

Kanton Appenzell Innerrhoden

T4: Varianten zur geordneten Parkierung in touristischen Ankunftsorten

Schlussbericht

20. Juni 2024

Bericht Nr. 2031.011-04

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
.01	05.04.2024	Entwurf des Berichts zu den Varianten	Michael Steinle, Artur Luisoni
.02	22.05.2024	Ergänzungen und Änderungen auf Basis der Rückmeldungen der Projektgruppe	Michael Steinle, Artur Luisoni, Yves Gasser
.03	06.06.2024	Rückmeldungen M. Walt und R. Dähler aufgenommen	Michael Steinle
.04	20.06.2024	Anpassungen gemäss Rückmeldungen Lenkungsausschuss	Michael Steinle

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Kt. AI	Roland Dähler	1/digital
Kt. AI	Markus Walt	1/digital
Kt. AI	Ralf Bürki	1/digital
BZSR	Albert Möslar	1/digital

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Michael Steinle	michael.steinle@rapp.ch	+41 58 595 77 37
Artur Luisoni	artur.luisoni@rapp.ch	+41 58 595 78 59
Yves Gasser	yves.gasser@rapp.ch	+41 58 595 78 40

Inhaltsverzeichnis

0	Management Summary	6
1	Ausgangslage und Ziele	8
2	Methodenbeschrieb	8
2.1	Vorgehen	8
2.2	Bewertungen	9
2.2.1	Ausschluss der nicht in Frage kommenden Flächen	9
2.2.2	Bewertung der in Frage kommenden Flächen	10
2.2.3	Bewertung der Gesamtvarianten	11
2.2.4	Nachhaltigkeitsbetrachtung	11
3	Analyse Nachfragedaten und Standorte	11
3.1	Nachfragedaten zu Verkehr und Parkierung	11
3.1.1	Verkehrskameradaten	12
3.1.2	Daten zu Parkiervorgängen in Brülisau und Wasserauen	13
3.2	Standorte	16
4	Stossrichtungen	17
4.1	Stossrichtung «Zentral»	17
4.2	Stossrichtung «Vor Ort»	18
4.3	Stossrichtung «Entlang der Zufahrtsrouten»	18
4.4	Stossrichtung «Ohne zusätzliche Parkierung»	18
4.5	Diskussion der Stossrichtungen innerhalb des Projekts	18
5	Variantenbildung	19
5.1	Betrachtung in Frage kommender Flächen	19
5.2	Variante 1: Parkierung im zentralen Kantonsteil ausbauen	20
5.2.1	Beschrieb und Ansatz von Variante 1	20
5.2.2	Flächenübersicht, Ausgestaltung und Potenzial	22
5.2.3	Umsetzungsvorschlag für Variante 1	24
5.2.4	Bewertung Variante 1 durch die Begleitgruppe	28
5.2.5	Bewertung Variante 1 durch die Rapp AG	28
5.3	Variante 2: Parkierung in den Ankunftsorten	30
5.3.1	Beschrieb und Ansatz von Variante 2	30
5.3.2	Flächenübersicht, Ausgestaltung und Potenzial	33
5.3.3	Umsetzungsvorschlag für Variante 2	36
5.3.4	Bewertung Variante 2 durch die Begleitgruppe	40
5.3.5	Bewertung Variante 2 durch die Rapp AG	40
5.4	Variante 3: 4V-Strategie ohne Parkplatzausbau	42
5.4.1	Umsetzungsvorschlag für Variante 3	45
5.4.2	Bewertung Variante 3 durch die Begleitgruppe	52
5.4.3	Bewertung Variante 3 durch die Rapp AG	52
6	Expertensicht und Würdigung der Varianten	54
7	Handlungsempfehlung	56
8	Beilagen	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Arbeitsschritte im Projektverlauf.....9

Tabelle 2: Ausschlusskriterien für Parkierungsflächen 10

Tabelle 3: Bewertungskriterien einzelner Flächen 10

Tabelle 4: Bewertungsraster der Gesamtvarianten 11

Tabelle 5: Wichtige Kennzahlen zur Parkierung Ist und 2040 15

Tabelle 6: Für Bericht relevante Flächen und deren Zuordnung zu Stossrichtungen 17

Tabelle 7: Zusammenfassung Wortmeldungen der Gesamtgruppe 18

Tabelle 8: Grundkennzahlen der Variante 1 21

Tabelle 9: Grundinformationen der möglichen Flächen für Variante 1 22

Tabelle 10: Mögliche Flächen, PP-Potenzial und Bewertung Flächen; Variante 1 23

Tabelle 11: Anpassung Flächen für Variante 1 24

Tabelle 12: Umsetzungsvorschlag Variante 1; Flächen, Ausgestaltung, Anzahl Parkplätze und Kosten 24

Tabelle 13: Herleitung Anzahl Tage mit "Nachfrageüberschuss", Variante 1 Ist und 2040 26

Tabelle 14: Bewertung Variante 1 28

Tabelle 15: Grundkennzahlen der Variante 2 – Wasserauen 31

Tabelle 16: Grundkennzahlen der Variante 2 - Brülisau 32

Tabelle 17: Grundinformationen der möglichen Flächen für Variante 2 34

Tabelle 18: Mögliche Flächen, PP-Potenzial und Bewertung Flächen; Variante 2 34

Tabelle 19: Anpassung Flächen für Variante 2 35

Tabelle 20: Umsetzungsvorschlag Variante 2; Flächen, Ausgestaltung, Anzahl Parkplätze und Kosten 36

Tabelle 21: Herleitung Anzahl Tage mit "Nachfrageüberschuss", Variante 2 Ist und 2040 38

Tabelle 22: Bewertung Variante 2 40

Tabelle 23: Nicht-infrastrukturelle Massnahmen und deren Wirkung 45

Tabelle 24: Umgang mit Sonderfällen im Verkehrsregime der Variante 3 51

Tabelle 25: Bewertung Variante 3 52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Methode zur Variantenbildung 9

Abbildung 2: Verkehrskameradaten Wasserauen, Tageswerte 12

Abbildung 3: Verkehrskameradaten Brülisau, Tageswerte 13

Abbildung 4: Parkplatznachfrage Wasserauen pro Tag 13

Abbildung 5: Parkplatznachfrage Brülisau pro Tag 14

Abbildung 6: Parkiervorgänge nach Saison und Wochentag, Wasserauen und Brülisau 16

Abbildung 7: Stossrichtungen für die Variantenbildung 17

Abbildung 8: Variante 1, maximal vorgeschlagenes Potenzial an zusätzlichen Parkplätzen 20

Abbildung 9: SWOT-Analyse für Variante 1 22

Abbildung 10: Darstellung Flächen des Umsetzungsvorschlags von Variante 1 24

Abbildung 11: Variante 1, Standorte und Anzahl PP 25

Abbildung 12: Variante 2, maximal vorgeschlagenes Potenzial an zusätzlichen Parkplätzen 30

Abbildung 13: SWOT-Analyse für Variante 2 33

Abbildung 14: Darstellung Flächen des Umsetzungsvorschlags von Variante 2 in Wasserauen 36

Abbildung 15: Variante 2, Standorte und Anzahl PP 37

Abbildung 16: Variante 3, kein Ausbau von Parkierungsflächen, Perimeterdarstellung 43

Abbildung 17: SWOT-Analyse für Variante 3 44

Abbildung 18: Konzeptvorschlag PP-Leitsystem 46

Beilagenverzeichnis

- *Anhang 1: Mitglieder Projekt- und Begleitgruppe sowie Lenkungsausschuss*
- *Anhang 2: Ableitung Flächenbedarf für 5. stärksten Tag.*
- *Anhang 3: Gesamtheit aller im Projekt betrachteten Flächen für Parkierungen*
- *Anhang 4: Flächen für Parkierung gemäss Geoportal AI*
- *Anhang 5: Umsetzungshorizonte der Flächen von Varianten 1 und 2*
- *Anhang 5: Berechnungsbeispiele für Mindestbelegung für Amortisation Varianten 1 und 2*

Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz/Parkplätze
PW	Personenwagen (hier privat genutzt)

0 Management Summary

Das Teilprojekt T4 der Tourismuspolitik fordert Lösungswege zur Erreichung einer geordneten Parkierung in den touristischen Ankunftsorten Wasserauen und Brülisau. An Spitzentagen sind in Wasserauen die 350 befestigten und 570 Wiesenparkplätze voll, die Kapazität an Parkplätzen wurde 2023 an 30 Tagen zu bestimmten Tageszeiten überschritten. Die Spitzennachfrage lag bei 1'295 Parkplätzen. In Brülisau genügt die Gesamtkapazität von 430 befestigten und 649 Wiesenparkplätzen auch an absoluten Spitzentagen, die maximale Nachfrage lag dort bei 953 Parkplätzen. Problematisch ist die Situation insbesondere dann, wenn eine grosse Nachfrage besteht, die Wiesenparkplätze aber aufgrund der Witterungsverhältnisse nicht benützt werden können. Im betrachteten Szenario ist eine geregelte Parkierung ohne Wiesenparkplätze anzustreben.

Die Lösungen zu einer geregelten Parkierung werden an den Vorgaben der Gesamtverkehrsstrategie Appenzell I. Rh., der Tourismuspolitik Appenzell I. Rh. sowie des kantonalen Nutzungsplanes Wasserauen gemessen. Weiter spielen die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt) eine zentrale Rolle bei der Bewertung.

Zur Erreichung wurden drei Varianten als Lösungsansätze entworfen. Bei jeder Variante bleiben die befestigten, witterungsunabhängigen Parkplätze in den Ankunftsorten vollumfänglich erhalten und für die Nachfrage an Wiesenparkplätzen werden plausible Alternativen vorschlagen. Um das Funktionieren jeder der drei Varianten sicher zu stellen, sind kantonsweit abgestimmte Parkgebühren (siehe Massnahme T2 der Tourismuspolitik) sowie die Anbindung der Parkierungsflächen an ein Parkleitsystem eine Voraussetzung.

1. Variante 1: Parkierung im zentralen Kantonsteil ausbauen

Zusätzlich zu den bestehenden befestigten Parkplätzen in den Ankunftsorten soll die touristische Parkierung in zentralen Orten abgewickelt werden. Zentrale Orte zeichnen sich durch die Nähe zum Dorf Appenzell, zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (öV) und durch ihre Lage an der Achse, die beide Ankunftsorte erschliesst, aus. Die Variante sieht vor, in einer ersten Etappe bei der Haltestelle Hirschberg der Appenzeller Bahnen 240¹ und in einer zweiten Etappe in der Nanisau 690 witterungsunabhängige Parkplätze zu schaffen.

2. Variante 2: Parkierung in den Ankunftsorten

Die Variante sieht vor, den Wegfall der nicht befestigten (Wiesen-) Parkplätze durch einen Ausbau des witterungsunabhängigen Parkplatzangebots ausschliesslich in den Ankunftsorten zumindest teilweise zu kompensieren. In einer ersten Etappe sollen 160 witterungsunabhängige Parkplätze auf der Fläche Baslers (Schwende) entstehen. Anschliessend sollen die bestehenden Freiflächenparkplätze in Wasserauen mit einem Parkdeck ergänzt werden, was weitere 190 Parkplätze ergibt. In einem dritten Schritt soll in Brülisau ein Parkhaus in der Kronenhalde mit 220 Parkplätzen und als letzte Etappe die Ackerweid in Wasserauen mit 387 witterungsunabhängigen Parkplätzen erschlossen werden. Gesamthaft würden somit 957 zusätzliche witterungsunabhängige Parkplätze, davon 737 in Wasserauen, geschaffen werden.

3. Variante 3: 4V-Strategie ohne Parkplatzausbau

Um das Ziel, eine geordnete Parkierung und ein geregelter Verkehr ohne Parkierung auf Wiesen, zu erreichen werden mit dieser Variante keine kostenintensiven Bauvorhaben vorgeschlagen. Vielmehr sollen mit einem Massnahmenbündel die Verkehrsspitzen vermieden, verlagert, verträglicher abgewickelt und das Mobilitätsangebot besser vernetzt werden: Ein Parkleit- und Reservationssystem, gekoppelt mit Informationstafeln und Förderungsmassnahmen für die Anreise mit dem öV und kombinierter Anreise (P+R). Die Anreise mit der Appenzeller Bahn, dem Postauto nach Brülisau oder gar lokal mit dem Langsamverkehr nach Wasserauen (auch E-Bike) wird als Teil des touristischen Erlebnisses integriert.

¹ Die bautechnische Machbarkeit und Umsetzung sind noch zu vertiefen. Gemäss Abklärungen des Kantons sind die baurechtlichen Rahmenbedingungen als positiv einzuschätzen, siehe dazu Anhang 5.

Zusätzliche witterungsunabhängige Parkierungsmöglichkeiten werden dazu nicht geschaffen. Dem Bedarf an Spitzentagen wird mit den vier «V» begegnet: verlagern, vermeiden, verträglich gestalten und vernetzen. Die Variante ist rascher umsetzbar und für spätere bauliche Lösungen aufwärtskompatibel.

Expertensicht und Handlungsempfehlungen

Die Herausforderungen beim Ausbau der Parkierungsinfrastruktur liegen namentlich in drei Bereichen:

1. Finanzierung: die Kosten für befestigte Parkplätze sind hoch und können in den diskutierten Dimensionen nicht durch die Gebühreneinnahmen auf den neuen Parkplätzen in den nächsten 10 Jahren amortisiert werden.
2. Politische Machbarkeit: grössere Verkehrsprojekte verursachen intensive politische Diskussionen, allfällige grosse Investitionen der öffentlichen Hand müssten an der Landsgemeinde gutgeheissen werden.
3. Zeitliche Dimension: Raumplanerische Prozesse, insbesondere ausserhalb der Bauzone, dauern lange, juristische Verfahren können zu grossen Verzögerungen führen.

Aus obigen Überlegungen, unter Berücksichtigung der Variantenbewertungen in diesem Bericht, schlägt die Rapp AG vor, den Fokus auf Variante 3 zu legen – in Kombination mit einer parallelen Entwicklung witterungsunabhängiger Parkplätze beim Hirschberg. Dieses Vorgehen vereint folgende Vorteile:

- Lösung mit rascher Umsetzbarkeit – eine Wirkung kann zeitnah erzielt werden.
- In Summe kostengünstigste Lösung.
- Die Fläche beim Hirschberg ist verfügbar, eingezont, optimal mit öV und MIV erschlossen und bietet Synergien mit dem Dorf Appenzell.

Dies würde als konkrete nächste Schritte erfordern:

- Kantonsweit abgestimmte Parkgebühren.
- Einführung eines Parkleit- und Reservationssystems
- Bautechnische Machbarkeitsstudie für ein Parking Hirschberg.

Aus Nachhaltigkeitsüberlegungen (unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen) ist ein reiner Ausbau von Parkplätzen, dimensioniert auf die maximale Nachfrage, keine zu empfehlende Option. Es braucht somit eine Kombination von sinnvollen Lösungen: Mit Lenkungsmassnahmen und optimierter Bewirtschaftung von allen Parkflächen werden die Spitzen der Parkplatznachfrage reduziert, mit dem Einbezug weiterer Parkierungsmöglichkeiten wird das witterungsunabhängige Parkplatzangebot verbessert. Es ist zu erwarten, dass mit der Annäherung von Nachfrage und Angebot der Verlust durch eine Abnahme der Gesamtzahl der Parkplätze während besonderen Wettersituationen – bezogen auf die touristische Wertschöpfung – kompensiert wird. Der Vorschlag ist zudem aufwärtskompatibel und könnte, sollte sich der Bedarf manifestieren, beispielsweise mit der Realisierung eines Parkdecks in Wasserauen ergänzt werden.

1 Ausgangslage und Ziele

In den Gebieten Wasserauen – Seealpsee – Ebenalp, wie auch Brülisau – Hoher Kasten steigt die Gästekonzentration an typischen Ausflugstagen stark an und führt zu den entsprechenden Immissionen, insbesondere auch beim Verkehr und der Parkierung. Diese Belastungswahrnehmung wirkt sich negativ auf die allgemeine Akzeptanz des Tourismus in der Bevölkerung aus. Durch das aktuelle Angebot an Überlaufparkplätzen, welche auf Wiesen platziert sind, besteht bei gewissen Wettersituationen ein Engpass an Parkplätzen, da diese Wiesenparkplätze nach Schlechtwetterperioden nicht benutzt werden können.

Das Ziel der Studie ist die Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen unter Einbezug der Nachhaltigkeit als Rahmenbedingung des Appenzell Innerrhoder Tourismus. Zentral ist die Lösung der Verkehrsprobleme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu und in den Ankunftsorten Wasserauen und Brülisau zu den Spitzenzeiten.

Anhand dreier Varianten soll aufgezeigt werden, wie eine **geordnete Parkierung** und ein an Spizentagen **geregelter Verkehr** gewährleistet werden kann, auch wenn die **Wiesenparkplätze nicht zur Verfügung** stehen.

Das Projekt ist ein Element in der Umsetzung der Tourismuspolitik, konkret der Massnahme T4.

2 Methodenbeschrieb

2.1 Vorgehen

Das Projekt wurde mit einem breiten Blick auf die Gesamtsituation gestartet und im Sinne eines «Consentverfahrens» zusammen mit der Projektgruppe und der Begleitgruppe² vorangetrieben. Dabei wurde iterativ an den Grundlagendaten zum Verkehr und den für eine Parkierung in Frage kommenden Flächen gearbeitet. In diesem Prozess wurde eine Vielzahl von Parametern (z.B. Messresultate von Verkehrszählungen, Daten zu den Parkiervorgängen, Verfügbarkeit und Eignung von Parkierflächen oder kantonale Strategien) berücksichtigt und die einheimischen Projektmitarbeitenden und Vertreter der Anspruchsgruppen nutzten die Möglichkeit, umfangreiches kantonsspezifisches Wissen einzubringen.

In der Projekt-, Begleit- und Lenkungsgruppe wurde die zentrale Rahmenbedingung sämtlicher Überlegungen für die vorliegende Studie diskutiert: Die mittelfristige Aufhebung der heutigen Überlauf-Wiesenparkplätze. Aufgrund der unsicheren rechtlichen Situation, der Abhängigkeit der Pächter der heute genutzten Wiesenflächen sowie der Abhängigkeit der Witterung, wird die Aufhebung als Projektrahmenbedingung von allen Beteiligten gutgeheissen. Aufgrund der heutigen Relevanz dieser Überlaufparkplätze für den Alpsteintourismus stellt deren Wegfall aufgrund der genannten äusseren Faktoren ein Risiko dar, für welches Mitigationsszenarien – also Szenarien zur gezielten Verringerung oder Abmilderung dieses Risikos – notwendig sind.

² Mitglieder der Projekt- und Begleitgruppe, siehe Anhang 1:

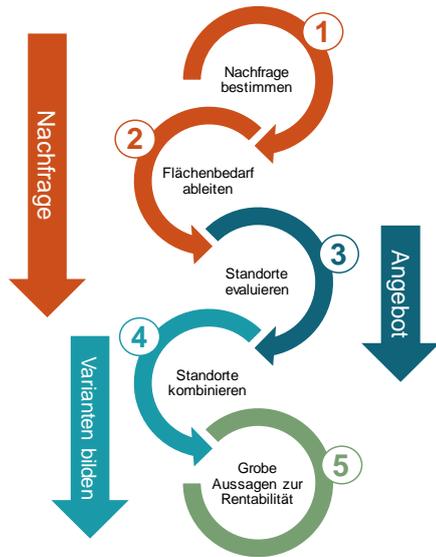


Abbildung 1: Methode zur Variantenbildung

Die einzelnen Arbeitsschritte sind nachfolgend kurz beschrieben:

Arbeits schritt	Beschreibung	Verweis
①	Bei der Bestimmung der Nachfrage wurden zwei Grunddatentypen ausgewertet: 1. Verkehrskameradaten mit Nummernschilderkennung an den Zufahrtsrouten nach Brülisau und Wasserauen im Zeitraum vom 14.09.2023 bis 19.11.2023. 2. Parkiervorgänge in Brülisau (01.08.2022 bis 26.11.2023) und Wasserauen (ganzes Jahr 2022). Neben der Auswertung von Parkuhrdaten wurden zusätzlich folgende temporäre Überlaufparkierungsflächen (Wiesenparkplätze) berücksichtigt: Mälli und Pfannenstiel in Brülisau sowie Baslers in Wasserauen.	Analysen in Kap. 3.1
②	Aus der Nachfrage wurde ein theoretischer Bedarf an Parkplätzen und ein Flächenbedarf abgeleitet.	Daten im Anhang 2
③	In einem iterativen Verfahren wurden mögliche Standorte für neue/erweiterte Parkierungsmöglichkeiten gesucht, evaluiert und mit der Projekt- und der Begleitgruppe sowie dem Lenkungsausschuss besprochen.	Auflistung der Parkierungsflächen im Anhang 3
④	Aus der Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage wurden Stossrichtungen für eine zukünftige Parkierungslösung skizziert und diskutiert. Auf Basis dieser Arbeit konnten verschiedene Flächen kombiniert, evaluiert und zu Varianten gebündelt werden. Diese wurden anschliessend einer Gesamtbewertung unterzogen.	Inhalt des vorliegenden Berichts.
⑤	Zu den einzelnen Varianten erfolgen grobe Kostenbetrachtungen. Diese Betrachtungen fliessen in die Gesamtbewertung ein.	

Tabelle 1: Arbeitsschritte im Projektverlauf

2.2 Bewertungen

Die für eine Parkierung in Frage kommenden Standorte (Flächen) und Gesamtvarianten wurden in drei Stufen und in jeder Stufe mit geeigneten Kriterien bewertet:

2.2.1 Ausschluss der nicht in Frage kommenden Flächen

Aus der Gesamtzahl der möglichen Flächen für neue Parkierung wurden diejenigen, welche verkehrstechnisch ungeeignet oder aufgrund der Rahmenbedingungen mittelfristig kaum verfügbar sind, ausgeschlossen. Rahmenbedingungen, welche zu einem Ausschluss führen können, sind:

Kriterium	Begründung
Zonenkonformität	Flächen, welche in der Landwirtschaftszone liegen und die heute ausschliesslich landwirtschaftlich genutzt werden, bieten sich aufgrund der baurechtlichen Rahmenbedingungen kaum für feste Parkierungsanlagen an. Das Bauen ausserhalb der Bauzonen wird weitgehend durch das Bundesrecht geregelt. ³
Besitzverhältnisse	Ist bereits heute bekannt, dass die Besitzverhältnisse eine Umnutzung für eine Parkierungsfläche in absehbarer Zeit ausschliessen, wird die Fläche aus der Liste möglicher Orte ausgeschlossen.
Kapazität	Ist die Kapazität einer Fläche zu gering, wird die Fläche nicht weiter betrachtet. Eine zielführende Einbindung z. B. in ein Parkleitsystem ist bei Flächen mit (zu) geringer Kapazität nicht sinnvoll.
Lage	Ist die Lage einer Fläche ungenügend, wird die Fläche nicht weiter betrachtet. Dies kann der Fall sein, wenn sie zu peripher gelegen ist, über keinen bestehenden, leistungsfähigen öV-Anschluss verfügt oder eine längere Zufahrt durch Quartiere bedingt, welche nicht auf zusätzliche Fahrzeuge ausgerichtet ist. Beim Kriterium Lage werden die Vorgaben der Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigt.

Tabelle 2: Ausschlusskriterien für Parkierungsflächen

2.2.2 Bewertung der in Frage kommenden Flächen

Die Eignung jeder potenziellen Parkierungsfläche wird anhand von vier Kriterien bewertet:

Kriterium	Erläuterung Kriterium
Nutzen: Anzahl PP	Je grösser das theoretische Parkplatzpotenzial einer Fläche ist, desto besser wird die Fläche bewertet. Es ist als positiv zu beurteilen, wenn eine einzelne Fläche einen grossen Beitrag zur geordneten Parkierung beitragen kann. Zudem sind die Planung, Umsetzung und Bewirtschaftung grosser Flächen effizienter.
Kosten	Die Kosten stellen einen Teil der finanziellen Nachhaltigkeit einer Fläche und damit einer Variante dar. Bewertet werden die Durchschnittskosten pro Parkplatz. Je tiefer die Kosten, desto besser die Bewertung. Dieses Kriterium beinhaltet auch die Einfachheit der Bebauung und die Möglichkeit in die Höhe oder Tiefe zu bauen.
Nutzerakzeptanz	Als Elemente der Nutzerakzeptanz werden bewertet: Distanz zur nächsten öV-Haltestelle? Ist zwingend ein Shuttlebus nötig? Wie weit ist der Transfer zu den Ankunftsorten Wasserrauen und Brülisau? Je höher die eingeschätzte Nutzerakzeptanz, desto besser die Bewertung.
Baurecht/Realisierbarkeit	Stehen die Flächen einer Parkplatznutzung direkt zur Verfügung (= gute Bewertung) oder sind administrative und/oder rechtliche Hürden zu überwinden (= Abzug bei der Bewertung)?

