio"/> Ja, negativ <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Keine Aussage		
Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Kundenfrequenz?		
<input type="radio"/> Ja, höhere Kundenfrequenz <input type="radio"/> Ja, tiefere Kundenfrequenz <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Keine Aussage		
Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Anzahl an einheimischen Kunden?		
<input type="radio"/> Ja, mehr einheimische Kunden <input type="radio"/> Ja, weniger einheimische Kunden <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Keine Aussage		
Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Anzahl an auswärtigen Kunden?		
<input type="radio"/> Ja, mehr auswärtige Kunden <input type="radio"/> Ja, weniger auswärtige Kunden <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Keine Aussage		
Seite 1 von 3		

Fragebogen "Gewerbe"

Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt



Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Anzahl an Stammkunden?

- Ja, mehr Stammkunden
- Ja, weniger Stammkunden
- Nein
- Keine Aussage

Wirkt sich die temporäre Durchfahrtsbeschränkung auf das Wohlbefinden Ihrer Kundschaft aus?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Beeinflusst die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihre Umsatzzahlen?

- Ja, positiv
- Ja, negativ
- Nein
- Keine Aussage

Was für Rückmeldungen erhalten Sie von Ihren Kunden?

- Positive
- Negative
- Keine
- Keine Aussage

Stellen Sie seit Einführung der temporären Durchfahrtsbeschränkung eine Veränderung des Konsumverhaltens fest? (Bsp: längere Verweildauer, geringerer / höherer Umsatz pro Kopf, Änderungen bei der Anlieferung, ...)

Führt die temporäre Durchfahrtsbeschränkung zu Anpassungen in Ihrer Geschäftstätigkeit? (Bsp: Änderung Sortiment, Einführung neuer Anlässe/Events, Umsetzung neuer Dienstleistungen, ...)

Fragebogen "Gewerbe"

Verkehrsberuhigung Schmäuslemarkt



Wie kann die temporäre Durchfahrtsbeschränkung Ihrer Meinung nach verbessert werden?

Haben Sie weitere Anliegen oder Anmerkungen, welche Sie uns gerne mitteilen würden?

Anhang 8: Auswertung mündliche Befragung

Besuchfrequenz AI	
In welchem Kanton wohnen Sie?	Appenzell Innerrhoden <input type="button" value="v"/>
Bitte Uhrzeit auswählen	(Alle) <input type="button" value="v"/>
Zeilenbeschriftungen	Anzahl von ID
Ja, häufiger	34
Nein	263
Ja, weniger	50
Gesamtergebnis	347

Besuchfrequenz AR, SG	
In welchem Kanton wohnen Sie?	(Mehrere Elemente) <input type="button" value="v"/>
Bitte Uhrzeit auswählen	(Alle) <input type="button" value="v"/>
Zeilenbeschriftungen	Anzahl von ID
Ja, häufiger	31
Nein	180
Ja, weniger	2
Gesamtergebnis	213

Besuchfrequenz nicht AI, AR, SG	
In welchem Kanton wohnen Sie?	(Mehrere Elemente) <input type="button" value="v"/>
Bitte Uhrzeit auswählen	(Alle) <input type="button" value="v"/>
Zeilenbeschriftungen	Anzahl von ID
Ja, häufiger	117
Nein	397
Ja, weniger	9
Gesamtergebnis	523