Tabelle 3: Bewertungskriterien einzelner Flächen

Die Bewertung wird auf einer vierteiligen Skala vorgenommen:

--	-	+	++
ungenügend	mässig negativ	mässig positiv	gut

Die Ergebnisse werden zu einem Total summiert.

³ Art. 16 - 16b, 24 - 24d sowie 37a RPG und in Art. 33 - 43 RPV. Eine Standortgebundenheit einer festen Parkierungsanlage ausserhalb der Bauzone ist nicht gegeben und eine Umzonung ist in der Regel mit Auszonung von Bauland verbunden.

2.2.3 Bewertung der Gesamtvarianten

Die Gesamtvarianten werden einer Bewertung von acht Kriterien unterzogen. Die Gewichtung der Kriterien wurde in der Projektgruppe abgestimmt.

Kriterium	Gewicht	Bewertungsgrösse				
		2	1	0	-1	-2
Gesamtkosten über 10 Jahre	5%	sehr tief	tief	mittel	hoch	sehr hoch
Problemlösung Wasserauen	10%	2	1	0	-1	-2
		sehr stark	stark	mittel	schwach	sehr schwach
Problemlösung Brülisau	5%	2	1	0	-1	-2
		sehr stark	stark	mittel	schwach	sehr schwach
Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung	10%	2	1	0	-1	-2
		starke Zunahme	leichte Zunahme	weder noch	leichte Abnahme	starke Abnahme
Konformität mit kantonalen Strategiepapieren*	25%	2	1	0	-1	-2
		komplett	teilweise	weder noch	leicht gegen Ziele	stark gegen Ziele
Verträglichkeit, keine Mehrbelastung (auch nicht andermorts)	10%	2	1	0	-1	-2
		vollständig	teilweise	weder noch	leicht unverträglich	stark unverträglich
Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung	20%	2	1	0	-1	-2
		hoch	mittel	neutral	mittlere Ablehnung	hohe Ablehnung
Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus	15%	2	1	0	-1	-2
		gross	mittel	weder noch	mittel gegen	stark gegen
Total	100%					

* Gesamtverkehrsstrategie / Tourismuspolitik / kantonaler Nutzungsplan Wasserauen (KNP)

Tabelle 4: Bewertungsraster der Gesamtvarianten

2.2.4 Nachhaltigkeitsbetrachtung

Mit den in den Ziffern 2.2.1-2.2.3 sind die Voraussetzungen für eine Bewertung der Varianten nach den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (wirtschaftlich, sozial, ökologisch) geschaffen.

Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit einer Variante manifestiert sich erstens in den Planungs-, Installations- und Baukosten, zweitens in den Betriebs- und Unterhaltskosten und drittens in den Parkgebühren, die den Aufwänden als Ertrag gegenüberstehen müssen.

Die soziale Nachhaltigkeit einer Variante wird durch die kurz-, mittel- und langfristige Akzeptanz der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der touristischen Leistungsträger und der Gäste bestimmt.

Die ökologische Nachhaltigkeit einer Variante wird nach dem Umgang mit dem motorisierten, dem nicht motorisierten und dem öffentlichen Verkehr sowie der Nutzung bzw. Umnutzung des Bodens beurteilt.

3 Analyse Nachfragedaten und Standorte

3.1 Nachfragedaten zu Verkehr und Parkierung

Wie in Tabelle 1 erwähnt, wurden folgende Daten als Basis für die Variantenbildung zusammengetragen, ausgewertet und analysiert:

1. Verkehrskameradaten mit Nummernschilderkennung an den Zufahrtsrouten nach Brülisau und Wasserauen im Zeitraum vom 14.09.2023 bis 19.11.2023.
2. Parkiervorgänge in Brülisau (01.08.2022 bis 26.11.2023) und Wasserauen (ganzes Jahr 2022). Neben der Auswertung von Parkuhrdaten wurden zusätzlich folgende temporäre Überlaufparkierungsflächen⁴ (Wiesenparkplätze) berücksichtigt: Mälli und Pfannenstiel in Brülisau sowie Baslers in Wasserauen.

⁴ Für die Überlaufparkierungsflächen (Wiesenparkplätze) gibt es keine tagesscharfen Belegungsdaten. Die Daten wurden teilweise von den Betreibern direkt oder via den Bezirk Schwende-Rüte zugestellt. Mit Angaben des Bezirks Schwende-Rüte sowie der Verteilung der Parkuhrdaten übers Jahr konnten die Nutzungszahlen der Wiesenparkplätze zu den Parkuhrdaten hinzugefügt werden.

Die Verkehrskameradaten (1. oben) wurden vom Ingenieurbüro murer-bpm im Auftrag des Landesbauamtes zur Verfügung gestellt. Die Parkiervorgänge wurden vom Bezirkshauptmann Schwende-Rüte (Wasserauen) und der Seilbahn Hoher Kasten zur Verfügung gestellt. Detailabklärungen zu Parkiervorgängen auf temporären Parkplätzen wurden teilweise direkt mit den diese verwaltenden Personen vorgenommen oder über den Bezirk durchgeführt.

Die Daten und Datenanalysen wurden in der Sitzung der Gesamtgruppe⁵ vom 29.02.2024 vorgestellt und diskutiert.

3.1.1 Verkehrskameradaten

Die gesamthaft 3 Messstellen mit je richtungsgetrennter Erhebung wurden aggregiert. Nachfolgend dargestellt werden die Ganglinien für Wasserauen (ein Messstandort zwischen Weissbad und Schwende, beide Richtungen aggregiert), wie auch die Ganglinie für Brülisau (zwei Messstandorte auf beiden Zufahrtsachsen nach Brülisau, wie auch jeweils beide Fahrtrichtungen aggregiert).

Wasserauen

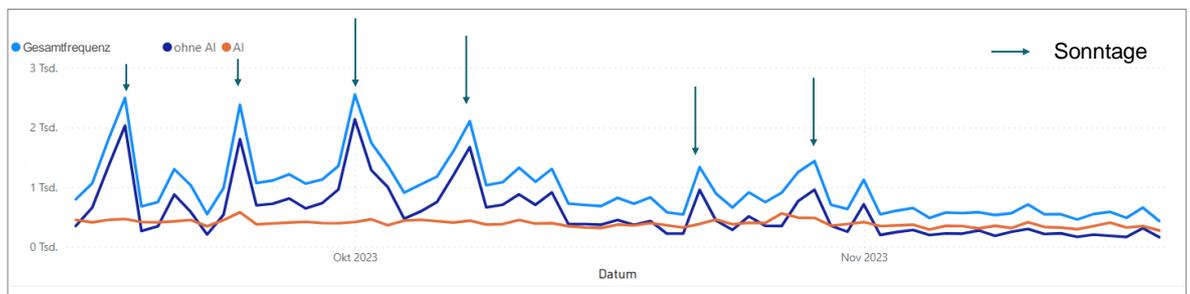


Abbildung 2: Verkehrskameradaten Wasserauen, Tageswerte

Die wichtigsten Erkenntnisse für die Strecke nach **Wasserauen** sind:

- Das Verkehrsaufkommen wird durch den touristischen Verkehr dominiert, insbesondere an den Wochenenden (dunkelblaue Linie). Als touristischer Verkehr wurden ausserkantonale Nummernschilder angenommen.
- Der Einheimischenverkehr (Nummernschild Kanton AI⁶) fällt im Vergleich relativ gering aus und es sind nur geringe Schwankungen zwischen den Tagen zu beobachten (orange Linie).
- Die touristischen Spitzen konzentrieren sich auf die Sonntage. An diesen Tagen ist eine bis fünf Mal höhere touristische Nachfrage gegenüber der einheimischen Nachfrage zu beobachten.
- Im Durchschnitt können rund 9 % ausländische Kennzeichen beobachtet werden.

⁵ Die Gesamtgruppe umfasst: die Projektgruppe, die Begleitgruppe und den Lenkungsausschuss. Sie vereint Vertreter von Tourismus (Bergbahnen, Hotellerie, Tourismusorganisation), Landwirtschaft, Regierung und Verwaltung. Siehe auch Kap. 4.5 sowie Anhang 1:.

⁶ Die Mietwagen mit Kennzeichen AI fallen mengenmässig nicht ins Gewicht und können vernachlässigt werden. Aussagen zum Verkehrszweck (Anwohnerverkehr, Berufsverkehr für z. B. touristische Dienstleistungen, Tourismus) können aus den Daten nicht abgeleitet werden.

Brülisau

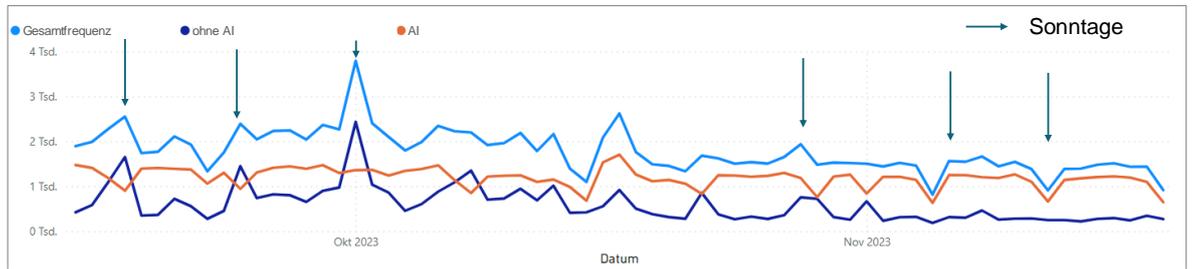


Abbildung 3: Verkehrskameradaten Brülisau, Tageswerte

Die wichtigsten Erkenntnisse für die Strecke nach **Brülisau** sind:

- Der Anteil Einheimischenverkehr (AI, orange Linie) übersteigt den touristischen Verkehr.
- Der Einheimischenverkehr (AI, orange Linie) verhält sich antizyklisch zum touristischen Verkehr (Sonn- tage jeweils mit tiefem Verkehrsaufkommen von Einheimischen und stark erhöhtem touristischem Verkehrsaufkommen). Dies ist damit zu begründen, dass die Zufahrtsachsen nach Brülisau auch bedeutende Wohngebiete sowie auch Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe erschliessen.
- Touristische Spitzen an Sonntagen sind mit einer bis zu zweifachen Nachfrage von touristischem gegenüber einheimischen Verkehr zu beobachten.
- Auch auf dieser Achse können im Durchschnitt rund 9 % ausländische Kennzeichen beobachtet werden.

3.1.2 Daten zu Parkiervorgängen in Brülisau und Wasserauen

Die Parkplatznachfrage unterliegt einer sehr starken saisonalen Schwankung:

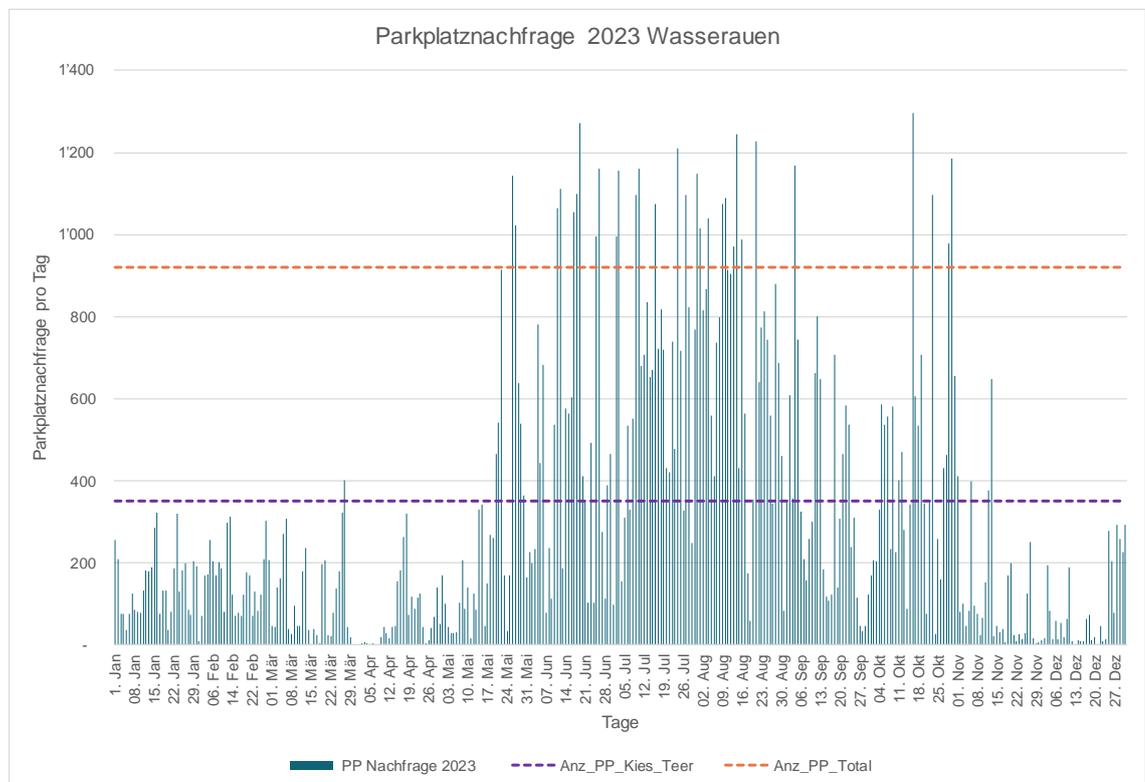


Abbildung 4: Parkplatznachfrage Wasserauen pro Tag

Diese sehr starke saisonale Abhängigkeit der Nachfrage zeigt sich sowohl in Wasserauen (Abbildung 4), als auch in Brülisau (Abbildung 5). Bei der Darstellung der Nachfrage ist berücksichtigt, dass sich 2.5 Kurzzeit-Parkvorgänge (bis zu 90 Minuten) einen einzigen Parkplatz teilen, während auf den übrigen Parkplätzen ein Parkvorgang pro Tag stattfindet.

Der Anteil an Kurzzeitparkvorgängen ist in Wasserauen und Brülisau vergleichbar und liegt über das ganze Jahr betrachtet bei rund 15 %.

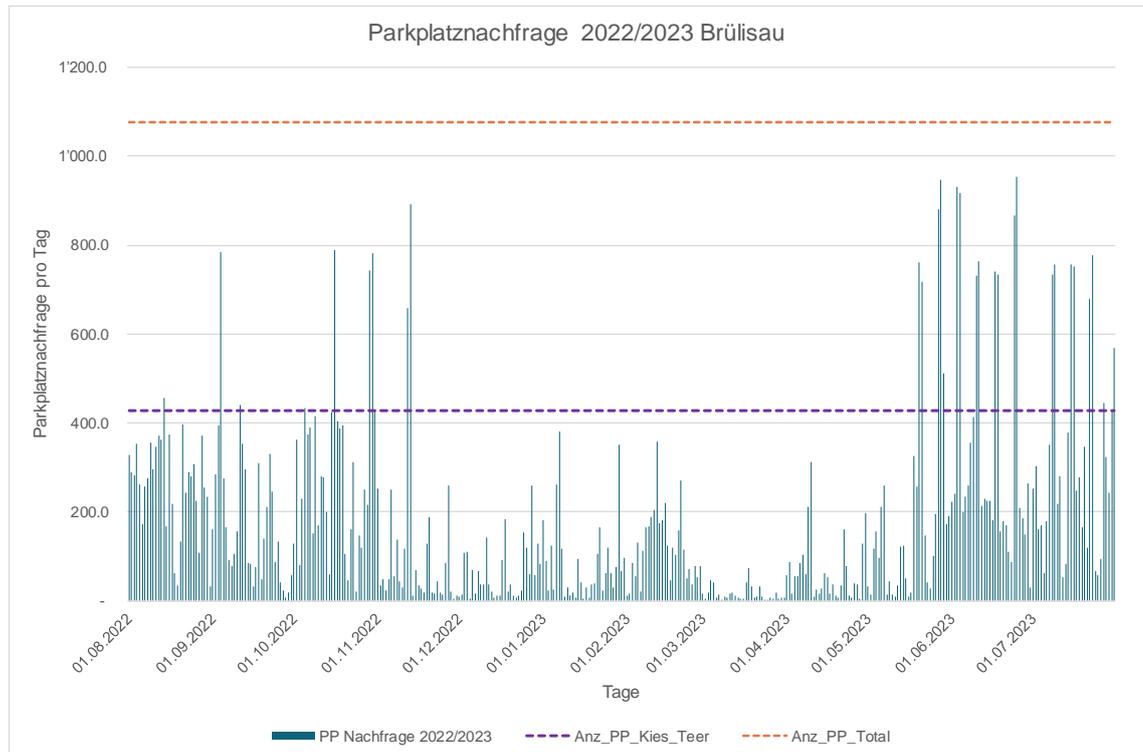


Abbildung 5: Parkplatznachfrage Brülisau pro Tag

Zu Brülisau ist zu erwähnen, dass die Daten von Anfang August 2022 bis Ende Juli 2023 dargestellt sind, da die Daten nicht für ein volles Kalenderjahr vorliegen.

Die Nachfrage wurde gemäss den Prognosen der Tourismuspolitik auf das Jahr 2040 hochgerechnet. Die Prognose geht bis dann von einem Wachstum von + 20 % der Tagestouristen aus. Die Hochrechnung wurde auf die Tageswerte angewandt. Dies bedeutet, dass Spitzentage solche bleiben beziehungsweise dies noch höher werden. In der Hochrechnung werden weder Massnahmen zur Glättung, noch eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger berücksichtigt. Die Gesamtsicht (Berücksichtigung Wiesenparkplätze sowie Hochrechnung auf 2024) können somit als Planzahlen bezeichnet werden.

Wichtige Kennzahlen zu obigen Graphiken sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

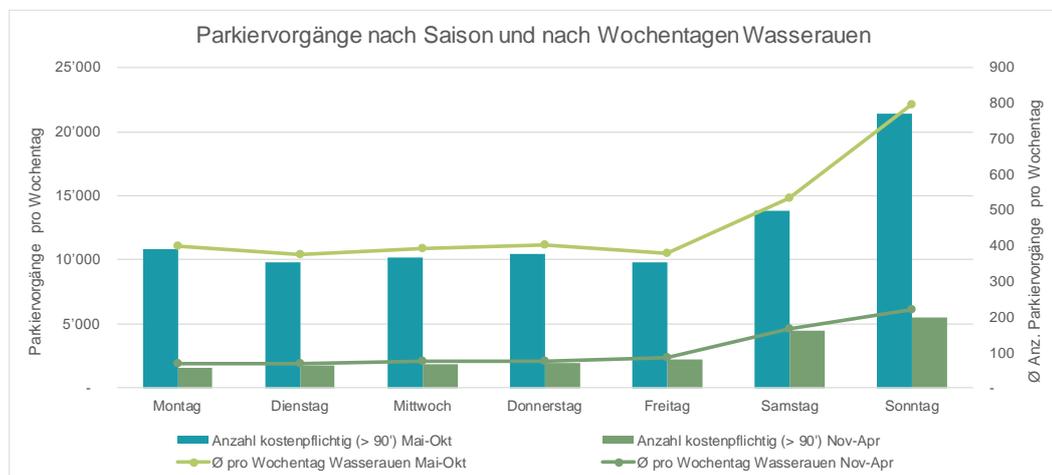
Betrachtungselement	Wasserauen	Brülisau	Total
Parkplätze befestigt in Ankunftsorten	350	430	780
Parkplätze unbefestigt in Ankunftsorten	570	649	1'219
Parkplätze in Ankunftsorten Total	920⁷	1'079	1'999
Maximale Parkplatznachfrage in Ankunftsorten	1'295	953	a)
Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag in Ankunftsorten	1'209	893	
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP	-945	-523	
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag ^{b)}	-859	-463	
Maximale Parkplatznachfrage in Ankunftsorten 2040 ^{c)}	1'554	1'143	
Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag in Ankunftsorten 2040 ^{c)}	1'451	1'071	
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP 2040 ^{d)}	-1'204	-713	
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag 2040 ^{b) d)}	-1'101	-641	

- a) Eine Summe der maximalen Parkplatznachfrage in Brülisau und Wasserauen sowie die entsprechenden Differenzbetrachtungen sind nicht sinnvoll, da die Spitzen an unterschiedlichen Tagen zu liegen kommen. Es muss eine Zusammenführung der Daten nach Datum vorgenommen werden, dies wird für Variante 1 (Kapitel 5.1) gemacht.
- b) Als Benchmark für eine mögliche Dimensionierung wird in der vorliegenden Studie der fünfstärkste Tag festgelegt. Dies ist damit begründet, dass eine auf absolute Spitzen ausgelegte Dimensionierung ökonomisch nicht sinnvoll ist.
- c) Siehe obenstehende Hinweise zur Hochrechnung auf 2040.
- d) Die Zahlen beziehen sich auf die heute befestigten Parkplätze – ohne jeden Ausbau. Es handelt sich dabei um ein Worst-Case Szenario (Wegfall aller Wiesenparkplätze, kein Ersatz durch befestigte PP, zusätzlich gelten die Hinweise zur Hochrechnung auf 2040).

Tabelle 5: Wichtige Kennzahlen zur Parkierung Ist und 2040

Wird die Nachfrage nach Tagestypen analysiert, so zeigt sich für Wasserauen (nachfolgend oben) ein vergleichbares Bild wie für Brülisau (nachfolgend unten). Beim Vergleich muss die unterschiedliche Skala berücksichtigt werden.

In nachfolgenden Graphiken muss berücksichtigt werden, dass die durchschnittliche Anzahl Parkiervorgänge pro Wochentag die unterschiedliche Anzahl Tage pro Tagtyp berücksichtigt. Dies führt zu unterschiedlichen Lagen der Linie (Punkte) in Bezug auf die absolute Anzahl Parkiervorgänge.



⁷ Im Bericht zum KNP wurden die in Wasserauen 2018 maximal zur Verfügung stehenden Parkplätze mit 1'630 beziffert. In der Zwischenzeit wurden beispielsweise die Parkplätze auf der Fläche der Ackerweid, welche in der Grundwasserschutzzone S3 liegt, aufgehoben.

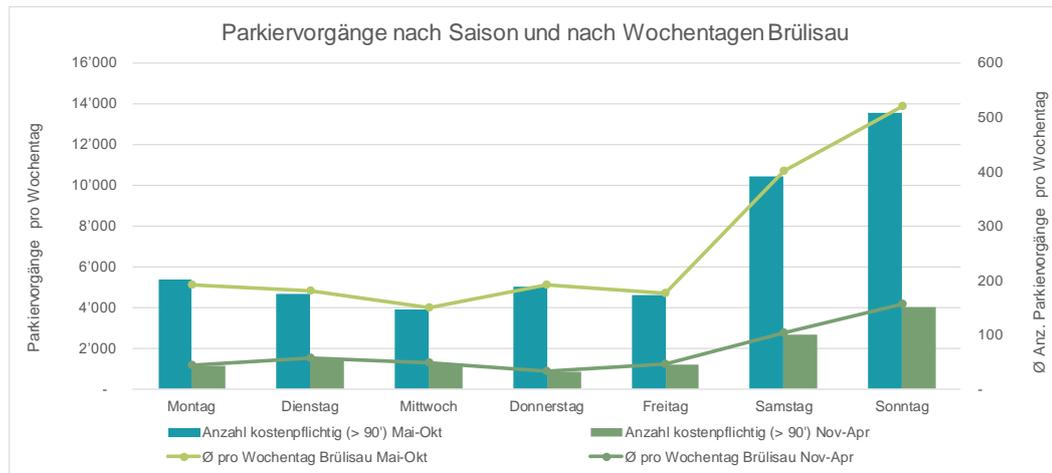


Abbildung 6: Parkiervorgänge nach Saison und Wochentag, Wasserauen und Brülisau

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Betrachtung nach Wochentagen und Saison sind:

- Relativ homogene Nachfrage Montag bis Freitag mit
 - durchschnittlich rund 390 Parkiervorgängen in Wasserauen und
 - durchschnittlich rund 180 Parkiervorgängen in Brülisau, jeweils in der Hochsaison.
- Stark überhöhte Nachfrage an Samstagen mit
 - durchschnittlich rund 530 Parkiervorgängen in Wasserauen und
 - durchschnittlich rund 400 Parkiervorgängen in Brülisau, jeweils in der Hochsaison.
- Sehr stark überhöhte Nachfrage an Sonntagen mit
 - durchschnittlich rund 800 Parkiervorgängen in Wasserauen und
 - durchschnittlich rund 520 Parkiervorgängen in Brülisau, jeweils in der Hochsaison.
- Die gleichen Muster gelten für die Haupt- und Nebensaison, wobei
 - In Wasserauen in der Hauptsaison kumuliert an Sonntagen über 20'000 Parkiervorgänge registriert wurden, was knapp einer Vervielfachung gegenüber der Nebensaison entspricht und
 - In Brülisau in der Hauptsaison kumuliert an Sonntagen über 13'000 Parkiervorgänge registriert wurden, was knapp einer Verdreieinhalbfachung gegenüber der Nebensaison entspricht.

Zusammenfassen kann gesagt werden, dass sich die kritischen Auslastungen in der Hauptsaison von Mai bis Oktober und an Samstagen, sowie pointiert an Sonntagen zeigen.

3.2 Standorte

In nachfolgender Tabelle werden die in diesem Bericht diskutierten potenziellen Flächen für eine zukünftige Parkierung sowie deren Zuordnung zu den Stossrichtungen gemäss Kapitel 4 aufgeführt. Kartenausschnitte der in diesem Bericht massgebenden Flächen (siehe Kapitel 5) sind Anhang 4 zu entnehmen.

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Zuordnung zu Stossrichtung
1	Hirschberg	1451.R	Rank	1, (3)
2	Sammelplatz	804	Meistersrüte	3
6	Steig	1067.S	Weissbad	1

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Zuordnung zu Stossrichtung
7	Wasserauen P1.2	1297.S + 1300.S	Wasserauen	2
7	Wasserauen P1.3	1296.S	Wasserauen	2
8	Ackerweid P2	376.S	Wasserauen	2
11	Brülisau HKDS.1	1801	Brülisau	2
13	Rössliwiese HKDS.5	2387.R	Brülisau	2
14	Kronenhalde 1 HKDS.6	1802.R	Brülisau	2
15	Kronenhalde 3 GE	1927.R	Brülisau	2
17	Zielplatz	221	Appenzell	1
18	Weissbad Alte Post	1937.R 204.R 1398.R	Weissbad	1
20	Baslers	220.S	Schwende	2
21	Gringel	36.S	Appenzell	1
22	Nanisau	104.S	Steinegg	1

Tabelle 6: Für Bericht relevante Flächen und deren Zuordnung zu Stossrichtungen

Eine vollständige Liste aller im Projektverlauf betrachteten Flächen (auch der verworfenen) ist in den Anhängen 3 und 4 ersichtlich. Die in obiger Tabelle scheinbar fehlenden Nummern/Parkflächen sind in den Anhängen aufgeführt.

4 Stossrichtungen

Vor der Erarbeitung von detaillierten Varianten wurden grundsätzliche Stossrichtungen skizziert. Diese zeigen, nach welchen Grundsätzen die Probleme der touristischen Parkierung angegangen werden könnten.

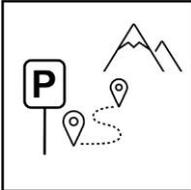
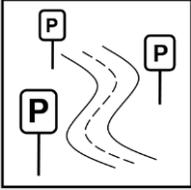
1	2	3	4
Zentral	Vor Ort in den (touristischen) Ankunftsorten	Entlang der Zufahrtsrouten	Ohne zusätzliche Parkierung
			

Abbildung 7: Stossrichtungen für die Variantenbildung

4.1 Stossrichtung «Zentral»

Nebst den befestigten Parkplätzen in den Ankunftsorten soll die touristische Parkierung in zentralen Orten, erfolgen. Zentrale Orte zeichnen sich durch die Nähe zum Dorf Appenzell, zu Haltestellen des öV und durch ihre Lage an der Achse, die beide Ankunftsorte erschliesst, aus. Um Parkmöglichkeiten zu schaffen, soll folglich ein Ausbau des witterungsunabhängigen Parkplatzangebots zwischen Appenzell und Weissbad in Betracht gezogen werden.

4.2 Stossrichtung «Vor Ort»

Durch den Wegfall der nicht befestigten (Wiesen-) Parkplätze würden in den Ankunftsorten deutlich weniger Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese sollen durch einen Ausbau des witterungsunabhängigen Parkplatzangebots ausschliesslich in den Ankunftsorten kompensiert werden.

4.3 Stossrichtung «Entlang der Zufahrtsrouten»

Das erhöhte, touristisch induzierte Verkehrsaufkommen soll vom Dorf Appenzell und den nachgelagerten Verkehrsachsen möglichst ferngehalten werden. Dafür sollen eine oder mehrere witterungsunabhängige Parkierungsmöglichkeiten entlang der Zufahrtsachsen vor dem Dorf geschaffen werden.

4.4 Stossrichtung «Ohne zusätzliche Parkierung»

Um das Ziel, eine geordnete Parkierung und ein geregelter Verkehr ohne Parkierung auf Wiesen, zu erreichen sollen ausschliesslich sogenannte flankierende Massnahmen umgesetzt, aber keine zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden. Mögliche solcher Massnahmen sind ein kombiniertes Parkleit- und Parkplatzreservationssystem, kantonsweit abgestimmte Parkplatzgebühren, Förderung alternativer Anreisemodi, beispielsweise mit attraktiven Kombitickets für öv und Bergbahnen oder auch der Ausbau attraktiver Veloverbindungen und Abstellanlagen.

4.5 Diskussion der Stossrichtungen innerhalb des Projekts

Die Stossrichtungen wurden in der Gesamtgruppe⁸ vorgestellt und diskutiert. Nachfolgend werden die wichtigsten negativen und positiven Wortmeldungen der Gesamtgruppe zu den Stossrichtungen aufgeführt:

1 – Zentral	2 – Vor Ort	3 – Entlang Zufahrtsrouten	4 – Ohne zusätzliche Parkierung
<ul style="list-style-type: none"> - «Für touristische Leistungsträger zu weit entfernt für den Alpsteintourismus» + «Bündelung von Immissionen (Lärm, Stau) bei einer zentralen Parkierung → Widerstand von Einheimischen» + «Steinegg als Zusammentreffpunkt aller Zufahrtsströme strategisch attraktiv» + «ÖV-Angebot (letzte Meile) als wichtiges Element» 	<ul style="list-style-type: none"> + «Bestehendes Problem vor Ort lösen → Starke Befürwortung bei den touristischen Leistungsträgern» + «Verhindert, dass eine Lösung für die letzte Meile gesucht werden muss (z. B. Gäste-Shuttle)» + «Maximaler Komfort für Gäste» + «In Kombination mit Stossrichtung 3 als etappenweiser Ausbau denkbar» 	<ul style="list-style-type: none"> - «Für die Gäste bei der Anreise (komplexes System) sowie auch für Einheimische schwer kommunizierbar, (da bspw. nicht mit der Gesamtverkehrsstrategie vereinbar)» - «Erster Landschaftseindruck Appenzell eher gestört» - «Unattraktiv bei schlechtem Wetter und bei Kurzzeitparkierenden» - «Flankierende Massnahmen notwendig, aber schwierige Steuerung der Verkehrsströme» - «Zufahrt für Einheimische muss gewährleistet sein» 	<ul style="list-style-type: none"> - «Allgemeine Ablehnung» - «Zeigt die Argumente auf, warum Massnahmen aus den anderen Stossrichtungen ergriffen werden müssen zum Ausbau von Parkplätzen: Flankierende oder ergänzende Massnahmen allein reichen nicht aus»

Tabelle 7: Zusammenfassung Wortmeldungen der Gesamtgruppe

⁸ Die Gesamtgruppe umfasst: die Projektgruppe, die Begleitgruppe und den Lenkungsausschuss. Sie umfasst Vertreter von Tourismus (Bergbahnen, Hotellerie, Tourismusorganisation), Landwirtschaft, Regierung und Verwaltung. Die Wortmeldungen aus der Gesamtgruppe gemäss Tabelle 7 entstammen der Plenumsitzung vom 29.02.2024.

Die Stossrichtungen 1 und 2 entsprechen am ehesten der ursprünglichen Massnahme T4 gemäss Tourismuspolitik «Prüfung Parkhaus im Bereich Steinegg-Wasserauen». Stossrichtung 3 öffnet den Perimeter leicht und führt zu tendenziell längeren Transferwegen für die Gäste. Stossrichtung 4 wird von der Begleitgruppe sehr kritisch gesehen, besonders, wenn davon ausgegangen wird, dass die nicht befestigten Parkiermöglichkeiten mittelfristig nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Notwendigkeit von ergänzenden Massnahmen ist bei allen Stossrichtungen anerkannt und wird von der Gesamtgruppe nicht in Abrede gestellt. Elemente aus der Stossrichtung 4 (Parkleitsystem, kantonsweit abgestimmte Parkgebühren etc.) sind dementsprechend auch unabhängig für die Umsetzung aller in Frage kommenden Lösungsvorschläge.

Die Stossrichtung 3 «Entlang der Zufahrtsrouten» wurde nach den in der Gesamtgruppe geführten Diskussionen nicht mehr weiterverfolgt.

Die Bildung von Varianten (siehe nachfolgendes Kapitel) baut auf Stossrichtung 1 und 2 auf. Um die Bandbreite der Möglichkeiten auszuloten, wird zusätzlich eine Variante skizziert, die eine Problemlösung (oder zumindest -minderung) ohne bauliche Massnahmen vorsieht und somit Stossrichtung 4 folgt.

5 Variantenbildung

Für die drei von den vorgängig vorgestellten Stossrichtungen abgeleiteten Varianten, welche aus planerischer Sicht zu einer geordneten Parkierung in den touristischen Ankunftsorten beitragen, wurden folgende Kriterien für die Ausarbeitung zu Grunde gelegt.

Die Varianten:

- sind rechtlich und planerisch realisierbar,
- orientieren sich an den in den kantonalen Strategiepapieren definierten Anforderungen⁹,
- unterscheiden sich deutlich voneinander,
- decken ein breites Spektrum von Möglichkeiten ab, die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beitragen.

Um eine Diskussion und Beurteilung der Varianten im nachfolgenden politischen Prozess zu ermöglichen, orientieren sich die Varianten an den einzelnen Stossrichtungen. Dadurch wird eine Auseinandersetzung mit der Frage ermöglicht, nach welchen Grundsätzen die Parkierungsproblematik angegangen werden soll.

Die Varianten stellen in sich geschlossene Lösungsvorschläge dar, welche aber im Zuge der Umsetzung durchaus modifiziert werden könnten. Es soll nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne, in der Diskussion als zielführend beurteilte Elemente, in eine andere Variante übertragen werden. Die Varianten sind somit bis zu einem gewissen Grad gegenseitig ergänzbar, gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass eine Ergänzung am Ende eine in sich schlüssige und funktionierende Lösung darstellt.

5.1 Betrachtung in Frage kommender Flächen

Für die Bildung der Varianten wurden die in Betracht gezogenen Flächen wie folgt bewertet:

- Ausschluss von Flächen aus den in Ziff. 2.2.1 genannten Gründen. Die Begründungen sind in der Tabelle im Anhang 3) festgehalten.
- Bestimmung der Flächen:
 - Massgebend sind die gemessenen Flächen gemäss Geoportal des Kantons AI (siehe Anhang 4).

⁹ Die relevanten Strategiepapiere sind: Gesamtverkehrsstrategie Appenzell I. Rh. vom 31.01.2023, Tourismuspolitik Appenzell I.Rh. vom 17.01.2023 sowie der kantonale Nutzungsplan Wasserauen, Aufgatedokumente vom 06.04.2022.

- Wo bekannt, wurde ein Gewässerabstand berücksichtigt.
- Auf (grossen) Parzellen wurden nur jene Flächen in Betracht gezogen, welche bestehende Gebäude nicht tangieren. Eine Ausnahme bildet der Perimeter der alten Post in Weissbad.
- Um Grenzabstände grob zu berücksichtigen, wurde ein genereller Flächenabzug von 5 % bei grösseren Flächen und 8 % bei kleineren Flächen vorgenommen. Wo auf diesen Abzug verzichtet wurde, ist dies in den nachfolgenden Tabellen erwähnt.

5.2 Variante 1: Parkierung im zentralen Kantonsteil ausbauen

5.2.1 Beschrieb und Ansatz von Variante 1

Die Variante 1 baut auf der Logik der Stossrichtung 1 «Zentral» auf. Ein Ausbau der Parkierung soll zwischen dem Dorf Appenzell und Weissbad erfolgen. Die Parkmöglichkeiten sollen zumeist nahe oder sogar unmittelbar bei Haltestellen der Appenzeller Bahnen (AB) liegen. Durch die zentrale Lage dienen die Parkflächen neben der Abfederung der touristischen Spitzen für Wasserauen und Brülisau auch für **Zweitnutzungen** bei Veranstaltungen im und um das Dorf Appenzell, was zu einer höheren Auslastung der Parkplätze führen kann.

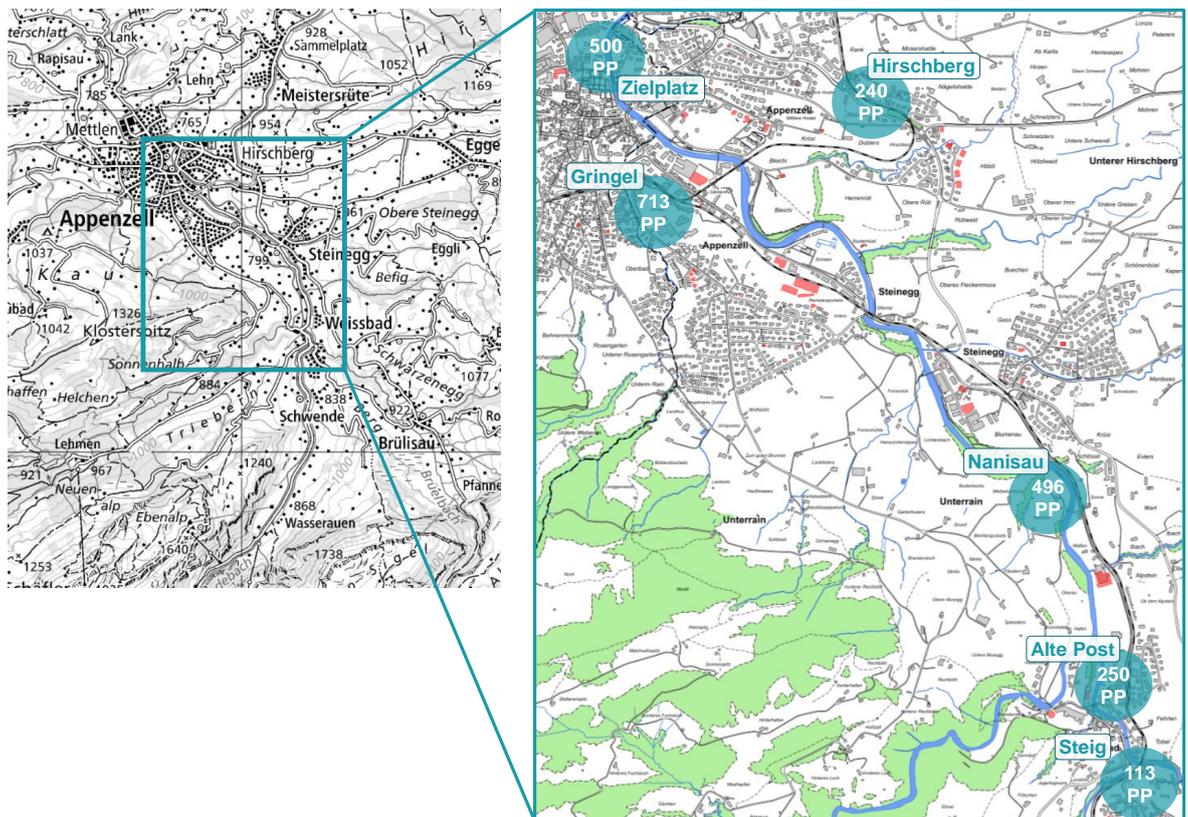


Abbildung 8: Variante 1, maximal vorgeschlagenes Potenzial an zusätzlichen Parkplätzen

Grundkennzahlen für die Variante

Als Referenz wird der Tag mit der fünfthöchsten Nachfrage betrachtet. Gegenüber dem heutigen Zustand (ohne Wiesen PP) fehlen mit Variante 1 für den Referenztag 250 (Szenario heute) bzw. 650 (Nachfrage Szenario 2040) befestigte Parkplätze. Eine Dimensionierung auf die absoluten Spitzen macht aus verkehrs-

planerischer Sicht keinen Sinn und wird auch andernorts nicht angewandt¹⁰. Die Kosten für die Abdeckung maximaler Spitzen sind grundsätzlich zu hoch. Es müssen somit in jedem Fall Massnahmen vorgesehen werden, welche die maximalen Spitzen brechen (siehe Kapitel 5.2.3). Die Details zu diesen Aussagen sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Betrachtungselement	Anzahl Parkplätze bzw. Parkplatznachfrage			
	IST-Situation	Ausbau Variante 1 (neue PP)	Variante 1 Szenario 2023	Variante 1 Szenario 2040
Parkplätze befestigt in Anknunftsorten ¹¹	780	+930	1'710 (930 zusätzliche PP, siehe Tabelle 12)	1'710
Parkplätze unbefestigt in Anknunftsorten	1'219		--	--
Maximale Parkplatznachfrage in Anknunftsorten ¹² , gerundet	2'100	2'100	2'100	2'500
Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag in Anknunftsorten ¹³ , gerundet	1'960	1'960	1'960	2'360
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP, gerundet	-1'300*	-1'170*	-390*	-790*
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag, gerundet	-1'180*	-1'030*	-250*	-650*

* Nachfrageüberschuss (zu wenige PP)

Tabelle 8: Grundkennzahlen der Variante 1

Zu den einzelnen Spalten in obiger Tabelle sind folgende Bemerkungen relevant:

- **IST-Zustand:** Im Ist-Zustand kann über die beiden Anknunftsorte summiert die maximale Spitze der Parkplatznachfrage von 2'100 Parkplätzen fast abgedeckt werden. Dafür sind aber sämtliche Wiesen-PP nötig (Total PP, unbefestigt und befestigt: 1'999).
- **Ausbau Variante 1 (neue PP)** (siehe Tabelle 12): Die 930 zusätzlichen Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag von Variante 2 decken alleine die Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag deutlich nicht ab. Es würden in dieser rein theoretischen Betrachtung 1'030 Parkplätze fehlen.
- **Variante 1, Szenario 2023:** Werden sämtliche witterungsunabhängige Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag der Variante betrachtet, resultieren 1'710 (780 bestehende + 930 neue) Parkplätze. Der Nachfrageüberschuss liegt am 5. stärksten Tag bei 250 fehlenden Parkplätzen. An den Tagen mit Nachfrageüberschuss sind Massnahmen zu ergreifen, welche die Spitzen brechen, siehe Kap. 5.2.3.
- **Variante 1, Szenario 2040:** Siehe vorhergehende Bemerkung. Massnahmen sind langfristig darauf auszurichten, den Nachfragewuchs auf heute nachfrageschwächere Tage zu transferieren (siehe Tourismuspolitik).

¹⁰ Beispielsweise Sitzplatzkapazität im öffentlichen Verkehr.

¹¹ Betrachtet werden die Anzahl Parkplätze in den Anknunftsorten Wasserauen (inkl. Baslers) und Brülisau (inkl. Pfannenstiel). Die Variante schlägt Parkierungsflächen vor den Anknunftsorten vor. Bei der Analyse spielen die heutigen Parkplatzkapazitäten beispielsweise in Appenzell aber keine Rolle und fliessen nicht in die Analyse mit ein.

¹² Variante 1 bietet zusätzliche Parkplätze, welche für beide Anknunftsorte (Wasserauen und Brülisau) funktionieren an. Aus diesem Grund wird die Nachfrage der beiden Zielorte zusammen betrachtet. Da die absoluten Spitzentage in den beiden Anknunftsorten nicht deckungsgleich sind, können andere Aussagen zur Spitzendeckung resultieren als in Variante 2, wo die Parkplätze jeweils nur einem Anknunftsort dienen und damit die jeweiligen Spitzen massgebend sind.

¹³ Siehe Fussnote 12.

Die nachfolgende Abbildung fasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Variante 1 zusammen:



*Exklusive PP kann bedeuten: Übernachtungsgäste haben Zugang zu einem PP an den Ankunftsorten. Dieser kann bei Übernachtung ggf. sogar vergünstigt angeboten werden.

Abbildung 9: SWOT-Analyse für Variante 1

5.2.2 Flächenübersicht, Ausgestaltung und Potenzial

Übersicht über theoretisch mögliche Flächen

Am naheliegendsten wäre eine Parkierung in fussläufiger Distanz zur Haltestelle Steinegg. Da sich realistischerweise aber weder die Liegenschaft Rässevelis noch die Liegenschaft Blumenau anbieten, werden diese nicht weiterverfolgt. In einer ersten Übersicht werden die theoretisch möglichen Flächen sowie deren Ausgestaltung bei einer Umsetzung der Parkierung dargestellt:

Grundinformationen								Variante: maximales Potenzial		
Nr.	Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Grundstücksfläche	Fläche Parkierung eben	Kommentar Fläche	nutzbare Fläche (*# Geschosse)	Ausführung	Kommentar
1	Hirschberg Steig	1451.R 1067.S	BZSR	Rank	21'309	3'600	bedingt Stützmauer bei Freifläche, inkl. Freihaltezone und Grenzabstand	7'200	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	Hanglage bedint Erdarbeiten, UG = Einfahrt +/- auf Strassenniveau
6	(Weissbad)	1068	BZSR	Weissbad	3'085	1'700	ohne Freihaltezone, mit Grenzabstand	3'400	2 Geschosse: Parkdeck	Maximierung Ausnützung bei Minimierung Kosten
17	Zielplatz	221	BZA	Appenzell	11'643	7'500	mit Grenzabstand	15'000	2 Geschosse: Parkdeck	Maximierung Ausnützung bei Minimierung Kosten, belassen strategischer Reserve
18	Alte Post	1937.R 204.R 1398.R	BZSR	Weissbad	2'792	2'500	mit Grenzabstand	7'500	3 Geschosse: UG, EG + Parkdeck	UG belässt Möglichkeit der oberirdischen zukünftigen Entwicklung
21	Gringel	36.S	BZSR	Appenzell	32'665	10'700	mit Grenzabstand (5'950 m2 auserh. Ortsbildschutzzone)	21'400	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	UG minimiert Einschränkung Ortsbild
22	Nanaisau	104.S	BZSR	Steinegg	45'997	12'400	mit Grenzabstand, nur Teil der Freifläche	24'800	2 Geschosse: Parkdeck	Günstigste Möglichkeit, grosse Fläche
Total					117'491	38'400		79'300		

Tabelle 9: Grundinformationen der möglichen Flächen für Variante 1

Parkplatzpotenzial

In einem zweiten Schritt wird die Anzahl möglicher Parkplätze aufgrund der oben beschriebenen Ausführung bestimmt. Anhand von Richtkostensätzen können die Kosten in einer minimal – maximal Ausprägung bestimmt werden. Mittels der Kriterien aus Tabelle 3 wird eine Bewertung der einzelnen Flächen vorgenommen. Wichtig dabei ist, dass die Bewertungen der einzelnen Flächen variantenspezifisch sind und darum nicht zwischen den Varianten verglichen werden können.

Grundinformationen		Maximales Potenzial		Kosten Erstellung							Baurecht/ Realisier- barkeit	Gesamt- bewertung
Nr.	Name	nutzbare Fläche (*# Geschosse)	Ausführung	Anzahl Parkplätze # PP	Bewertung	CHF min.	CHF max.	Ø CHF Kosten/PP (min.)	Bewertung Kosten	Nutzer- akzeptanz		
1	Hirschberg	7'200	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	240	+	5'580'000	6'720'000	23'250	--	++	++	3
6	Steig (Weissbad)	3'400	2 Geschosse: Parkdeck	113	--	1'502'000	1'813'000	13'253	++	-	+	0
17	Zielplatz	15'000	2 Geschosse: Parkdeck	500	++	6'625'000	8'000'000	13'250	++	--	++	4
18	Weissbad Alte Post	7'500	3 Geschosse: UG, EG + Parkdeck	250	+	5'125'000	6'167'000	20'500	-	++	+	3
21	Gringel	21'400	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	713	++	16'585'000	19'973'000	23'250	--	+	+	2
22	Nanisau	24'800	2 Geschosse: Parkdeck	827	++	10'953'000	13'227'000	13'250	++	-	-	2
Total		79'300		2'643		46'370'000	55'900'000					

Tabelle 10: Mögliche Flächen, PP-Potenzial und Bewertung Flächen; Variante 1

Optimierung der theoretisch verfügbaren Flächen

Unter Berücksichtigung der Flächenbestimmung (z. B. Grenzabstände, siehe Kapitel 5.1) resultiert über alle für Variante 1 betrachteten Flächen ein maximales Parkplatzpotenzial, welches den Bedarf bei weitem überschreitet. Aufgrund der Bewertung der theoretischen Flächen wird eine Optimierung vorgenommen, um ein stimmiges PP-Angebot für Variante 1 zu erhalten. Die Reduktion ist nachfolgend beschrieben. Bei Flächen ohne Anpassung wird eine kurze Begründung abgegeben, warum die Nutzung im vollen Umfang erfolgen soll.

Nr.	Name	Anpassung ggü. max. Potenzial	Begründung
1	Hirschberg	Keine	Die Topografie (Hanglage) und die schmale Parzelle sind zwar Kostentreiber für die Erstellung der Parkierungsflächen, der Verlust von anders nutzbarem Land ist dagegen vernachlässigbar (abgesehen von einer Freifläche liegt keine sinnvolle alternative Nutzung auf der Hand). Zudem ist die Fläche verkehrstechnisch optimal erschlossen und die Parkierung funktioniert auch sehr gut für den Besuch des Dorfes Appenzell. Eine maximale Ausnutzung dieses Standortes bietet sich darum an.
6	Steig	Ausschluss	Die Fläche wird aufgrund des geringen Potenzials, der ungünstigen Erschliessung und der Distanz zur Haltestelle der AB komplett ausgeschlossen.
17	Zielplatz	Reserve	Die Lage bedingt in jedem Fall einen Shuttle-Service zu den Ankunftsorten (Fussdistanz zum Bahnhof Appenzell zu weit), zudem stellt der Platz eine strategische Reserve des Bezirks Appenzell dar. Die Knotenpunkte in der Umgebung (z. B. Zielkreisel) sind zudem nicht auf eine zusätzliche verkehrliche Belastung ausgelegt. Parkmöglichkeiten im Dorf sollen dem Verkehr des Dorfs zur Verfügung stehen. Allenfalls können Alternativen zum Zielplatz in Frage kommen: Das Areal der aktuellen Migros wäre so eine.
18	Weissbad Alte Post	Ausschluss	Die Besitzverhältnisse (drei Eigentümer: Bezirk, Privatperson und Swisscom) sowie die Lage in der Kernzone, wie auch die dreigeschossige Ausführung (um ein sinnvolles Angebot zu erhalten) lässt die Fläche trotz guter Bewertung in den Hintergrund treten. Sie soll als Reserve des Bezirks Schwende-Rüte für ein Wohnbauprojekt mit vergrößerter Tiefgarage betrachtet werden, jedoch nicht in die definitive Variante 1 einfließen.
21	Gringel	Ausschluss	Einerseits ist die Verkehrsanbindung des Areals für eine grössere Parkmöglichkeit zu schwach (gilt für beidseitige Erschliessung, via Dorf und via Weissbadstrasse; Engnis Falken/Metzibrücke) und andererseits werden für das Areal Ideen für eine anderweitige Nutzung bevorzugt.

Nr.	Name	Anpassung ggü. max. Potenzial	Begründung
22	Nanisau	Reduktion	Aufgrund der kritisch bewerteten Baurechtssituation sowie der Befestigung heute rein landwirtschaftlicher genutzter Flächen wird eine Reduktion der zu realisierenden Fläche vorgeschlagen. Die Ausführung als Parkdeck optimiert das Verhältnis von Anzahl PP zu Grundflächenbedarf, gleichwohl ist eine relativ kostengünstige Realisierung der Freiflächenparkierung hier möglich. Positiv ist weiter, dass die Reiseverlängerung an die Zielorte für die Gäste ist bei der Fläche Nanisau minimiert ist.

Tabelle 11: Anpassung Flächen für Variante 1

5.2.3 Umsetzungsvorschlag für Variante 1

Aufgrund der Analysen aus Kapitel 5.2.2 wird folgende Kombination von Flächen mit der jeweiligen Ausführung vorgeschlagen:

Nr.	Name	Variante 1: optimiert		Ausführung	Anzahl Parkplätze	Kosten Erstellung		
		Fläche Parkierung eben, angepasst	nutzbare Fläche (*# Geschosse)			CHF min.	CHF max.	Ø CHF Kosten/PP (min.)
1	Hirschberg Steig	3'600	7'200	2 Geschosse Untergeschoss + EG	240	5'580'000	6'720'000	23'250
6	(Weissbad)	-	-					
17	Zielplatz Weissbad	-	-					
18	Alte Post	-	-					
21	Gringel	-	-					
22	Nanisau	10'400	20'800	2 Geschosse: Parkdeck	690	9'143'000	11'040'000	13'251
Total		14'000	28'000		930	14'723'000	17'760'000	15'831

Tabelle 12: Umsetzungsvorschlag Variante 1; Flächen, Ausgestaltung, Anzahl Parkplätze und Kosten

Als Auszug aus dem Geoportal des Kantons AI können die beiden Flächen wie folgt dargestellt werden:

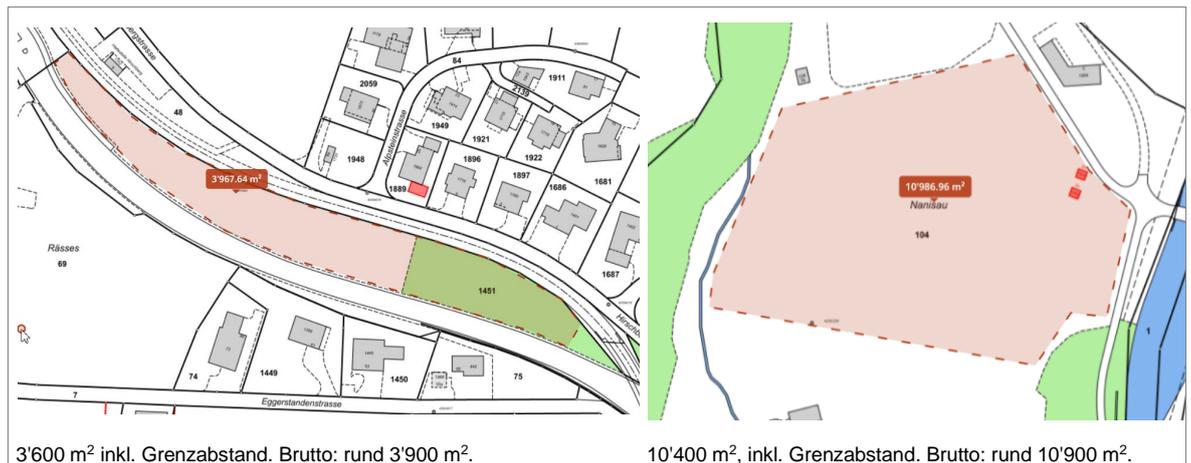


Abbildung 10: Darstellung Flächen des Umsetzungsvorschlags von Variante 1

In der graphischen Übersicht zeigt sich die Variante 1 wie folgt:

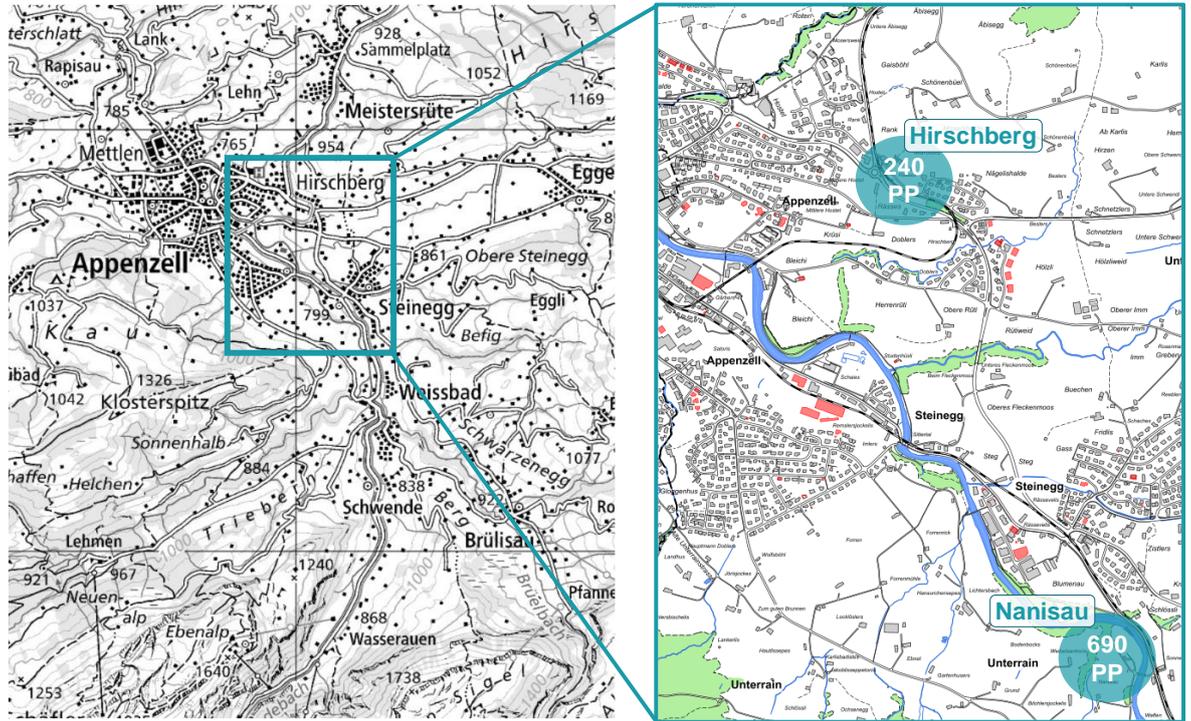


Abbildung 11: Variante 1, Standorte und Anzahl PP

Die Variante fokussiert auf zwei Standorte mit einer grossen Kapazität für Parkplätze. Beide Standorte sind gut bis sehr gut von den AB erschlossen – ausserhalb von Spitzentagen dürfte damit der Bedarf für einen Shuttleservice entfallen.

Mit den im Vollausbau angebotenen zusätzlich rund 930 Parkplätzen stehen gesamthaft für Brülisau und Wasserrauen somit rund 1'710 witterungsunabhängige Parkplätze zur Verfügung. Damit können nur die rund 15 Tage mit den höchsten Nachfragespitzen nicht abgedeckt werden – bezogen auf die analysierte Nachfrage 2022/2023. Bei der prognostizierten Nachfrage für 2040 erhöht sich die Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» auf 25 Tage.

Wie erwähnt, handelt sich hierbei um eine summarische Betrachtung: Es kann somit vorkommen, dass an einem Spitzentag die Parkplätze in Wasserrauen schneller voll sind als in Brülisau. Die zusätzlichen PP im Hirschberg und der Nanisau würden demnach erst von Gästen von Wasserrauen benützt werden. Es ist ebenfalls denkbar, dass die neuen zusätzlichen PP nur von Gästen von Wasserrauen benützt werden, während die vorhandenen PP in Brülisau ausreichen und somit keine Nutzung von Gästen von Brülisau stattfindet. Von Seiten der touristischen Leistungsträger wurde gefragt, wie sichergestellt werden könne, dass die PP in der Nanisau und im Hirschberg dem Alpsteintourismus zugutekommen, wenn eine Veranstaltung im Dorf stattfindet. Von Ausnahmen abgesehen (z. B. Jubiläumsschwingfest) genügen die vorhanden PP im Dorf. Zudem stehen für spezielle Anlässe die PP von Grossverteilern teilweise bereits heute und weitere voraussichtlich zukünftig an Sonntagen zur Verfügung.

Betrachtungselement	Kennzahlen	Kennzahlen
	Variante 1; Nachfrage 2023	Variante 1; Nachfrage 2040
Parkplätze befestigt in Ankunftsorten ^{a)}	1'710	1'710
Parkplätze unbefestigt in Ankunftsorten ^{b)}	0	0
Maximale Parkplatznachfrage in Ankunftsorten	2'100	2'500
Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag in Ankunftsorten	1'960	2'360
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP	-390*	-790*
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag	-250*	-650*
Anzahl Tage, an welchen die PP-Nachfrage das PP-Angebot übersteigt ¹⁴	15 Tage	25 Tage ^{c)}

a) Die Anzahl PP Variante 1 bezieht sich auf den Vollausbau der Variante.
b) Die Aufhebung der unbefestigten Parkplätze ist eine Rahmenbedingung von Variante 1. Die Aufhebung ist etappiert vorzusehen.
c) Die 25 Tage resultieren aus einer linearen Hochrechnung ausgehend von der heutigen Nachfrage. D. h. es werden keine Massnahmen berücksichtigt, welche die zusätzliche Nachfrage brechen bzw. auf andere Zeiten oder Tage verteilen würden.

* Nachfrageüberschuss (zu wenige PP)

Tabelle 13: Herleitung Anzahl Tage mit "Nachfrageüberschuss", Variante 1 Ist und 2040

Damit eine erfolgreiche Umsetzung der Variante 1 gewährleistet ist, werden nachfolgend verschiedene Aspekte beleuchtet, die es zu berücksichtigen gilt.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten für ein Funktionieren der Variante:

- Sämtliche Parkierungsflächen (auch die bestehenden, befestigten Parkierungsflächen in Brülisau und Wasserauen) müssen zwingend an ein Parkleitsystem angebunden sein (mehr Informationen zu einem möglichen Parkleitsystem, siehe Kapitel 5.4).
 - Als Teil des Parkleitsystems muss der MIV bei voller Kapazitätsauslastung mit dynamischen Informations-, Verbots- und Gebotstafeln von den Ankunftsorten ferngehalten werden.
 - Der Ahndung muss, speziell in der Einführungsphase, viel Gewicht beigemessen werden, Zuwiderhandlungen müssen sanktioniert werden.
- Die öV-Erschliessung von Brülisau ist ab Steinegg sicherzustellen, damit die Parkierung in der Nanisau eine direkte Anbindung nach Brülisau erhält (ausserhalb eines möglichen Shuttlebetriebs).
- An Spitzentagen ist ein Shuttlebetrieb zwischen Hirschberg (in Abstimmung und zusätzlich zum heute bestehenden), Nanisau und den Ankunftsorten vorzusehen.
- An den Spitzentagen, an welchen die Nachfrage das PP-Angebot übersteigt, sind neben dem Parkleitsystem folgende weitere Massnahmen denkbar, um die Spitzen zu brechen und eine geordnete Parkierung sicherzustellen (siehe auch Kapitel 5.4):
 - Reservationssystem der im Parkleitsystem eingebundenen Parkplätze und Echtzeitinformation über verbleibende Kapazitäten auf verschiedenen Kanälen. Mit einem Reservationssystem wären die in der SWOT-Analyse erwähnten exklusiven Parkplätze in den Ankunftsorten umsetzbar.
 - Zufahrt zu den Ankunftsorten bei Vollaustung nur mit Berechtigung. Diese kann z. B. über das Autokennzeichen oder über einen individuell gelösten QR-Code erfolgen.
 - Strikte Kontrolle der Einhaltung und Ahndung bei Zuwiderhandlung des Verkehrsregimes.
- Kantonsweit ist eine abgestimmte Bepreisung der Parkierung zu realisieren (Massnahme T2 der Tourismuspolitik). Dies umfasst privat bewirtschaftete (touristische) Parkplätze, wie auch Parkplätze der öffentlichen Hand.

¹⁴ Variante 1 bietet zusätzliche Parkplätze, welche für beide Ankunftsorte (Wasserauen und Brülisau) funktionieren an. Aus diesem Grund wird die Nachfrage der beiden Zielorte zusammen betrachtet. Da die absoluten Spitzentage in den beiden Ankunftsorten datumsässig nicht deckungsgleich sind, können andere Aussagen zur Spitzendeckung resultieren als in Variante 2, wo die Parkplätze jeweils nur einem Ankunftsort dienen und damit die jeweiligen Spitzen massgebend sind.

- Parallel zur Umsetzung der Variante in Etappen müssen die heutigen Wiesen-Überlaufparkplätze in Wasserauen und Brülisau schrittweise aufgehoben werden. Je nach Stärke der Fokussierung auf flankierende Massnahmen ist die Einschränkung des MIV oder der Transfer der Nachfrage auf die neuen Parkflächen zu terminieren. Allfällige gesetzliche Grundlagen sind prioritär abzuklären und/oder zu erarbeiten.

Mit den oben aufgeführten Massnahmen soll eine effizientere Bewirtschaftung der Parkplätze ermöglicht werden, beispielsweise mit einer Erhöhung der Anzahl Belegungen an Spitzentagen. Gleichzeitig soll eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger angestrebt werden. Zusammenfassend bedeutet dies, dass die Tage, an welchen die vorhandenen PP nicht ausreichen, um die Nachfrage zu decken, abnehmen werden. Dabei soll aber die absolute Anzahl Gäste nicht zurück gehen.

Mit gezielten Massnahmen¹⁵ kann weiter darauf eingewirkt werden, dass «wertschöpfungsintensive» Gäste (längere Aufenthaltsdauer, Nutzung der touristischen Infrastruktur wie Restaurants oder Bergbahnen) bevorzugt behandelt werden. Hingegen soll der Verkehr wertschöpfungsschwacher Gästesegmente (bspw. Kurzzeitparkierer¹⁶ mit max. 90 Minuten Parkierdauer) vermehrt auf alternative Verkehrsträger – insbesondere Velo, allenfalls auch in Kombination mit Shuttleangeboten – umgelagert werden¹⁷.

Weitere Hinweise zur Umsetzung:

- Eine etapierte Umsetzung wird empfohlen. Folgende Umsetzungsreihenfolge bietet sich an:
 1. Die Einführung eines Parkleitsystems, welches alle zu diesem Zeitpunkt relevanten Flächen¹⁸ umfasst, ist die Grundlage der Umsetzung. Das Parkleitsystem muss zudem so erweiterbar sein, dass auch die zusätzlichen Flächen (Hirschberg und Nanisau) integriert werden können, sobald diese genutzt werden können. Schon nach der Einführung des Parkleitsystems können Erfahrungen gesammelt und es kann dynamisch auf die gewonnenen Erkenntnisse reagiert werden.
 2. Hirschberg: Durch die mögliche Mehrfachnutzung für das Dorf Appenzell und die Zielorte, sowie die absolut betrachtet geringere Investition, bietet sich der Standort Hirschberg als nächster Schritt der Umsetzung der Variante 1 an. Die Umsetzungshorizonte für die Schaffung von neuen Parkmöglichkeiten sind im Anhang 5 dargestellt.
 3. Nanisau: Als zweiter Ausbauschritt kann in der Nanisau auf die Erfahrungen im Gesamtsystem reagiert werden und die Anzahl Parkplätze ggf. dem Bedarf angepasst werden (das heisst bei niedriger Nachfrage könnte auf das Parkdeck verzichtet werden, bei höherer Nachfrage allenfalls die Fläche vergrössert oder nach weiteren Flächen gesucht werden, für letzteres siehe nächsten Punkt).
- Sollte sich die Nachfrage stärker als gemäss den Prognosen entwickeln und weiterhin auf die Spitzentage konzentrieren, so wäre eine Erweiterung der Parkflächen im Grossraum Ziel¹⁹ oder beim Sammelplatz als Ergänzung denkbar. Der Sammelplatz wird in keiner Variante explizit aufgeführt, könnte aber langfristig

¹⁵ Prioritäre Vergabe der («exklusiven») Parkplätze in den Ankunftsorten für Gäste mit langem Aufenthalt, beispielsweise in Kombination mit einer Übernachtung oder degressive Parkgebühren (erste Stunde teurer als Folgestunden).

¹⁶ Es ist davon auszugehen, dass ein Grossteil der Kurzzeitparkierenden lokale Touristen ist. Für diese kann die Anreise mit dem Velo attraktiv sein – allenfalls auch in Kombination mit einem Shuttlebus. Ein Parkieren des eigenen PW für kurze Zeit im Hirschberg oder der Nanisau, Umstieg auf Shuttlebus und – in Abhängigkeit der gesamten Auslastung – Pflicht der Reservation der Parkplätze dürfte für lokale Gäste wenig attraktiv sein – Reservation und Anreiseplanung entfallen bei einer Anreise mit dem Velo.

¹⁷ Siehe dazu auch die Diskussion um Einschränkung wertschöpfungsschwacher Touristensegmente in Lauterbrunnen.

¹⁸ Damit ist insbesondere das Angebot an befestigten Parkplätzen in Brülisau und Wasserauen gemeint. Später hinzukommende Standorte (Nanisau) müssen selbstverständlich in das Parkleitsystem eingebunden werden.

¹⁹ Ob in diesem Fall tatsächlich der Zielplatz im Fokus steht oder allenfalls andere Flächen und Optionen in den Vordergrund rücken, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Andere Optionen könnten die Nutzung von bestehenden (Tiefgaragen-) Parkplätzen von Firmen oder Detailhändlern an Sonntagen sowie heute noch nicht verfügbare Entwicklungsflächen (z. B. aktuelle Migros) sein.

als strategische Weiterentwicklungsfläche für die Zufahrt aus Richtung St. Gallen dienen. In diesem Fall müsste zwecks Zonenänderung ein Richtplanverfahren im Bezirk Appenzell durchgeführt werden.

5.2.4 Bewertung Variante 1 durch die Begleitgruppe

Die touristischen Leistungsträger der Begleitgruppe äusserten ihre Bedenken zu dieser Variante. Sie bemängeln, dass die Gäste nicht immer in ihren Privatfahrzeugen bis zu den Ankunftsorten gelangen können. Allfällige nötige Umsteigevorgänge bewerten sie negativ. Zudem werden die Betriebskosten, welche durch Angebote der letzten Meile verursacht werden, kritisch betrachtet. Ebenfalls negativ erwähnt wird die Komplexität und Nutzer(un)freundlichkeit eines Parkleit- und Reservationssystems. Dies gilt für alle Varianten. Von Seiten Lenkungsausschuss wird kritisch auf die langen Realisierungszeiträume für Infrastrukturmassnahmen hingewiesen, ebenfalls wird die heutige Situation ohne Lenkung und Regulierung bei erschöpfter Parkplatzzkapazität (mit und ohne Wiesenparkplätze) als unbefriedigend für die Gäste erwähnt, wenn Stausituationen auftreten. Von allen beteiligten werden die Kosten als hoch und die Finanzierung als kritisch eingestuft (gilt auch für Variante 2).

5.2.5 Bewertung Variante 1 durch die Rapp AG

Die Variante 1 erhält gemäss Bewertungsschema aus Tabelle 4 eine Gesamtbewertung von 0.20, was eher einer positiven Bewertung entspricht.

Kriterium	Gewicht	Bewertungsgrösse				
Gesamtkosten über 10 Jahre	5%	2 sehr tief	1 tief	0 mittel	-1 hoch	-2 sehr hoch
Problemlösung Wasserauen	10%	2 sehr stark	1 stark	0 mittel	-1 schwach	-2 sehr schwach
Problemlösung Brülisau	5%	2 sehr stark	1 stark	0 mittel	-1 schwach	-2 sehr schwach
Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung	10%	2 starke Zunahme	1 leichte Zunahme	0 weder noch	-1 leichte Abnahme	-2 starke Abnahme
Konformität mit kantonalen Strategiepapieren*	25%	2 komplett	1 teilweise	0 weder noch	-1 leicht gegen Ziele	-2 stark gegen Ziele
Verträglichkeit, keine Mehrbelastung (auch nicht andernorts)	10%	2 vollständig	1 teilweise	0 weder noch	-1 leicht unverträglich	-2 stark unverträglich
Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung	20%	2 hoch	1 mittel	0 neutral	-1 mittlere Ablehnung	-2 hohe Ablehnung
Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus	15%	2 gross	1 mittel	0 weder noch	-1 mittel gegen	-2 stark gegen
Total	100%					
Gesamtbewertung	0.20					

* Gesamtverkehrsstrategie / Tourismuspolitik / kantonaler Nutzungsplan Wasserauen (KNP)

Tabelle 14: Bewertung Variante 1

Die Einschätzung der einzelnen Kriterien können durch die Verkehrsexperten wie folgt begründet werden:

- **Gesamtkosten über 10 Jahre:** bei minimalen abgeschätzten Grobkosten von rund 15 Mio. Franken für die 930 zusätzlichen Parkplätze, müssten pro Tag und Parkplatz CHF 4.30 an Einnahmen generiert werden. Bei angenommenen Tagestarif von 15 Franken pro Parkplatz bedürfte dies einer Auslastung jedes Parkplatzes von 106 Tagen pro Jahr. Berechnungsbeispiel, siehe Anhang 6. Die Erstellungskosten könnten also nur bei sehr guter Auslastung aller Parkplätze (durch Mehrfachnutzung) annähernd gedeckt werden.

Zusätzlich zu den reinen Erstellungskosten sind in einer Vollkostenrechnung noch folgende Elemente zu berücksichtigen:

- Unterhalts- und Betriebskosten der Parkierungsanlage.
- Unterhalts- und Betriebskosten der nötigen flankierenden Massnahmen (Parkleitsystem, Reservationssystem).
- Personalkosten für Kontrolle und Ahndung.

- Kosten für Angebote der letzten Meile, um die neuen Parkierungsflächen mit den Ankunftsorten über das heute bestehende Angebot hinaus zu erschliessen.

Aus einer reinen Kostenperspektive lässt sich Variante 1 nicht nur durch Einnahmen aus der Parkierung finanzieren. Es bräuchte eine Vorfinanzierung mit gewissem Risiko, Abklärung zu Mehrfachnutzungen zur Erhöhung der Auslastung und eine anderweitige Finanzierung der Betriebs- und Erschliessungskosten.

- **Problemlösung Wasserauen:** Bei Vollausbau der Variante ist mit einer weitgehenden Entlastung der Probleme von Wasserauen zu rechnen. Mit dem zusätzlichen Parkplatzangebot verbleiben nur wenige Spitzentage mit «Nachfrageüberschuss». Mittels der oben beschriebenen «Voraussetzungen und Abhängigkeiten für ein Funktionieren der Variante²⁰» kann davon ausgegangen werden, dass auch die Spitzen dieser Tage grundsätzlich geordnet abgewickelt werden können.
- **Problemlösung Brülisau:** Die Parkierungsprobleme werden grundsätzlich analog Wasserauen gelöst. Durch die weniger gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (bzw. die Lage der Parkierungsstandorte in der Nähe der AB), welche nur Wasserauen bedient, wird dieses Kriterium etwas weniger gut bewertet.
- **Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung:** Einerseits kann es durch den Bedarf der Spitzenbrechung an einigen Spitzentagen sowie die Abnahme der Convenience (durch Umsteigen bei neuen Parkierungsmöglichkeiten) zu einer gewissen Abnahme der touristischen Wertschöpfung kommen, andererseits garantiert die höhere Anzahl witterungsunabhängiger PP ein deutlich besseres Angebot und eine höhere Kapazität bspw. nach Regenfällen. Durch Planbarkeit und eine klare Verkehrslenkung wird das Anreiseerlebnis verbessert, gleichzeitig kann mit gezielten Massnahmen der wertschöpfungsintensive Tourismus gefördert werden.
- **Konformität mit kantonalen Strategiepapieren:** Der Qualitätstourismus, die Steuerung der Nachfrage sowie das grundsätzliche Verlagern des Verkehrs werden durch die Variante nicht gefördert bzw. erreicht. Einzig für die letzte Meile ist eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger nötig, sobald die PP-Kapazität in den Ankunftsorten ausgeschöpft ist – was allerdings nur an hochfrequentierten Tagen der Fall ist.
- **Verträglichkeit, keine Mehrbelastung** (auch nicht andernorts): Es ist zu erwarten, dass der touristische Verkehr – auch aufgrund des guten witterungsunabhängigen Parkplatzangebotes – wie im Bericht Tourismuspolitik beschrieben, weiter zunimmt. Damit nimmt auch die Belastung entlang der Zufahrtsachsen weiter zu. Eine Verlagerung auf andere Zufahrtswege findet hingegen nicht statt. Die Durchfahrt Weissbad (Engstelle) wird an Tagen mit hoher Nachfrage entlastet.
- **Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung:** Es sind kontroverse Haltungen zur Variante 1 zu erwarten – abhängig von der Betroffenheit durch die Elemente der Variante. Generell lassen sich immer wieder Mehrheiten für das (zumindest temporäre) Lösen von Problemen durch Infrastruktur finden. Ein weiterer Aspekt innerhalb der hier bewerteten sozialen Nachhaltigkeit ist aber die Höhe der von der Allgemeinheit zu tragenden Investitionskosten. Grosse Kredite für verkehrspolitische Vorhaben im Bereich Strassenverkehr sind vielerorts sehr umstritten – insbesondere dann, wenn die Wirkung auf wenige Anspruchsgruppen fokussiert. Die neuen, zentrums- und dorfnahe entstehenden und für Mehrfachnutzungen (z.B. lokale Anlässe) zur Verfügung stehenden Parkplätze, könnten dagegen durchaus im Sinne der Stimmbevölkerung sein.
- **Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus:** Die Variante kann kaum als innovativ oder als zukunftsgerichtet betrachtet werden. Je mehr befestigte Parkmöglichkeiten zur Deckung der Gästebedürfnisse angeboten werden desto weniger Einflussmöglichkeiten auf eine nachhaltige Tourismusentwicklung sind vorhanden. Die Parkierung wird zwar geregelt abgewickelt aber je nach Anzahl verfügbarer Parkmöglichkeiten nicht bzw. kaum eingeschränkt. Damit wird – wiederum je nach Parkplatzangebot –

²⁰ Siehe entsprechenden Abschnitt in Kapitel 5.2.3 bzw. weiterführende Hinweise zu Möglichkeiten ohne Ausbau von Parkierungsflächen in Kapitel 5.4

nur ein kleiner Beitrag zu einem langfristig tragbaren, nachhaltigen Tourismus geleistet.
Bei diesem Kriterium wird der quantitative Aspekt des Tourismus nicht bewertet, dies ist Teil des obigen Kriteriums «potenzieller Einfluss auf die touristische Wertschöpfung».

5.3 Variante 2: Parkierung in den Ankunftsorten

5.3.1 Beschrieb und Ansatz von Variante 2

Die Variante 2 baut auf der Logik der Stossrichtung 2 «Vor Ort in den touristischen Ankunftsorten» auf. Der Ausbau in den Destinationen Brülisau und Wasserauen (inklusive Schwende/Baslern) soll an denjenigen Orten mehr Parkmöglichkeiten bieten, welche die Zieldestination der Nachfrage darstellt. Dadurch würden gegenüber heute keine grossen Veränderungen im Erschliessungskonzept resultieren.

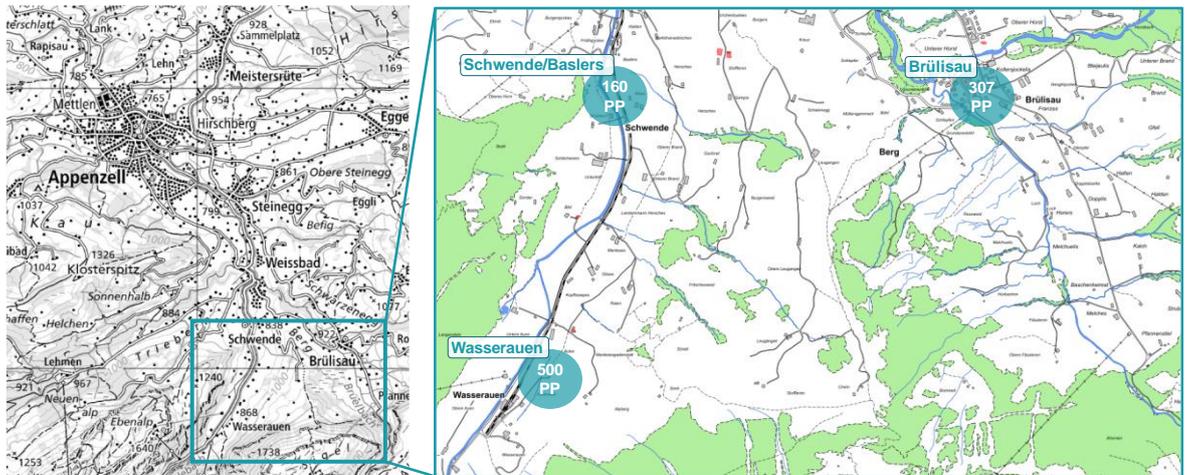


Abbildung 12: Variante 2, maximal vorgeschlagenes Potenzial an zusätzlichen Parkplätzen

Grundkennzahlen für die Variante

a) Wasserauen

Als Referenz wird der Tag mit der fünf stärksten Nachfrage betrachtet. Gegenüber dem heutigen Zustand (ohne Wiesen PP) fehlen mit Variante 2 im Szenario 2023 für den Referenztag in Wasserauen 122 bzw. im Szenario 2040 364 befestigte Parkplätze (siehe letzte Zeile der nachfolgenden Tabelle). Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen in Wasserauen (Gewässer- und Grundwasserschutz, kantonaler Nutzungsplan in Erarbeitung, beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten ausserhalb der Bauzone) ist die Flexibilität in der Entwicklung der Parkplätze limitiert. Weitere Details sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Betrachtungselement	Anzahl Parkplätze bzw. Parkplatznachfrage			
	IST-Situation	Ausbau Variante 2 (neue PP)	Variante 2 Szenario 2023	Variante 2 Szenario 2040
Parkplätze befestigt Wasserauen ²¹	350	+737	1'087 (737 zusätzliche PP, siehe Tabelle 20)	1'087
Parkplätze unbefestigt Wasserauen	570		--	--
Maximale Parkplatznachfrage in Wasserauen	1'295	1'295	1'295	1'554
Parkplatznachfrage 5. stärkster Tag Wasserauen	1'209	1'209	1'209	1'451
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP	-945*	-558*	-208*	-467*
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag	-859*	-427*	-122*	-364*

* Nachfrageüberschuss (zu wenige PP)

Tabelle 15: Grundkennzahlen der Variante 2 – Wasserauen

Zu den einzelnen Spalten in obiger Tabelle sind folgende Bemerkungen relevant:

- **IST-Zustand:** Im Ist-Zustand kann in Wasserauen unter Berücksichtigung sämtlicher Wiesen-PP die maximale Spitze der Parkplatznachfrage von 1'295 Parkplätzen nicht abgedeckt werden.
- **Ausbau Variante 2 (neue PP)** (siehe Tabelle 20): Die 737 zusätzlichen Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag von Variante 2 decken alleine die Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag deutlich nicht ab. Es würden in dieser rein theoretischen Betrachtung 427 Parkplätze fehlen.
- **Variante 2, Szenario 2023:** Werden sämtliche witterungsunabhängige Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag der Variante betrachtet, resultieren 1'087 Parkplätze (350 bestehende und 737 neue). Diese decken die Nachfrage fast ab. Der Nachfrageüberschuss ist am 5. stärksten Tag mit 122 fehlenden Parkplätzen relativ gering. An den Tagen mit Nachfrageüberschuss sind Massnahmen zu ergreifen, welche die Spitzen brechen, siehe Kap. 5.3.3.
- **Variante 2, Szenario 2040:** Siehe vorhergehende Bemerkung. Massnahmen sind langfristig darauf auszurichten, den Nachfragewuchs auf heute nachfrageschwächere Tage zu transferieren (siehe Tourismuspolitik). Ohne weitere Massnahmen würden am 5. Stärksten Tag 364 Parkplätze fehlen.

b) Brülisau

Als Referenz wird der Tag mit der fünftstärksten Nachfrage betrachtet. Gegenüber dem heutigen Zustand (ohne Wiesen PP) fehlen mit Variante 2 im Szenario 2023 für den Referenztag in Brülisau 243 bzw. im Szenario 2040 421 befestigte Parkplätze (siehe letzte Zeile der untenstehenden Tabelle). In Brülisau gibt es im Vergleich zu Wasserauen mehr Flächen ausserhalb der Landwirtschaftszone, welche sich grundsätzlich für eine Parkplatznutzung eignen würden. Dass aktuell keine Planungsinstrumente (KNP) in Planung sind und Brülisau nicht in Grundwasserschutzarealen oder -Zonen liegt, erhöht die Flexibilität in der Entwicklung der Parkplätze. Weitere Details sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

²¹ Betrachtet werden hier die Anzahl Parkplätze am Ankunftsort Wasserauen (inkl. Baslers).

Betrachtungselement	Anzahl Parkplätze bzw. Parkplatznachfrage			
	IST-Situation	Ausbau Variante 2 (neue PP)	Variante 2 Szenario 2023	Variante 2 Szenario 2040
Parkplätze befestigt Brülisau ²²	430	+220	650 (220 zusätzliche PP, siehe Tabelle 20)	650
Parkplätze unbefestigt Brülisau	649		--	--
Maximale Parkplatznachfrage in Brülisau	953	953	953	1'143
Parkplatznachfrage 5. stärkster Tag Brülisau	893	893	893	1'071
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP, gerundet	-523*	-733*	-303*	-493*
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag, gerundet	-463*	-673*	-243*	-421*

* Nachfrageüberschuss (zu wenige PP)

Tabelle 16: Grundkennzahlen der Variante 2 - Brülisau

Zu den einzelnen Spalten in obiger Tabelle sind folgende Bemerkungen relevant:

- **IST-Zustand:** Im Ist-Zustand kann in Brülisau unter Berücksichtigung sämtlicher Wiesen-PP die maximale Spitze der Parkplatznachfrage von 953 Parkplätzen problemlos abgedeckt werden.
- **Ausbau Variante 2 (neue PP)** (siehe Tabelle 20): Die 220 zusätzlichen Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag von Variante 2 decken alleine die Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag bei weitem nicht ab. Es würden in dieser rein theoretischen Betrachtung 673 Parkplätze fehlen.
- **Variante 2, Szenario 2023:** Werden sämtliche witterungsunabhängige Parkplätze gemäss Umsetzungsvorschlag der Variante betrachtet, resultieren 650 Parkplätze (430 bestehende und 220 neue). Der Nachfrageüberschuss liegt am 5. stärksten Tag bei 243 fehlenden Parkplätzen. An den Tagen mit Nachfrageüberschuss sind Massnahmen zu ergreifen, welche die Spitzen brechen, siehe Kap. 5.3.3.
- **Variante 2, Szenario 2040:** Siehe vorhergehende Bemerkung. Massnahmen sind langfristig darauf auszurichten, den Nachfragzuwachs auf heute nachfrageschwächere Tage zu transferieren (siehe Tourismuspolitik). Ohne weitere Massnahmen würden am 5. Stärksten Tag 421 Parkplätze fehlen.

Die nachfolgende Abbildung fasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Variante 2 zusammen:

²² Betrachtet werden hier die Anzahl Parkplätze am Ankunftsort Brülisau (inkl. Pfannenstiel).



Abbildung 13: SWOT-Analyse für Variante 2

5.3.2 Flächenübersicht, Ausgestaltung und Potenzial

Übersicht über theoretisch mögliche Flächen

In einer ersten Übersicht werden die theoretisch möglichen Flächen sowie deren Ausgestaltung bei einer Umsetzung der Parkierung dargestellt (für Kartenausschnitte siehe Anhang 4). Wichtig: es werden nur diejenigen Flächen in der Betrachtung berücksichtigt, welche einen Ausbau gegenüber dem heutigen Zustand erfahren sollten. Das bedeutet, dass befestigte, witterungsunabhängige Parkierungsflächen, welche bereits heute in Gebrauch sind und auf welchen kein Ausbau vorgeschlagen wird, nicht in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt werden.

Weiter ist zu erwähnen, dass der kantonale Nutzungsplan Wasserauen (KNP) nicht vorsieht, auf bestehenden befestigten Parkplätzen ein Parkdeck zu errichten oder heutige Wiesenparkplätze zu befestigen. Die Variante

schlägt jedoch solche Vorhaben vor, berücksichtigt dabei aber den Perimeter des KNP. Damit ist sichergestellt, dass die vorgeschlagenen neuen PP die Gewässerschutzzone nicht tangieren.

Grundinformationen										Variante: maximales Potenzial		
Nr.	Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Grundstücksfläche	Fläche Parkierung eben	Kommentar Fläche	zusätzlich nutzbare Fläche (# Geschosse)	Ausführung	Kommentar		
7	Wasserauen P1.2	1297.S+ 1300.S	BZSR	Wasserauen	1'866	1'600	Zusammen mit P1.3 zu betrachten, grösste zusammenhängende Fläche = Überdeckung mit Parkdeck, ohne Grenzabstand, bereits als PP genutzt	1'600	1 neues Geschoss: Parkdeck	Zusammen mit P1.3 zu betrachten		
7	Wasserauen P1.3	1296.S	BZSR	Wasserauen	4'259	4'200		4'200	1 neues Geschoss: Parkdeck	grösste zusammenhängende Fläche = Parkdeck		
8	Ackerweid P2	376.S	BZSR	Wasserauen	45'396	5'700	Landwirtschaftszone, mit Gewässer- und Grenzabstand, bereits als Überlauf-PP genutzt	5'700	Flächenparkierung	Gemäss Projekt LWE, jedoch Reduktion auf KNP-Perimeter		
11	Brülisau HKDS.1	1801	BZSR	Brülisau	2'604	2'600	ohne Grenzabstand, bereits als PP genutzt	2'600	1 neues Geschoss: Untergeschoss	UG minimiert Einschränkung Ortsbild		
13	Rössliwiese HKDS.5	2387.R	BZSR	Brülisau	3'700	2'200	ohne Freihaltezone, Hanglage gegen Bach, bereits als PP genutzt, mit Grenzabstand	2'200	1 neues Geschoss: Untergeschoss	UG minimiert Einschränkung Ortsbild		
15	Kronenhalde 3 GE	1927.R	BZSR	Brülisau	4'471	2'200	alte Projektidee vorhanden; Fläche zusammen mit Teil von Parzelle 1802, reduktion auf Flächen ausserhalb Landwirtschaftszone mit Grenzabstand	4'400	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	Ausnutzung Hanglage		
20	Baslers	220.S	BZSR	Schwende	5'317	4'000	Landwirtschaftszone, jedoch bereits als PP genutzt, mit Gewässerabstand	4'000	Flächenparkierung	Günstige Möglichkeit, rel. grosse Fläche		
Total					67'613	22'500		24'700				

Tabelle 17: Grundinformationen der möglichen Flächen für Variante 2

Parkplatzpotenzial

In einem zweiten Schritt wird die Anzahl zusätzlicher möglicher Parkplätze aufgrund der oben beschriebenen Ausführung bestimmt. Anhand von Richtkostensätzen können die Kosten in einer minimal – maximal Ausprägung bestimmt werden. Mittels der Kriterien aus Tabelle 3 wird eine Bewertung der einzelnen Flächen vorgenommen. Wichtig dabei ist, dass die Bewertungen der einzelnen Flächen variantenspezifisch sind und darum nicht zwischen den Varianten verglichen werden können.

Grundinformationen			Maximales Potenzial										
Nr.	Name	zusätzlich nutzbare Fläche (# Geschosse)	Ausführung	Anzahl Parkplätze	Bewertung # PP	Kosten Erstellung						Baurecht/ Realisierbarkeit	Gesamtbewertung
						CHF min.	CHF max.	Ø CHF Kosten/PP (min.)	Bewertung Kosten	Nutzerakzeptanz	Bewertung		
7	Wasserauen P1.2	1'600	1 neues Geschoss: Parkdeck	53	++	800'000	960'000	15'000	+	++	+	6	
7	Wasserauen P1.3	4'200	1 neues Geschoss: Parkdeck	140	++	2'100'000	2'520'000	15'000	+	++	+	6	
8	Ackerweid P2	5'700	Flächenparkierung	307	++	3'530'500	4'298'000	11'500	++	++	--	4	
11	Brülisau HKDS.1	2'600	1 neues Geschoss: Untergeschoss	87	-	3'033'333	3'640'000	35'000	--	++	++	1	
13	Rössliwiese HKDS.5	2'200	1 neues Geschoss: Untergeschoss	73	-	2'566'667	3'080'000	35'000	--	+	+	-1	
15	Kronenhalde 3 GE	4'400	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	147	+	3'410'000	4'106'667	23'250	-	++	+	3	
20	Baslers	4'000	Flächenparkierung	160	+	1'840'000	2'240'000	11'500	++	++	--	3	
Total		24'700		967		17'280'500	20'844'667						

Tabelle 18: Mögliche Flächen, PP-Potenzial²³ und Bewertung Flächen; Variante 2

Optimierung der theoretisch verfügbaren Flächen

Unter Berücksichtigung der Flächenbestimmung (z. B. Grenzabstände, siehe Kapitel 5.1) resultiert über alle für Variante 2 betrachteten Flächen ein maximales Parkplatzpotenzial von 967 Parkplätzen, welches die maximale Nachfrage der beiden Ankunftsorte nicht ganz abdeckt (siehe Tabelle 15 und Tabelle 16).

²³ Die gelb hinterlegten Anzahl Parkplätze wurden aus der Studie der LWE übernommen, damit ist eine Konsistenz zu dieser Studie sichergestellt. Es handelt sich dabei jeweils um Maximalausnutzungen der Flächen. Der m²-Bedarf pro PP ist in der Studie der LWE geringer als die hier sonst angewandten Richtflächenwerte pro PP. Dies ist u. A. dadurch zu begründen, dass auch PP für Kleinwagen (mit geringerem Flächenbedarf) vorgesehen wurden.

Die in obiger Tabelle gelb hinterlegten Felder übernehmen die Anzahl Parkplätze aus der Studie der LWE²⁴ zu Parkieranlagen. Damit ist eine Konsistenz in Bezug auf die Anzahl Parkplätze zu jener Studie sichergestellt. Die Variante 1 aus jener Studie tangiert Flächen in der Grundwasserschutzzone S3. Vorschläge für eine Parkierung sollen im vorliegenden Bericht die Grundwasserschutzzone S3 nicht tangieren, weshalb eine Parkierung gemäss Studie der LWE hier verworfen wurde. Die Informationen wurden von der LWE zur Verfügung gestellt²⁵.

Aufgrund der Bewertung der theoretischen Flächen wird eine Optimierung vorgenommen, um ein stimmiges PP-Angebot für Variante 2 zu erhalten. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind nachfolgend beschrieben. Bei Flächen ohne Anpassung wird eine kurze Begründung abgegeben, warum die Nutzung im vollen Umfang erfolgen soll.

Nr.	Name	Anpassung ggü. max. Potenzial	Begründung
7	Wasserauen P1.2	Keine	Die zusammen betrachteten Flächen überdecken eine bestehende befestigte Parkierung. Sie bieten den Nutzenden einen maximalen Komfort. Zudem werden die Flächen bereits heute als witterungsunabhängige PP genutzt. Der KNP ist allerdings nicht die Grundlage für ein derartiges Bauprojekt.
7	Wasserauen P1.3	Keine	Die Flächen bereits heute als witterungsunabhängige PP genutzt. Der KNP ist allerdings nicht die Grundlage für ein derartiges Bauprojekt.
8	Ackerweid ²⁶ P2	Erweiterung	Die auf den KNP reduzierte Fläche liegt in einer Landwirtschaftszone, was eine Realisierung kurz- und mittelfristig erschwert. Demgegenüber stehen die vorteilhaften Kosten und die hohe Nutzerakzeptanz. Um die Kapazität der Fläche zu optimieren, wird vorgeschlagen, auf der bahndammseitigen Teilfläche zusätzlich ein Parkdeck vorzusehen. Das Parkdeck wird beschränkt und scheidet den Bereich mit der geringsten Parzellenbreite aus. Die Fläche soll als zweite Erweiterungsetappe für Wasserauen behandelt werden.
11	Brülisau HKDS.1	Ausschluss/ Verlagerung	Die Fläche wird heute bereits als PP genutzt. Eine Hochbaute dürfte aufgrund der Lage im Ortskern kaum realisierbar sein, darum müsste eine Tiefbaulösung (1 UG) umgesetzt werden. Um die Kosten und Bautätigkeiten zu optimieren, wird vorgeschlagen, den heutigen PP so zu belassen und in der Kronenhalde ein zusätzliches Geschoss vorzusehen.
13	Rössliwiese HKDS.5	Reserve	Die Hanglage kann optimal für eine zweistöckige Ausführung genutzt werden. Durch die Ausführung mit UG und EG ist die Auswirkung auf das Ortsbild minimiert. Die Fläche wird bereits heute als PP genutzt. Mit der Erweiterung der Kronenhalde und dem allgemein geringeren Problemdruck in Brülisau wird vorerst auf diese kostspielige Ausbaute verzichtet. Die Fläche soll als Reserve in der Variante dienen.
15	Kronenhalde 3 GE	Erweiterung	Die Hanglage mit UG und EG stellt eine Ausführung mit minimalem Eingriff in die Landschaft und das Ortsbild dar. Die Lage direkt neben der Seilbahn ist zudem optimal. Aufgrund des Ausschlusses der Fläche «HKDS.1» wird ein zusätzliches Geschoss vorgesehen. Dank der Hanglage dürfte dies verhältnismässig gut umsetzbar sein.
20	Baslers	Keine	Die Fläche liegt in einer Landwirtschaftszone, was eine Realisierung erschwert. Die Fläche hat zwar ein relativ grosses Potenzial, sie bedingt jedoch ein Umstieg (auf die AB) bzw. ein Angebot für die letzte Meile nach Wasserauen für den Zugang zum Alpstein. Für die Winternutzung (Skilift Horn) sowie für die Gaststätten in Schwende ist die Fläche ideal gelegen. Für die Fläche Baslers wurde ein Baugesuch eingereicht, damit ist sie als Teil der Variante zu berücksichtigen.

Legende: Flächen Brülisau Flächen Wasserauen

Tabelle 19: Anpassung Flächen für Variante 2

²⁴ «Studie Parkieranlage 'Ackerweid' 9057 Wasserauen», Hersche Ingenieure AG, 21.06.2023. Für die Ackerweid wird der Perimeter der Parkieranlage reduziert, weshalb die Anzahl PP gegenüber der Studie reduziert ist. Die Kostenschätzung bezieht sich hingegen auf die für alle anderen Flächen angewandten Standard-Richtkostensätze, damit bleiben diese innerhalb der vorliegenden Studie vergleichbar.

²⁵ Im Projektverlauf gab es verschiedene Austausche zwischen der LWE und der Rapp AG, in deren Rahmen auch die oben beschriebene Situation diskutiert wurde. Rapp ist ebenfalls über die verschiedenen von der LWE erarbeiteten sowie die die von der LWE favorisierte Variante informiert.

²⁶ In der Ackerweid im Bereich der Gewässerschutzzone S3 sind 2021 ca. 400 Wiesenparkplätze weggefallen.

5.3.3 Umsetzungsvorschlag für Variante 2

Aufgrund der Analysen aus Kapitel 5.3.2 wird folgende Kombination von Flächen mit der jeweiligen Ausführung vorgeschlagen:

Grundinformationen		Variante 2: optimiert			Kosten Erstellung			
Nr.	Name	Fläche Parkierung eben, angepasst	nutzbare Fläche (*# Geschosse)	Ausführung	Anzahl Parkplätze	min.	max.	Ø Kosten/ PP (min.)
7	Wasserauen P1.2	1'600	1'600	1 neues Geschoss: Parkdeck	50	750'000	900'000	15'000
7	Wasserauen P1.3	4'200	4'200	1 neues Geschoss: Parkdeck	140	2'100'000	2'520'000	15'000
8	Ackerweid P2	5'700	8'700	Flächenparkierung, auf Teil der Fläche zudem Parkdeck	387	4'731'000	5'738'000	12'225
11	Brülisau HKDS.1	-	-					
13	Rössliwiese HKDS.5	-	-					
15	Kronenhalde 3 GE	2'200	6'600	3 Geschosse: 2 Untergeschosse + EG	220	6'233'000	7'480'000	28'332
20	Baslers	4'000	4'000	Flächenparkierung	160	1'840'000	2'240'000	11'500
Total		17'700	25'100		957	15'654'000	18'878'000	16'357

Tabelle 20: Umsetzungsvorschlag Variante 2; Flächen, Ausgestaltung, Anzahl Parkplätze und Kosten

Als Auszug aus dem Geoportal des Kantons AI können die Flächen in Wasserauen wie folgt dargestellt werden:

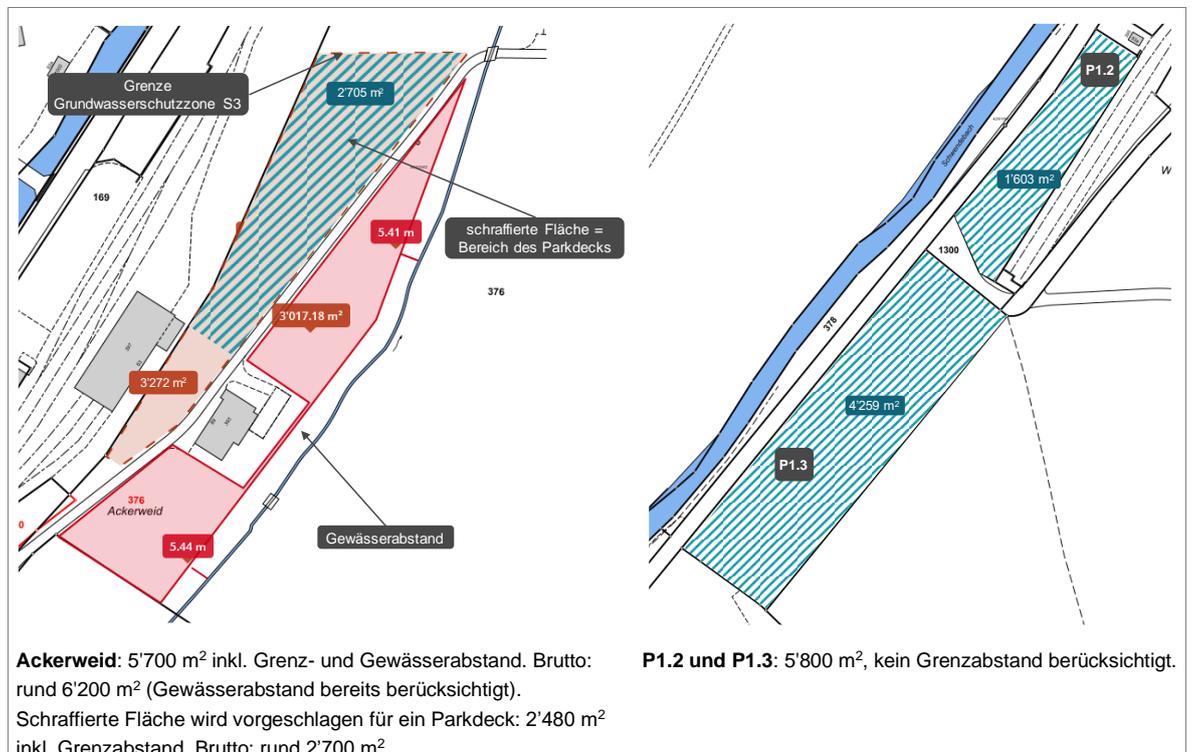


Abbildung 14: Darstellung Flächen des Umsetzungsvorschlags von Variante 2 in Wasserauen

In der graphischen Übersicht stellt sich die Variante 2 wie folgt dar:

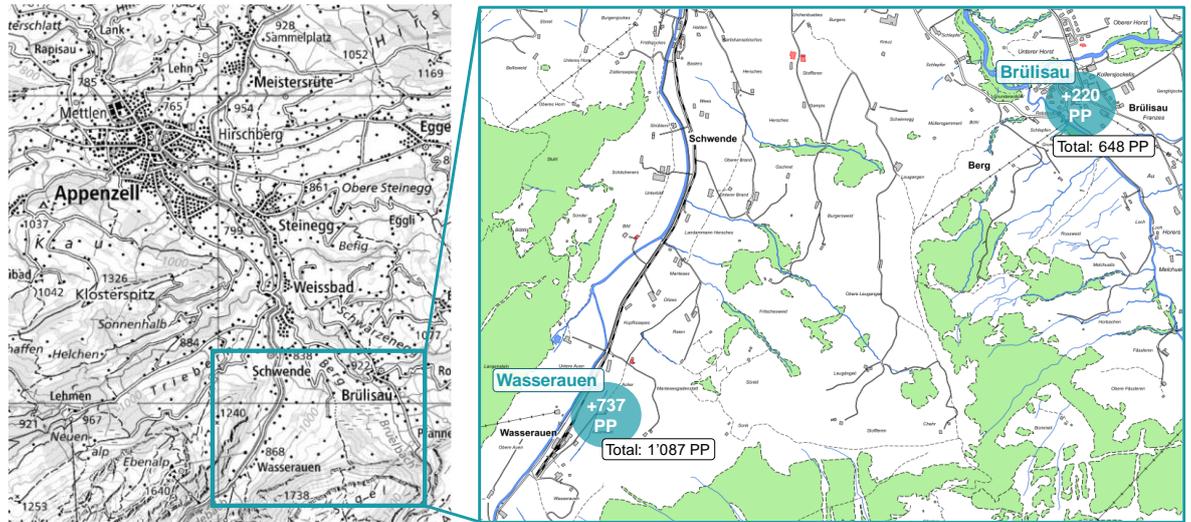


Abbildung 15: Variante 2, Standorte und Anzahl PP

Die Variante fokussiert auf die beiden Ankunftsorte Wasserauen und Brülisau. Das Potenzial an planungsrechtlich relativ einfach realisierbaren Parkplätzen ist in Brülisau grösser als in Wasserauen, demgegenüber überwiegt der Bedarf in Wasserauen an zusätzlichen Parkplätzen aber deutlich. Im Gegensatz zu Variante 1 spielt die öV-Erschliessung der neuen Parkierungsangebote keine Rolle, da diese direkt in den Ankunftsorten sind.

Da die Parkplätze in Variante 2 in den Ankunftsorten ausgebaut werden sollen, ist eine gemeinsame Nutzung dieser zusätzlichen Kapazitäten durch Wasserauen und Brülisau nicht möglich. Ein Transfer zwischen Wasserauen und Brülisau (oder umgekehrt) ist aus touristischer und logistischer Sicht auszuschliessen. Dies bedeutet, dass Aussagen auf bzgl. der Spitzentage für die beiden Standorte einzeln gemacht werden müssen:

- **Wasserauen:** Mit den im Vollausbau angebotenen **zusätzlichen** rund 737 Parkplätzen können die rund 17 Tage mit den höchsten Nachfragespitzen nicht abgedeckt werden – bezogen auf die analysierte Nachfrage 2022/2023. Bei der prognostizierten Nachfrage für 2040 erhöht sich die Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» auf 27 Tage.
- **Brülisau:** Mit den im Vollausbau angebotenen **zusätzlichen** rund 220 Parkplätzen können die rund 24 Tage mit den höchsten Nachfragespitzen nicht abgedeckt werden – bezogen auf die analysierte Nachfrage 2022/2023. Bei der prognostizierten Nachfrage für 2040 erhöht sich die Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» um lediglich einen Tag auf 25 Tage.

In Tabelle 21 sind die Zahlen für Brülisau und Wasserauen zusammengefasst.

Betrachtungselement	Wasserauen		Brülisau	
	Kennzahlen	Kennzahlen	Kennzahlen	Kennzahlen
	Variante 2; Nachfrage 2023	Variante 2; Nachfrage 2040	Variante 2; Nachfrage 2023	Variante 2; Nachfrage 2040
Parkplätze befestigt in Ankunftsorten ^{a)}	1'087	1'087	650	650
Parkplätze unbefestigt in Ankunftsorten ^{b)}	0	0	0	0
Maximale Parkplatznachfrage in Ankunftsorten	1'295	1'554	953	1'143
Parkplatznachfrage am 5. stärksten Tag in Ankunftsorten	1'209	1'451	893	1'071
Differenz Angebot zu maximaler Nachfrage auf befestigten PP, gerundet	-208*	-467*	-303*	-493*
Differenz Angebot zu Nachfrage auf befestigten PP am 5. stärksten Tag, gerundet	-122*	-364*	-243*	-421*
Anzahl Tage, an welchen die PP-Nachfrage das PP-Angebot übersteigt	17 Tage	27 Tage ^{c)}	24 Tage	25 Tage ^{c)}

a) Die Anzahl PP Variante 2 bezieht sich auf den Vollausbau der Variante.
b) Die Aufhebung der unbefestigten Parkplätze ist eine Rahmenbedingung von Variante 2. Die Aufhebung ist etappiert vorzusehen.
c) Die 27 bzw. 25 Tage resultieren aus einer linearen Hochrechnung ausgehend von der heutigen Nachfrage. D. h. es werden keine Massnahmen berücksichtigt, welche die zusätzliche Nachfrage brechen bzw. auf andere Zeiten oder Tage verteilen würden.

* Nachfrageüberschuss (zu wenige PP)

Tabelle 21: Herleitung Anzahl Tage mit "Nachfrageüberschuss", Variante 2 Ist und 2040

Damit eine erfolgreiche Umsetzung der Variante 2 gewährleistet ist, werden nachfolgend verschiedene Aspekte beleuchtet, die es zu berücksichtigen gilt.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten für ein Funktionieren der Variante:

- Sämtliche Parkierungsflächen in Brülisau und Wasserauen (inklusive der bestehenden, befestigten Parkierungsflächen) müssen zwingend an ein Parkleitsystem angebunden sein (mehr Informationen zu einem möglichen Parkleitsystem, siehe Kapitel 5.4).
 - Das Parkleitsystem muss beispielsweise sicherstellen, dass bereits auf den Zufahrtsachsen mit dynamischen Informationstafeln angezeigt wird, ob noch freie Parkplätze in den Ankunftsorten zur Verfügung stehen. Mittels dynamisch zugeschalteten Verbots- und Gebotstafeln kann verhindert werden, dass Gäste trotz voller Parkplätze in den Ankunftsorten gleichwohl bis Brülisau bzw. Wasserauen fahren.
 - Der Ahndung muss, speziell in der Einführungsphase, viel Gewicht beigemessen werden, Zuwiderhandlungen müssen sanktioniert werden.
- Da kein Parkplatzangebot zur Verfügung gestellt wird, welches ohne weitere Massnahmen eine geregelte Parkierung an allen Tagen sicherstellt – also kein Angebot, welches die grössten Spizentage abdeckt, sind flankierende Massnahmen wichtig (siehe oben und Kapitel 5.4). Diese können, analog zur Variante 1, folgende Elemente umfassen:
 - Reservationssystem der im Parkleitsystem eingebundenen Parkplätze und Echtzeitinformation über verbleibende Kapazitäten auf verschiedenen Kanälen.
 - Zufahrt zu den Ankunftsorten bei Vollauslastung nur mit Berechtigung.
- Kantonsweit ist eine abgestimmte Bepreisung der Parkierung²⁷ zu realisieren (siehe T2 der Tourismuspolitik). Dies umfasst privat bewirtschaftete (touristische) Parkplätze, wie auch Parkplätze der öffentlichen Hand.

²⁷ Im Rahmen dieser Studie kann keine Aussage zur Höhe der Preise gemacht werden, damit diese eine lenkende Wirkung haben. Bei der Definition der Preise im Rahmen des Projektes T2 ist ein Augenmerk auf die Preiselastizitäten im touristischen Kontext zu legen. Die Preise

- Parallel zur Umsetzung der Variante müssten die heutigen Wiesen-Überlaufparkplätze in Wasserauen und Brülisau schrittweise aufgehoben werden.

Hinweise zur Umsetzung:

- Eine etappierte Umsetzung wird empfohlen. Die Umsetzungshorizonte für die Schaffung von neuen Parkierungsmöglichkeiten sind Anhang 5 dargestellt. Folgende Umsetzungsreihenfolge bietet sich an:
 1. Wie in Variante 1 gilt: Die Einführung eines Parkleitsystems, welches alle zu diesem Zeitpunkt relevanten Flächen umfasst, ist die Grundlage der Umsetzung. Das Parkleitsystem muss zudem so erweiterbar sein, dass auch die zusätzlichen Flächen integriert werden können, sobald diese genutzt werden können. Schon nach der Einführung des Parkleitsystems können Erfahrungen gesammelt und es kann dynamisch auf die gewonnenen Erkenntnisse reagiert werden.
 2. Wasserauen: Da der Handlungsdruck in Wasserauen grösser als in Brülisau ist, soll der Ausbau in Wasserauen zuerst erfolgen. Die Planung der Fläche «Baslers» soll vorangetrieben werden. Dafür wurde ein Baugesuch bereits eingereicht.
 3. Innerhalb von Wasserauen sind die Flächen zu erweitern, welche ein Parkdeck über den heute bereits befestigten Parkflächen vorsehen. Damit kann der Verlust von Kulturland zumindest verzögert werden.
 4. Brülisau: Der Handlungsdruck in Brülisau ist geringer als in Wasserauen. Zudem sind Ausbauten in Brülisau immer mit Tiefbau verbunden und somit kostspielig. Es wird empfohlen, die Effekte der Elemente unter «Voraussetzungen und Abhängigkeiten» vertieft zu analysieren und dynamisch darauf zu reagieren. Der Parkplatzbedarf in Brülisau könnte bei diesem Vorgehen noch angepasst werden.
 5. In einer letzten Etappe sollen die Flächen der Ackerweid in Wasserauen erschlossen werden. Aufgrund der Lage in der Landwirtschaftszone ist eine Umsetzung höchstens mittelfristig möglich²⁸. Allfällige langfristige Pachtverträge sind ebenfalls zu berücksichtigen. Es wird darum empfohlen – analog zu den Ausbauten in Brülisau – erst die Effekte der weiteren Elemente der Lösung zu analysieren.
- Aufgrund der Lage der neuen Parkierungsflächen in den Ankunftsorten und damit dem Wegfall einer synergetischen Nutzung mit dem Dorf Appenzell erhält die Frage der Finanzierung ein anderes Gewicht als in Variante 1. In der Diskussion muss sich der Kanton positionieren, inwieweit er sich beim Bau von Parkmöglichkeiten in den Ankunftsorten einbringen will. Die Finanzierung kann durchaus als Aufgabe von Privaten betrachtet werden. Vorstellbar ist eine Gesellschaft, bestehend aus den lokalen touristischen Leistungsträgern. Die öffentliche Hand (Kanton, Bezirk) kann in verschiedenen Bereichen unterstützen. Für private Projekte bieten sich die Kronenhalde und Wasserauen/Schwende an. Auch eine Kooperation der öffentlichen Hand mit der privaten Wirtschaft (public private partnership) ist denkbar.

Sollte sich zeigen, dass trotz der Ausbauten und der umzusetzenden Massnahmen und Abhängigkeiten die Probleme nur ungenügend gelöst werden, besteht mittel- bis langfristig die Möglichkeit auf weitere Flächen gemäss Tabelle 18 zurückzugreifen.

Dabei ist zu erwähnen, dass die Rahmenbedingungen für weitere PP-Ausbauten in Brülisau aus folgenden Überlegungen besser sind, bzw. einen Ausbau im Vergleich mit Wasserauen einfacher sein dürfte:

- Es sind weitere Flächen vorhanden, welche ausserhalb der Landwirtschaftszone und damit planungsrechtlich einfacher umsetzbar sind.

müssen so gewählt werden, dass eine gewisse Lenkung eintritt, sie sollen aber gleichzeitig nicht zu hoch angesetzt werden, damit Gäste «vergrault» werden und von der Reise absehen.

²⁸ Art. 16 - 16b, 24 - 24d sowie 37a RPG und in Art. 33 - 43 RPV. Eine Standortgebundenheit einer festen Parkierungsanlage ausserhalb der Bauzone ist nicht gegeben und eine Umzonung ist in der Regel mit Auszonung von Bauland verbunden.

- Die Parkierungsanlage, wie sie in Variante 2 vorgeschlagen wird, wäre grösser umsetzbar. Konkret könnte die Parzelle 1375 miteinbezogen (im Besitz der HKDS) und damit ein deutlich grösseres Parkhaus realisiert werden.
- Brülisau ist – im Gegensatz zu Wasserauen – ein Dorf. Damit sind, wenn auch in geringem Umfang, Zweitnutzungen der Parkierungsanlagen denkbar. Ebenfalls wäre langfristig eine Umnutzung der Parkierungsanlage, beispielsweise als Gewerbefläche, eher denkbar.

Analog zur Variante 1 wird durch oben aufgeführte Massnahmen eine effizientere Bewirtschaftung der Parkplätze erreicht, beispielsweise mit einer Erhöhung der Anzahl Belegungen an Spitzentagen. Gleichzeitig soll eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger angestrebt werden. Zusammenfassend bedeutet dies, dass die Tage, an welchen die vorhandenen PP nicht ausreichen, um die Nachfrage zu decken, abnehmen werden. Dabei soll aber die absolute Anzahl Gäste nicht zurück gehen.

5.3.4 Bewertung Variante 2 durch die Begleitgruppe

Die touristischen Leistungsträger der Begleitgruppe favorisieren diese Variante. Sie bemängeln aber, dass die Machbarkeit neuer Parkmöglichkeiten, sei es als Parkdeck auf befestigten Parkflächen oder als neu zu erstellende Parkdecks zu negativ beurteilt werden, ebenso wie die Einflüsse der raumplanerischen Rahmenbedingungen (KNP, Zonenkonformität, Gewässerschutz). Die touristischen Leistungsträger sprechen sich tendenziell für einen über die Variante 2 hinausgehenden Ausbau der Parkmöglichkeiten aus und verweisen auf das genannte Projekt der LWE auf der Ackerweid, sowie ein altes Projekt von Guido Ebnetter für die Kastenbahn. Von allen beteiligten werden die Kosten als hoch und die Finanzierung als kritisch eingestuft (gilt auch für Variante 1). Die sehr negative Bewertung des Kriteriums «Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus», siehe untenstehende Tabelle 22, stösst bei einzelnen touristischen Leistungsträgern auf starkes Unverständnis. Dabei muss erwähnt werden, dass die im Bericht wiedergegebene Begründung der Bewertung nicht bekannt war.

5.3.5 Bewertung Variante 2 durch die Rapp AG

Die Variante 2 erhält gemäss Bewertungsschema von Tabelle 4 eine Gesamtbewertung von -0.45, was einer eher kritischen Bewertung entspricht.

Kriterium	Gewicht	Bewertungsgrösse				
		2	1	0	-1	-2
Gesamtkosten über 10 Jahre	5%	sehr tief	tief	mittel	hoch	sehr hoch
Entlastung Probleme Wasserauen	10%	2	1	0	-1	-2
		sehr stark	stark	mittel	schwach	sehr schwach
Entlastung Probleme Brülisau	5%	2	1	0	-1	-2
		sehr stark	stark	mittel	schwach	sehr schwach
Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung	10%	2	1	0	-1	-2
		starke Zunahme	ichte Zunahr	wieder noch	leichte Abnahme	starke Abnahme
Konformität mit kantonalen Strategiepapieren*	25%	2	1	0	-1	-2
		komplett	teilweise	weder noch	leicht gegen Ziele	stark gegen Ziele
Verträglichkeit, keine Mehrbelastung (auch nicht andemorts)	10%	2	1	0	-1	-2
		vollständig	teilweise	weder noch	leicht unverträglich	stark unverträglich
Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung	20%	2	1	0	-1	-2
		hoch	mittel	neutral	mittlere Ablehnung	hohe Ablehnung
Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus	15%	2	1	0	-1	-2
		gross	mittel	weder noch	mittel gegen	stark gegen
Total	100%					
Gesamtbewertung						-0.45

* Gesamtverkehrsstrategie / Tourismuspolitik / kantonaler Nutzungsplan Wasserauen (KNP)

Tabelle 22: Bewertung Variante 2

Die Einschätzung der einzelnen Kriterien können durch die Verkehrsexperten wie folgt begründet werden:

- **Gesamtkosten über 10 Jahre:** bei minimalen abgeschätzten Grobkosten von rund 16 Mio. Franken für die zusätzlichen rund 957 Parkplätze, müssten pro Tag und Parkplatz CHF 4.50 an Einnahmen generiert werden. Bei einem angenommenen Tagesstarif von 15 Franken pro Parkplatz bedürfte dies einer

Auslastung jedes Parkplatzes von 109 Tagen pro Jahr. Das ist durch eine saisonale, touristische Nutzung nicht realistisch. Die Berechnung dazu ist Anhang 6 zu entnehmen.

Zusätzlich zu den reinen Erstellungskosten sind in einer Vollkostenrechnung noch folgende Elemente zu berücksichtigen:

- Unterhalts- und Betriebskosten der Parkierungsanlage.
- Unterhalts- und Betriebskosten der nötigen flankierenden Massnahmen (Parkleitsystem, Reservationssystem).
- Personalkosten für Kontrolle und Ahndung.
- Allfällige Kosten für ein Angebot der letzten Meile zwischen «Baslers» und Wasserauen (nur in den Sommermonaten)

Aus einer reinen Kostenperspektive übersteigen bei Variante 2 die Erstellungskosten und Betriebsaufwände die zu erwartenden Einnahmen von Parkgebühren über ein Jahrzehnt deutlich. Es muss von einer Finanzierung durch Dritte (touristische Leistungsträger) oder von Beiträgen der öffentlichen Hand ausgegangen werden.

- **Problemlösung Wasserauen:** Gegenüber Variante 1 ist das Parkplatzangebot leicht höher. Die Anzahl Tage, an welchen (ohne weitere Massnahmen) kein Angebot für die gesamte PP-Nachfrage besteht ist im gleichen Rahmen. Das witterungsunabhängige Parkplatzangebot in Wasserauen im Vollausbau übersteigt das heutige Gesamtangebot an Parkplätzen (befestigte und Wiesen-PP heute = 920 PP) deutlich (+ 18 % auf total 1'087 PP). Zukünftig stehen bei Wetterlagen, an welchen die Wiesenparkplätze nicht gebraucht werden könnten, ein massiv grösseres PP-Angebot zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der Voraussetzungen zum Funktionieren der Varianten kann davon ausgegangen werden, dass die Mehrzahl dieser Spitzentage mit «Nachfrageüberschuss» grundsätzlich geordnet abgewickelt werden können.
- **Problemlösung Brülisau:** Grundsätzlich gelten dieselben Aussagen wie für Wasserauen. Trotz der leicht höheren Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der Voraussetzungen zum Funktionieren der Variante sowie der Abhängigkeiten diese überwiegend geordnet abgewickelt werden können. Aufgrund des Ausbaus der PP vor Ort wird Variante 2 besser bewertet als Variante 1.
- **Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung:** Einerseits kann es durch den Bedarf der Spitzenbrechung an einigen Spitzentagen zu einer gewissen Abnahme der touristischen Wertschöpfung kommen, andererseits garantiert die höhere Anzahl witterungsunabhängiger PP ein deutlich besseres Angebot und eine höhere Kapazität bspw. nach Regenfällen. Zudem sieht die Variante kein Umsteigen der Gäste für die letzte Meile vor (abgesehen von «Baslers» in den Sommermonaten), was bezogen auf die Convenience positiv einzuschätzen ist. Durch Planbarkeit und eine klare Verkehrslenkung wird das Anreiseerlebnis verbessert, gleichzeitig kann mit gezielten Massnahmen der wertschöpfungsintensive Tourismus gefördert werden.
- **Konformität mit kantonalen Strategiepapieren:** Der Qualitätstourismus, die Steuerung der Nachfrage sowie das Verlagern des Verkehrs werden durch die Variante nicht gefördert bzw. erreicht. Durch den Ausbau der Parkierung vor Ort werden zudem Zweitnutzungen der Parkierungsflächen kaum möglich sein und die Möglichkeiten der Verlagerung werden auf wenige Spitzentage mit «Nachfrageüberschuss» reduziert, dies steht im Gegensatz zur Variante 1, wo zumindest für die letzte Meile eine Verlagerung nötig ist. Zudem sieht der KNP Wasserauen keine Erstellung von Parkdecks vor, somit stellt er keine Grundlage für die in der Variante vorgeschlagenen Ausbauten dar.
- **Verträglichkeit, keine Mehrbelastung (auch nicht andernorts):** Eine Verlagerung auf andere Zufahrtswege findet nicht statt. Einerseits dürfte durch den Bedarf der Spitzenbrechung die Belastung an den höchsten Tagen etwas abnehmen, durch das grössere witterungsunabhängige PP-Angebot ist aber mit

einer Zunahme an anderen Tagen zu rechnen. Dies wäre auch eine Folge der Bestrebungen, die zusätzlichen Parkplätze besser auszulasten, um die Amortisation zu beschleunigen. Insgesamt ist somit mit einer weiteren (zumindest leichten) Zunahme des motorisierten Verkehrs zu rechnen. Da dieser bis zu den Ankunftsorten geführt wird, ist auch keine Entlastung der Engstelle Weissbad zu erwarten.

- **Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung:** Analog zur Variante 1 ist mit sehr kontroversen Haltungen in der Bevölkerung zur Variante 2 zu rechnen. Für das (zumindest temporäre) Lösen von Problemen durch den Bau von Infrastruktur lassen sich immer wieder Mehrheiten finden. Weiter wird die erhöhte touristische Convenience als Akzeptanztreiber in der Bevölkerung eingeschätzt. Da die neuen Parkplätze fast ausschliesslich den touristischen Leistungsträgern zugutekommen, ist in Abhängigkeit deren Finanzierung mit grösserer Opposition zu rechnen. Zudem könnte der konventionelle Ansatz «Nachfrage bestimmt das Angebot» von Teilen der Bevölkerung und Politik nicht gutgeheissen werden.
- **Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus:** Die Variante kann weder als innovativ noch als zukunftsgerichtet betrachtet werden. Der Gefahr des Overtourism wird kaum etwas entgegengehalten. Je mehr befestigte Parkmöglichkeiten zur Deckung der Gästebedürfnisse angeboten werden desto weniger Einflussmöglichkeiten auf einen nachhaltigen Tourismus sind vorhanden. Die Parkierung wird zwar zumeist geregelt abgewickelt, einen Beitrag zu einem langfristig tragbaren, nachhaltigeren Tourismus wird jedoch nicht geleistet. Gegenüber Variante 1 wird negativ bewertet, dass die Lösung keine Synergien für das Dorf Appenzell ergibt und die Anreize für eine Anreise ohne privaten PW oder mit multimodalen Reiseketten beschränken sich auf die relativ wenigen Tage mit «Nachfrageüberschuss». Bei diesem Kriterium wird der quantitative Aspekt des Tourismus nicht bewertet, dies ist Teil des obigen Kriteriums «potenzieller Einfluss auf die touristische Wertschöpfung».

5.4 Variante 3: 4V-Strategie ohne Parkplatzausbau

Der stehende und fahrende Verkehr kann mit verschiedenen Ansätzen beeinflusst werden. Neben dem Ausbau von Parkierungsflächen stehen andere Strategien zur Verfügung, mit welchen sich die Verkehrsströme ohne Infrastrukturausbau lenken lassen, die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann oder Verkehr auch beschränkt werden kann. Dieses Vorgehen lässt sich mit den «4V²⁹» zusammenfassen:

- **Verlagern:** Anreisen werden auf Bahn, Postauto oder lokal auf das Velo verlagert
- **Vermeiden:** Spitzenzeiten werden von Besuchern gemieden und andere Tage gewählt
- **Verträglich gestalten:** Verbleibende Autofahrten werden begrenzt oder die Zufahrt geregelt
- **Vernetzen:** Mit einem Parkleitsystem wird informiert und Parkplätze sind online reservierbar

Diese Strategien können auch unabhängig vom Parkierungsangebot angewendet werden. Variante 3 zeigt einen Vorschlag, wie solche nicht-infrastrukturellen Massnahmen kombiniert werden können, um mit dem bestehenden Parkierungsangebot (ohne Wiesenparkplätze) einen effizienten und wirtschaftlichen Betrieb zu erreichen.

Die nicht-infrastrukturellen Massnahmen können auf drei Perimeter bezogen werden, wie Abbildung 16 zeigt.

- Perimeter 1: Der **Kernbereich** mit den touristischen Ankunftsorten. Er bietet das heutige Angebot an befestigten Parkplätzen in Wasserauen und Brülisau an. Das Parkierungsangebot an befestigten, witterungsunabhängigen Parkplätzen, bleibt gleich wie anhin, eine Ausreizung deren Kapazitäten ist das Ziel.

²⁹ Siehe dazu auch die analogen strategischen Stossrichtungen der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Appenzell I. Rh. Vom 31. Januar 2023.

- Perimeter 2: Die **direkte Wirkung** umfasst das Dorf Appenzell und die Zubringerachsen in Richtung Herisau, St. Gallen und Altstätten. In Perimeter 2 wird der Verkehr gebündelt, gelenkt und ggf. auch beschränkt.
- Perimeter 3: Eine **indirekte Wirkung** ist in einem grösseren Bereich zu erwarten. Die ergriffenen Massnahmen in Perimeter 1 und 2 können auf die Routenwahl, die Verkehrsmittelwahl wirken oder die Nachfrage direkt beeinflussen (Entscheidung zur Anreise). In Perimeter 3 wird der Verkehr nicht direkt gelenkt. Über Informationen, Park+Ride-Angebote oder öV-Spezialangebote werden Anreize gesetzt, die Anreise nicht mit dem eigenen Auto zu planen.

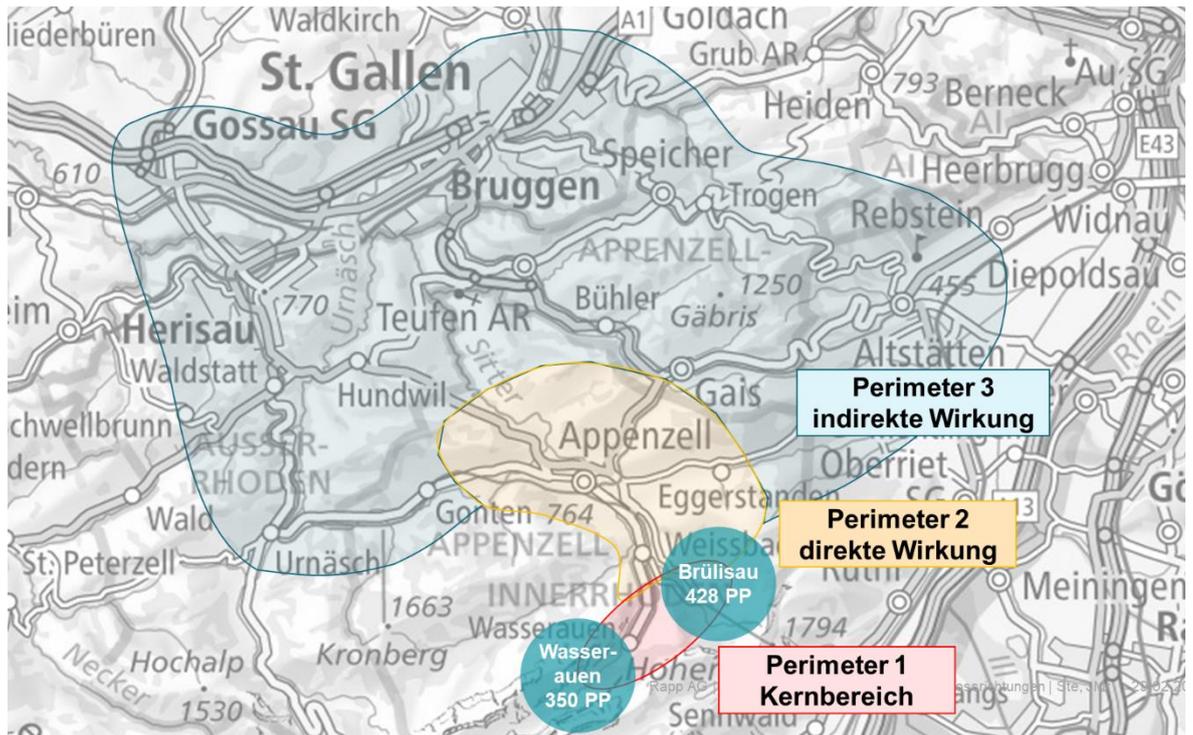


Abbildung 16: Variante 3, kein Ausbau von Parkierungsflächen, Perimeterdarstellung

In Abbildung 17 werden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Variante 3 zusammengefasst:

<p>Stärken (Strengths) S</p> <ul style="list-style-type: none">• Einhalten der Strategieziele• Sicherstellung der Erholungs-/ Aufenthaltsqualität (kein Overtourism)• Tiefe Kosten	<p>Schwächen (Weaknesses) W</p> <ul style="list-style-type: none">• Risiko von Wildparkierung und Stau am Wochenende/Spitzentagen an den Zufahrtsstrecken verbleibt• Bedingt viel Kommunikation mit Anwohnern, um Unterstützung zu erreichen• Bedingt viel Kommunikation und Bewerbung bei Touristen, damit das System gut aufgenommen wird
<p>Chancen (Opportunities) O</p> <ul style="list-style-type: none">• Leuchtturmprojekt nachhaltiger und hochwertiger Tourismus in der Schweiz• Innovatives, wirtschaftliches PP-Management an Zielorten möglich• Schrittweises Hochfahren von weiteren Massnahmen möglich• Etappierte Umsetzung möglich mit schrittweiser Reduktion der Wiesen-PP	<p>Risiken (Threats) T</p> <ul style="list-style-type: none">• Verlust der Akzeptanz in der Bevölkerung• Geringe Akzeptanz bei touristischen Leistungserbringern• Da keine baulichen Massnahmen ggf. politisch heikel• Nachfragerückgang des Tagestourismus
<p>positiv</p>	<p>negativ</p>

Abbildung 17: SWOT-Analyse für Variante 3

5.4.1 Umsetzungsvorschlag für Variante 3

Die Variante besteht aus verschiedenen wirkenden Einzelmassnahmen. Diese werden kombiniert und auf den Kontext von Appenzell Innerrhoden zugeschnitten.

Nr.	Massnahme	Beschreibung	Wirkung
1	Parkplatz-Management vor Ort	Die Parkplätze vor Ort werden nummeriert, alle Parkplätze werden durch ein elektronisches System überwacht und auf Stundenbasis bewirtschaftet. Die Auslastungsüberwachung ist Grundlage für das Funktionieren des Parkleitsystems.	Auslastungsinformationen stehen in Echtzeit für das Parkleitsystem zur Verfügung. Stundentarife sorgen für die Möglichkeit einer nachfragebasierten Bepreisung.
2	Parkleitsystem mit Echtzeit-anzeigen	Auslastungsinformationen der Parkplätze werden an den Zufahrtsachsen und vor Abzweigungen in Form einer Ampelanzeige (rot/grün) angezeigt. Auf weitere Parkierungsmöglichkeiten z. B. im Dorf Appenzell und an Bahnhöfen wird hingewiesen. Die Information erfolgt auch digital über Navigationsdienste und eine Website (z.B. appenzell.ch/parkieren).	Rückgang des Suchverkehrs, Bündelung des Verkehrs, Glättung der Spitzen.
3	Erhöhung Parkgebühren	Die Parkplätze werden teurer als heute. 15 CHF und mehr pro Tag sind für die Schweiz als Mindestwert üblich. Es erfolgt eine differenzierte Bepreisung. Parkplätze, die nicht bei den Ankunftsorten liegen sind günstiger als Parkplätze vor Ort. Die Bepreisung wird auf die Nachfragekurve abgestimmt, an Spizentagen ist der Preis höher als an Tagen mit normaler Auslastung (-> Schnittstelle zur tourismuspolitischen Massnahme T2)	Glättung der Spitzen vor Ort und an Spizentagen, höhere Einnahmen.
4	Reservation PP vor Ort	Die Parkplätze vor Ort in Wasserauen und Brülisau können – und müssen an Spizentagen – vorab reserviert werden. Die entstehende Parkplatzgarantie ist für Anreisende attraktiv.	Rückgang des Suchverkehrs, Anreiz für andere Verkehrsmittelwahl.
5	Zufahrtsbeschränkung	Die PP-Reservation vor Ort wird kombiniert mit einer Zufahrtsbeschränkung für Fahrzeuge ohne Berechtigung. Das Durchfahren nach Wasserauen oder Brülisau ist ohne gültige Reservation für den Tourismus verboten, wenn die Ampeln rot anzeigen. Anrainer, deren Zubringer, Landwirtschaftsfahrzeuge sowie Gäste von Hotels im Kernbereich sind berechtigt, die Kontrolle erfolgt über das Nummernschild oder eine Buchungsbestätigung.	Vermeidung von Suchverkehr und Wildparkierung in den Ankunftsorten, Anreiz für andere Verkehrsmittelwahl, Reduktion Verkehrsbelastung.
6	Alternativen zum MIV: Velo	In Wasserauen werden attraktive (E-) Velo-PP geschaffen, sowohl in der Nähe der Luftseilbahn aber nach Möglichkeit auch nach (südwestlich) dem Restaurant Alpenrose. Anbieten würde sich z.B. das Areal des Kraftwerks (Parzelle 659.S, Bezirk Schwende-Rüte). Zusätzlich ist das Velowegnetz auf Attraktivität, Sicherheit und Durchgängigkeit zu prüfen und bei Bedarf zu ergänzen ³⁰ .	Die Anreise mit dem Velo wird durch die bevorzugte Lage der Parkmöglichkeiten attraktiver. Gleichzeitig kann bei den Velo-PP das Bikeverbot im Alpstein signalisiert werden.
7	Alternativen zum MIV: Shuttlebus	Zwischen Parkplätzen im Dorf Appenzell fahren an Spizentagen und nach Bedarf je ein Shuttle-Service nach Brülisau und Wasserauen. Werden Parkierungsangebote aus Variante 1 geschaffen, können auch diese bedient werden.	Erhöht die Attraktivität der Nutzung von Parkplätzen ausserhalb Wasserauen und Brülisau. Bei Integration dieser Parkplätze ins Leitsystem (Auslastungsüberwachung) können auch dort Parkplätze voraus gebucht werden und das Shuttlebus-Ticket dazu gekauft werden zu günstigen Konditionen.

Tabelle 23: Nicht-infrastrukturelle Massnahmen und deren Wirkung

³⁰ Diese Massnahmen unterstützen auch die ambitionierten Ziele bzgl. Stärkung des Veloverkehrs gemäss Gesamtverkehrsstrategie, auch das nationale Veloweggesetz (SR 705, Bundesgesetz über Velowege) fordert einen Ausbau der Veloinfrastruktur.

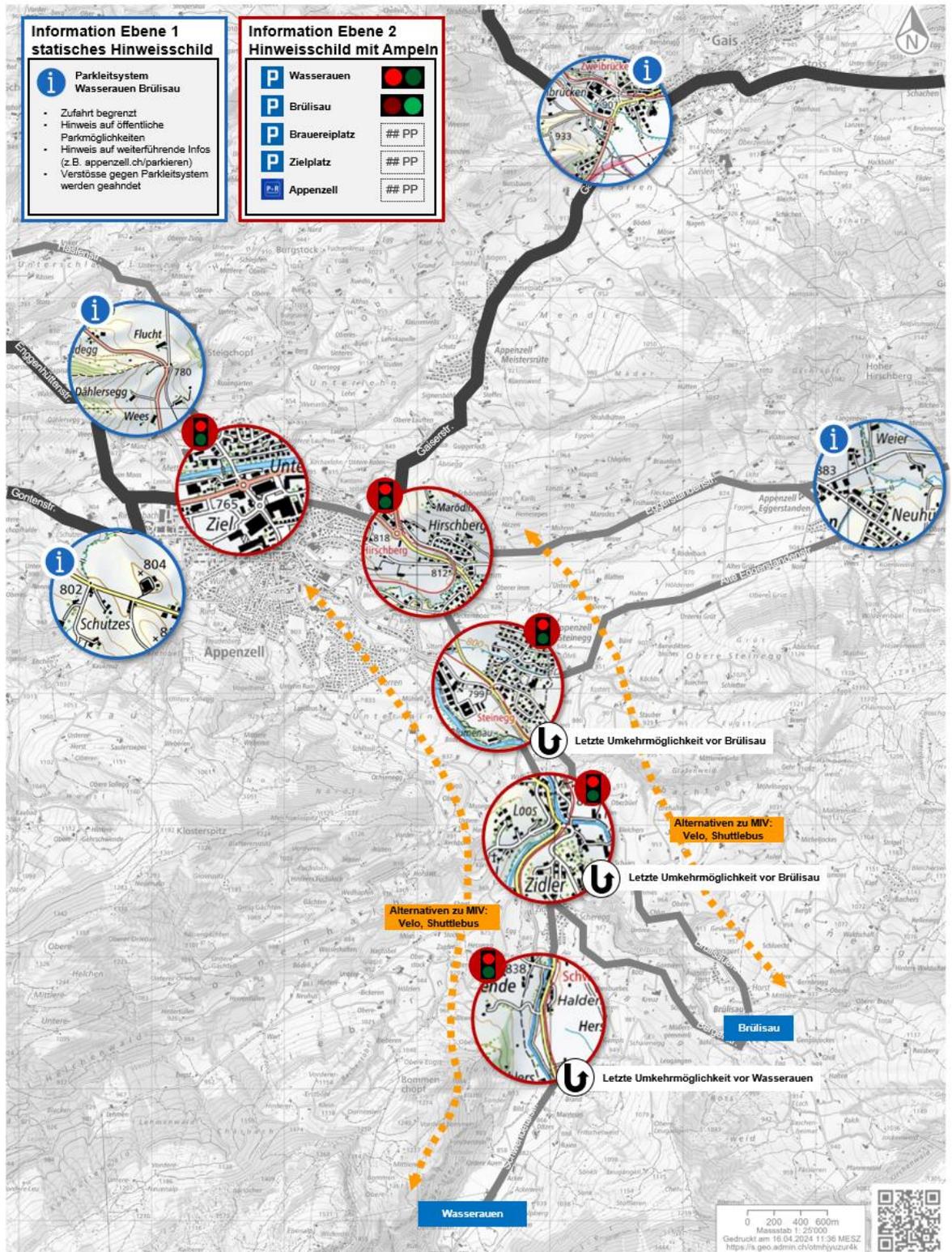


Abbildung 18: Konzeptvorschlag PP-Leitsystem

Konzeptvorschlag PP-Leitsystem

Im Kanton Appenzell Innerrhoden wird das Leitsystem im Strassenraum umgesetzt. Abbildung 18 zeigt einen Entwurf hierzu. Informationen zum Leitsystem werden entlang der Zufahrtsachsen und vor wichtigen Verzweigungen auf zwei Arten angegeben:

- Information Ebene 1: Statisches Hinweisschild³¹
 - Normales Hinweisschild ohne Anbindung ans Parkleitsystem.
 - Weist auf die begrenzte Zufahrt nach Wasserauen und Brülisau hin. Die Anreisenden erhalten die Information, dass die Zufahrt mit Ampeln geregelt ist und an Spitzentagen, bzw. bei roter Ampel die Zufahrt nur mit Bewilligung erlaubt ist.
 - Weist auf öffentliche Parkmöglichkeiten (Parkplätze im Dorf Appenzell, ggf. Angebote aus Variante 1 oder Park+Ride-Angebote hin).
 - Gibt den Hinweis, wo die aktuelle Situation in Echtzeit abrufbar ist und kurzfristig verfügbare Parkierungsslots gebucht werden können (z. B. auf der touristischen Website appenzell.ch/parkieren).
 - Weist darauf hin, dass Verstösse geahndet werden.
- Information Ebene 2: Enthält die gleichen Informationen wie Ebene 1, jedoch präziser und dynamisch
 - Hinweisschild mit Anbindung ans Parkleitsystem und Ampel (rot/grün) für die Angabe, ob in Wasserauen und Brülisau Parkplätze vorhanden sind.
 - Weitere Parkplätze (Dorf Appenzell, Angebote Variante 1) können mit der Zeit ebenfalls ins Leitsystem integriert werden. Dies schafft den Vorteil, dass die Anzahl freie Parkplätze in Echtzeit angegeben werden kann und eine Bündelung des Verkehrs möglich wird. Auch werden damit Reservationen sowie Kombiangebote (z. B. Parkticket und Shuttlebus oder Parkticket & Velomiete) ermöglicht.

Voraussetzungen für ein Funktionieren der Variante:

- Erfassung der Parkplatzauslastung vor Ort: Für eine Echtzeit-Anzeige der verfügbaren Parkplätze im Parkleitsystem wird ein System benötigt, welches die Parkplatzbelegung vor Ort misst. Dazu stehen unterschiedliche Technologien zur Verfügung, die die Belegung der Parkflächen messen können. Für die bestehenden Parkplätze eignen sich videobasierte Systeme, welche grössere Flächen im Aussenraum überwachen können, ohne dass die Installation von Einzelplatzsensoren³² notwendig wird. Videobasierte Systeme erfassen die Anzahl parkierter Fahrzeuge optisch. Das System muss minimal angeben, wie viele Parkfelder in Echtzeit frei/besetzt sind und diese Information ins Parkleitsystem einspeisen können. Die notwendigen Schnittstellen dazu funktionieren meist herstellerunabhängig³³.
- Klare Signalisation und Wegführung: Anzeigetafeln vor Ort zeigen die aktuell noch verfügbare Parkplatzzahl in den Ankunftsorten auf. Auch die digitale Navigation mittels Google Maps oder anderen gängigen Routingdiensten soll das neue Konzept abbilden können. Die Auslastungsinformationen sollen auch auf appenzell.ch gezeigt werden, zusammen mit den Erläuterungen des Konzepts und Informationen zu den alternativen Anreisemöglichkeiten.
- Stärkung der alternativen Verkehrsmittel für die Anreise nach Appenzell. Ziel ist, dass der Tourismusverkehr möglichst früh und vor Reisebeginn über das Parkleitsystem informiert ist. Wenn die reservierbaren Parkplätze bei Brülisau und Wasserauen ausgeschöpft sind, sollten die alternativen Anreisemöglichkeiten

³¹ Der definitive und zwingende Informationsgehalt ist in einem Detailprojekt zu definieren.

³² Bezüglich Installation, Wartung und Unterhalt sind Einzelplatzsensoren deutlich teurer. Insbesondere im Aussenraum, wenn Schneeräumung auch ein Thema ist.

³³ Eine genauere Spezifizierung wird in Rahmen eines Detailkonzeptes, welches Basis für eine Ausschreibung ist, erarbeitet.

attraktiv genug sein, damit diese als Alternative akzeptiert werden³⁴ und die Anreise gar nicht erst mit dem eigenen Fahrzeug erfolgt. Dazu gilt es, den öffentlichen Verkehr zu bewerben, der vor allem bei Wasserauen eine valable Alternative darstellt, sowie Umsteigeorte für Park+Ride zu schaffen.

- Partnerschaften für Park+Ride-Angebote. Die Städte St. Gallen und Gossau bieten sich hier an, erfahrungsgemäss sind Park+Ride-Anlagen an den Wochenenden weniger gut ausgelastet. Insbesondere Gossau bietet aufgrund der direkten Bahnanbindung nach Wasserauen das Potenzial, Park+Ride verstärkt anzubieten und zu bewerben. Auch das zukünftige Angebot am Bahnhof Appenzell³⁵ ist zu prüfen auf eine touristische Verwendung.
- Vergünstigte Angebote für Park+Ride und öV-Nutzende. Personen, die mit dem öV angereist sind, können Rabatte bei der Ebenalpbahn und der Seilbahn Hoher Kasten, den Berggasthäusern, bei Velomieten oder für Shuttlebus-Angebote erhalten. Die Rabatte werden idealerweise als integrales Ticket angeboten, so dass für die Nutzer kein Mehraufwand notwendig ist wie z. B. durch Umtausch von Gutscheinen vor Ort. Dies wird von Appenzell Tourismus für Aufenthalte ab 3 Nächten bereits angeboten (Rückerstattung der öV-Anreise aus der ganzen Schweiz und Beteiligung am P+R).
- Mit Zufahrtsbeschränkungen muss der Tourismusverkehr geregelt werden. Technische Lösungen ermöglichen es, gleichzeitig die Bedürfnisse der Einheimischen zu berücksichtigen. Da sich die Massnahmen auf die touristische Nachfrage und nicht auf den lokalen Alltagsverkehr ausrichten, werden im Konzept keine physischen Einschränkungen (Sperrungen) vorgesehen, was als Rückfallebene jedoch denkbar wäre:
 - An den Zufahrtsachsen wird das Parkleitsystem mit «Informations-Ampeln» kombiniert. Sind die Parkplätze am Ankunftsort ausgelastet, schaltet die «Ampel» auf Rot.
 - Die effektive Sperrung von Strassen sollte aus Akzeptanzgründen und hinsichtlich der damit verbundenen Kosten und betrieblichen Aufwände im Sinne einer Rückfallebene vorgeplant werden. Eine Umsetzung von Anfang an ist aus fachlicher Sicht nicht zwingend notwendig.
 - Sperrungen könnten mit Barrieren, Pollern oder Verkehrsampeln erfolgen. Dabei steht allerdings nur die Achse Weissbad-Wasserauen im Zentrum. Die Sperrung der beiden Achsen nach Brülisau ist dagegen appellativ vorzusehen. Die Grundlagen für eine effektive Sperrung sind im Detail zu erarbeiten (Umwandlung der Hauptstrasse, blau, auf eine Nebenstrasse, weiss), genauso wie der Umgang mit Ausnahmen (Einheimische, Gäste von Einheimischen, Gäste von Hotels oder Restaurants etc.). Gäste von Hotels im Kernbereich erhalten eine Bewilligung mit der Buchungsbestätigung.
 - Die «Informations-Ampeln» oder gar Strassensperren sind immer in Kombination mit Wendemöglichkeiten zu platzieren. Manöver auf der Strasse gilt es zu verhindern. Erste Vorschläge sind in Abbildung 18 dargestellt. Letztmöglicher Wendepunkt für Wasserauen könnte der Bahnhof Schwende oder der geplante Parkplatz auf der Liegenschaft Baslers sein.
- Kontrolle und Ahndung: Die einfachste und zuverlässigste Möglichkeit zur Kontrolle eines Parkplatzes ist die Installation einer Ein- und Ausfahrtsschranke mit Zutrittskontrolle, welche das Nummernschild oder einen Reservationscode (individuell gelöster QR-Code) auf dem Smartphone scannt. Eine Schranke funktioniert, wenn nur eine einzige Zu- und Wegfahrt besteht, womit sowohl in Wasserauen als auch in Brülisau Nachrüstungen und möglicherweise Anpassungen in der Parkplatzanordnung anfallen, beispielsweise durch die Bündelung der Zufahrten. Alternativ müsste die Kontrolle durch Personaleinsatz erfolgen, welche die Parkberechtigung vor Ort überprüft. Die Personalkosten könnten bei Beschränkung der Einsätze auf die Spitzentage auch wirtschaftlicher sein, als die Installation eines Schrankensystems und

³⁴ Der Preisgestaltung kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Die abgestimmte PP-Bepreisung (siehe T2 und Abhängigkeiten weiter unten) ist ein wichtiges Element dazu. Die Preise für die vor Ort Parkierung müssen an Spitzentagen so angelegt sein, dass eine Anreise mittels kombinierter Reiseketten (bspw. Park+Ride) auch preislich attraktiv ist.

³⁵ Die Planung dazu ist noch in einer sehr frühen Phase.

wäre deshalb für die ersten 1-2 Jahre übergangsmässig ebenfalls geeignet. Entlang der Zufahrtswege muss an den Spitzentagen, zumindest in den ersten 1-2 Jahren, verstärkt eine Kontrolle der durchfahrenden Fahrzeuge erfolgen. Insbesondere an bekannten Orten für Wildparkierung sind vermehrt Kontrollen vorzusehen.

Abhängigkeiten:

- Kantonsweit ist eine abgestimmte Bepreisung der Parkierung zu realisieren (siehe T2 der Tourismuspolitik). Dies umfasst privat bewirtschaftete (touristische) Parkplätze, wie auch Parkplätze der öffentlichen Hand. Dabei ist eine Differenzierung nach Auslastung und Lage der Parkplätze vorzunehmen. Die reservierbaren Parkplätze sind zudem höherwertig und können entsprechend teurer ausfallen.
- Parkiermöglichkeiten entlang der Zufahrtsachsen wie der Sammelplatz können bei Bedarf als Reserve in das Leitsystem aufgenommen werden. Diese könnten mittels eines Shuttlebusses an den 10-15 stärksten Tagen bedient werden und damit an Attraktivität gewinnen.

Hinweise zur Umsetzung:

- Eine etapierte Umsetzung wird empfohlen, gemäss der Nummerierung der Massnahmen.
- Während der Einführung des Parkleitsystems bietet es sich an, im ersten Jahr in den Ankunftsorten Überlauf-Parkplätze auf Wiesenflächen noch in Reserve zu haben. Fehlbaren Touristen, die ohne Berechtigung zu den Ankunftsorten fahren, werden die Wiesenparkplätze angeboten, jedoch gegen eine erhöhte Parkierungsgebühr. Sie erhalten einen Flyer mit den Informationen zum neuen System und dem Hinweis, dass die Parkierungsmöglichkeit auf den Wiesen abgeschafft wird.
- Die Variante 3 ist kombinierbar mit den anderen Varianten oder auch Teilen daraus. Die Installation der Etappe 1 (Parkleitsystem) ist bei den anderen Varianten als flankierende Massnahme vorgesehen. Wenn aus Variante 1 neue Parkierungsangebote geschaffen werden, so sind diese ins Gesamtsystem von Variante 3 einzubauen.
- Systembestandteile: Die folgenden Systembestandteile müssen für die Umsetzung des Parkleitsystems beschafft werden. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, welche Bestandteile aus einer Hand beschafft werden können.
 - Auslastungserhebung vor Ort: Videobasierte Systeme, die über an Kandelabern oder Masten aufgehängt werden und damit grössere Flächen erfassen können.
 - Parkplatz-Managementsoftware: Software, in welcher die Auslastung der Parkplätze verwaltet wird. Darin werden die Auslastungsdaten vor Ort und Reservationsdaten zusammengeführt. Die Software muss ebenfalls die Bezahl- und Clearingprozesse abbilden und die Möglichkeiten des «Service-après-Vente» (Kundenbetreuung), abdecken können.
 - Anzeigetafeln: statische und dynamische Anzeigetafeln. Die statischen Anzeigetafeln dienen primär der Information und einer niederschweligen Lenkung. Die dynamischen Anzeigetafeln sind mit der Parkplatz-Managementsoftware verbunden und zeigen den aktuellen Stand an. Sie stellen eine bindende Lenkung dar, dessen Nichtberücksichtigung eine Busse zur Folge haben kann.
 - Mobiltelefon-Applikation (App): die Informationen über die freien Parkplätze sollen über eine App oder Schnittstellen den gängigen Parkingapps bereitgestellt werden (wie bereits in Appenzell verwendete Apps Parkingpay und Easypark). Andere Anbieter von Parkplatz-Managementsoftware bieten eigene Apps oder Web-Apps an (z. B. Share.P, Arivo oder ParkHere).
 - Websites: Angestrebt werden soll eine zentrale Informationsplattform, welche sämtliche relevanten Angaben bündelt. Die touristische Seite www.appenzell.ch bietet sich dafür an. Auf diesem Informationshub soll neben der reinen Information auch gleich die Verknüpfung zur Parkplatz-Managementsoftware sichergestellt werden, damit sämtliche Prozesse für die Gäste an einem Ort erreichbar sind.

Umgang mit Sonderfällen

Bei einem ganzheitlichen Parkplatz- und Verkehrsmanagementsystem, wie es in Variante 3 vorgeschlagen wird, stellen sich immer Fragen zum Umgang mit Sonderfällen. In nachfolgender Tabelle werden einige dieser speziellen Usecases aufgeführt und mögliche Lösungsansätze innerhalb des Systems aufgezeigt.

Sonderfall	Problembeschrieb	Lösungsansatz
Fremdparkierung auf privaten Parkplätzen	Alpsteingäste parkieren ihre PWs auf Parkplätzen von privaten Betrieben, beispielsweise beim Hotel Hof Weissbad.	Grundsätzlich besteht die Problematik bereits heute. Es ist zu erwarten, dass der Druck auf solche privaten Parkierungsflächen zunehmen wird. Folgende Möglichkeiten zur Eindämmung bestehen (mit aufsteigender Wirksamkeit): <ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung: «PP Nutzung ausschliesslich für Gäste». • Ausgabe Berechtigungsmarken zum Parkieren mittels Automaten bspw. in der Hotellobby, diese werden analog Parktickets hinter die Windschutzscheibe gelegt. • Ausgabe von Berechtigungsmarken am Empfang oder durch Servicepersonal im Restaurant. • Parkticketautomat bei PP, Hotel-/Restaurantgäste können diese durch Personal «entwerten» lassen, damit die Parkkasse keine oder tiefere Kosten angibt (analog Parkierung in Supermärkten) ^{a)}. • Abschrankung der Parkplätze in Kombination mit Parkticket gemäss vorangehendem Punkt.
Parkplätze touristischer Leistungsträger	Die Parkplätze befinden sich «hinter der Schranke». Beispiele: Alpenrose oder ggfs. auch Frohe Aussicht und Alpenblick	Grundsätzlich müssen die betroffenen Parkplätze reserviert und abgeschränkt werden. Es scheint sinnvoll, die Strassensperrung hinter der Abzweigung Küchenrain anzubringen, damit die Gäste die Frohe Aussicht und den Alpenblick erreichen können. Falls damit eine Fremdparkierung provoziert wird, müssen die oben beschriebenen Ansätze verfolgt werden. Für die Gäste des Restaurant Alpenrose muss eine Lösung gefunden werden. Es ist zu prüfen, ob eine Parkplatzreservation mit Reservationscode/QR-Code praktikabel ist. Alternativ kann geprüft werden, ob ein Besuch in der Alpenrose als Druchfahrtserlaubnis gewertet werden kann. In diesem Fall sind zwingend Massnahmen zur Verhinderung der Fremdparkierung (siehe oben) umzusetzen, da mit einem gewissen Missbrauch zu rechnen ist.
Reservierter Parkplatz wird nicht freigegeben	Reservierte PP werden nach Ablauf des gebuchten Zeitraums nicht freigegeben und werden länger besetzt.	Dies stellt ein problematisches Verhalten dar, da durch die Nichtfreigabe, die nachfolgenden Buchungen unter Umständen keinen freien PP finden. Möglichkeiten zur Minderung der Problematik sind: <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen den buchbaren Zeitslots ist ein gewisser Zeitpuffer einzuplanen. Hier geht es um einen Tradeoff zw. Maximierung der Kapazität und Minimierung von Unannehmlichkeiten bzw. der Systemkomplexität. • Bei Bekanntwerden der Verspätung (allenfalls durch eine Ausfahrtskontrolle) wird den Gästen eine Verspätungsgebühr in Rechnung gestellt. Diese Massnahme wirkt lediglich auf den Wiederholungsfall verhängend. • Im Reservationssystem werden einige Reserve-PP vorgehalten, um Verspätungen abzufangen. • Das mit der Auslastungsüberwachung gekoppelte Reservationssystem gleicht den Buchungsstand mit der effektiven Auslastung ab. Bei Verspätungen werden gemäss Reservation frei werdenden PP erst wieder zur Neubuchung freigegeben, wenn die Auslastungsüberwachung die Verfügbarkeit bestätigt. Bei den grösseren Parkflächen ist zu erwarten, dass mit regelmässigen Wechseln und einer gewissen vorgehaltenen Reservekapazität damit das Problem entschärft werden kann.
Gast möchte Aufenthalt verlängern	Gäste möchten spontan ihren Aufenthalt verlängern. Die Verlängerung ist jedoch nicht mit der PP-Reservation abgedeckt.	Gäste, welche den Aufenthalt verlängern möchten, zählen grundsätzlich zu wertschöpfungsintensiven Gästen. Die Möglichkeit der Aufenthaltsverlängerung sollte somit gewährleistet sein. Abgesehen von einer «Verspätungsgebühr» kommen ähnliche Ansätze wie oben erwähnt zur Anwendung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine gewisse Reserve im System vorhalten. • Gäste mit der eventuellen Absicht, den Aufenthalt zu verlängern (z. B. spontan übernachten ^{b)}) mittels Anreizen dazu zu bewegen, bei der

Sonderfall	Problembeschrieb	Lösungsansatz
		Initialbuchung einen zusätzlichen Tag zu erwerben. Ein Anreiz kann sein, dass die Parkgebühr am zweiten Tag deutlich günstiger wird.
(Spontane) Besuche von Einheimischen	Einheimische erhalten (spontan) Besuch von Gästen aus Appenzell I.Rh. oder von ausserhalb.	<p>Dieser Fall tritt nur bei Besuchen «hinter der Schranke» auf. Falls diese Option aktiviert wird, ist anzustreben, dass nur möglichst wenige Liegenschaften betroffen sind. Die Sperrung nach Schwende/Baslers würde diesem Gedanken entsprechen.</p> <ul style="list-style-type: none"> An Tagen mit geringer oder mittlerer Nachfrage ist die Anfahrt in Richtung Brülisau/Wasserauen jederzeit ohne Reservation möglich (grüne Ampel). An Tagen mit Vollausslastung (rote Ampel) ist die Durchfahrt nach Brülisau/Wasserauen grundsätzlich nur mit Bewilligung (=Reservation eines PP) möglich. Ist das Ziel jedoch ein privater PP bei Freunden oder Bekannten, so findet auf diesen PP auch keine Kontrolle statt ^{d)}. Somit bleibt auch weiterhin die Durchfahrt möglich. <p>Um Konflikte zu vermeiden, sollte das System kostenlose «private Reservationen ^{d)}» zulassen, damit Gäste – sofern gewollt – eine offizielle Bewilligung beziehen können.</p>
Spontane Alpsteinbesuche von kurzer oder längerer Dauer	Gäste möchten den Alpstein spontan besuchen.	<p>Für spontane Besuche können drei Lösungsszenarien betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> An Tagen mit erwarteter tiefer Nachfrage ist ein Besuch mit dem eigenen PW weiterhin ohne Reservation möglich. Vor Ort ist ein Parkticket über die gewünschte Zeitdauer käuflich. Wird ein Aufenthalt von Freitag (tiefe Nachfrage) bis und mit Samstag (sehr hohe Nachfrage) gekauft, so wird dies im Reservationssystem für Samstag berücksichtigt. Ist die Kapazität für Samstag bereits ausverkauft, kann vor Ort kein Ticket für den Samstag mehr erworben werden. An Tagen mit (sehr) hoher Nachfrage kann spontan versucht werden, an Randzeiten doch noch einen Slot zu erhalten. Es bietet sich in jenen Fällen an, sich vorab zu informieren und einen PP zu buchen. Alternativ kann versucht werden, auf Ausweich-PP zu wechseln (mit Umstieg auf den öV bzw. andere letzte Meile Angebote), wenn die Durchfahrt nach Wasserauen oder Brülisau nur noch mit Bewilligung möglich ist. Die Anreise mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss unterliegt keiner Reservation und ist im Rahmen der Kapazitäten jederzeit möglich. Soll die so geplante Anreise in Kombination mit dem eigenen PW erfolgen, sind die Parkiermöglichkeiten (im Dorf Appenzell) dementsprechend ins Verkehrsleitsystem einzubinden und die Gäste dahingehend zu informieren.
		<p>a) Diese Methode ist sehr effektiv, bedingt jedoch eine schrankengesicherte Wegfahrt von den PP sowie einerseits eine Parkkasse/Ticketausgabe bei den Parkplätzen, andererseits ein Gerät zur «Validierung» der Tickets im Restaurant/Hotel, damit die Gäste von einem reduzierten Tarif oder kostenlosen Parkiermöglichkeiten profitieren können.</p> <p>b) Es dürfte relativ selten vorkommen, dass Gäste spontan ihren Aufenthalt an Spitzentagen verlängern: Die Nachfragespitzen auf den Parkplätzen dürften sich zu einem gewissen Grade auch bei den Übernachtungsbetrieben zeigen. Es stellt sich somit die Frage, wie häufig die Möglichkeit zur Aufenthaltsverlängerung überhaupt besteht, wenn die PP ausgebucht sind. Von Sonntag auf Montag hingegen dürfte das Problem nicht existieren, da die PP im Regelfall am Montag nicht ausgelastet sind.</p> <p>c) Es sei denn, es handelt sich um Wildparkierung und die Kontrollorgane werden zwecks Ahndung von den Anwohnenden gerufen.</p> <p>d) Eine kostenlose «private Reservation» berechtigt selbstverständlich nicht zur Benützung der offiziellen Parkierungsanlagen in Wasserauen oder Brülisau.</p>

Tabelle 24: Umgang mit Sonderfällen im Verkehrsregime der Variante 3

Gewisse dieser Sonderfälle sind selbstredend auch in den Varianten 1 und 2 möglich – es gelten dann die hier aufgeführten Lösungsansätze analog.

5.4.2 Bewertung Variante 3 durch die Begleitgruppe

Die touristischen Leistungsträger der Begleitgruppe lehnen diese Variante ab. Sie befürchten einen starken Rückgang der Gästefrequenzen. Die Gäste würden andere Destinationen aufsuchen, wo die Erreichbarkeit mit dem eigenen PW sichergestellt sei. Zudem gab es von Seiten der touristischen Leistungsträger Stimmen, welche die Variante 3 nicht als eigentliche Variante betrachten.

Einige Vertreter aus dem Tourismus betrachten die Variante 3 im Sinne einer kurzfristig umsetzbaren Massnahme eher akzeptabel, sofern der Ausbau witterungsunabhängiger Parkplätze parallel vorangetrieben wird.

5.4.3 Bewertung Variante 3 durch die Rapp AG

Die Variante 3 erhält gemäss Bewertungsschema von Tabelle 4 eine Gesamtbewertung von 0.50.

Kriterium	Gewicht	Bewertungsgrösse				
Gesamtkosten über 10 Jahre	5%	2 sehr tief	1 tief	0 mittel	-1 hoch	-2 sehr hoch
Problemlösung Wasserauen	10%	2 sehr stark	1 stark	0 mittel	-1 schwach	-2 sehr schwach
Problemlösung Brülisau	5%	2 sehr stark	1 stark	0 mittel	-1 schwach	-2 sehr schwach
Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung	10%	2 starke Zunahme	1 lichte Zunahn	0 weder noch	-1 leichte Abnahme	-2 starke Abnahme
Konformität mit kantonalen Strategiepapieren*	25%	2 komplett	1 teilweise	0 weder noch	-1 leicht gegen Ziele	-2 stark gegen Ziele
Verträglichkeit, keine Mehrbelastung (auch nicht andernorts)	10%	2 vollständig	1 teilweise	0 weder noch	-1 leicht unverträglich	-2 stark unverträglich
Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung	20%	2 hoch	1 mittel	0 neutral	-1 mittlere Ablehnung	-2 hohe Ablehnung
Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus	15%	2 gross	1 mittel	0 weder noch	-1 mittel gegen	-2 stark gegen
Total	100%					
Gesamtbewertung		0.50				

* Gesamtverkehrsstrategie / Tourismuspolitik / kantonaler Nutzungsplan Wasserauen (KNP)

Tabelle 25: Bewertung Variante 3

Die Einschätzung der einzelnen Kriterien können wie folgt begründet werden:

- **Gesamtkosten über 10 Jahre:** Bei der Umsetzung von Variante 3 fallen Investitionen und Betriebskosten der verschiedenen Bestandteile an. Die Kosten dafür können zum aktuellen Zeitpunkt nur grob als Grössenordnung angegeben werden. Folgende Posten sind zu berücksichtigen
 - Parkplatz-Managementsoftware (Anschaffungs-, Lizenz- und ggf. Entwicklungskosten der Parkplatz-Managementsoftware).
 - Ausbau der zentralen Informations-Website zu einem «Informations-Hub» zur Anreise (inkl. Reservations-, Bezahlungs- und im Hintergrund Clearings-Funktionen).
 - Kameras und/oder Sensoren benötigt zur Messung der Auslastung und zur Nummernschilderkennung.
 - Statische Anzeigetafeln und dynamische Anzeigetafeln zur Wiedergabe der Echtzeit-Auslastung (in Kombination mit Ampeln zur Umsetzung der Zutrittsregimes).
 - Auch mit zusätzlichen Anreiz- und Kommunikationsmassnahmen dürften damit deutlich geringere Kosten im Vergleich zur Erstellung von Parkieranlagen der Varianten 1 und 2 anfallen.
 - Ausbau der Veloabstell- und Ladeinfrastruktur als flankierende Massnahme empfohlen (nicht in Grobkostenschätzung inkludiert).

In Summe ist mit Investitionskosten in der Grössenordnung von 2 bis 3 Mio. CHF zu rechnen (sehr grobe Angabe auf Basis von Erfahrungswerten, ohne Request for Information (Rfi)).

- **Problemlösung:**

- In **Wasserauen** genügen die vorhandenen 350 witterungsunabhängigen Parkplätze an 246 Tagen (69 %, Nachfrage 2023), hier kommt es an maximal 113 Tagen zu einer Vollauslastung. Bei der prognostizierten Nachfrage für 2040 erhöht sich die Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» auf 136 Tage.
- In **Brülisau** genügen die vorhandenen 430 witterungsunabhängigen Parkplätze an 334 Tagen (92 %, Nachfrage 2023). Ein Umsetzen von Variante 3 würde bedeuten, dass an maximal 31 Tagen im Jahr die Parkierung vor Ort in Brülisau ausgelastet wäre. Bei der prognostizierten Nachfrage für 2040 erhöht sich die Anzahl Tage mit «Nachfrageüberschuss» auf 50 Tage.

Variante 3 geht davon aus, dass die zu hohe Nachfrage an diesen 113 bzw. 31 Tagen sich zu einem grossen Teil auf andere Verkehrsmittel, im Idealfall auf nachfrageschwächere Tage oder aber auf andere Destinationen verlagert. Da durch die Begrenzung des Angebots Wildparkierung und Suchverkehr in den Ankunftsorten vermieden wird, ist die Bewertung für die Problemlösung als positiv³⁶ zu beurteilen.

- **Potenzieller Einfluss auf touristische Wertschöpfung:** Durch die betrieblichen Massnahmen ist eine gewisse Erhöhung der Auslastung der Parkplätze vor Ort sicher noch möglich (Reservationspflicht z. B. halbtagesweise, kombiniert mit einer auslastungsabhängigen Bepreisung führt zu einer besseren Auslastung der vorhandenen Parkplätze im Zeitverlauf). Damit sinkt die übrigbleibende Nachfrage leicht. Dennoch verbleibt ein Teil der Nachfrage, welcher verlagert werden muss (auf andere Verkehrsmittel oder andere Parkplätze). Oberstes Ziel muss sein, die touristische Wertschöpfung so weit möglich von der Anzahl Parkplätze zu entkoppeln. Dies wird kurzfristig jedoch nicht möglich sein, weshalb dieses Kriterium maximal negativ bewertet wird.
- **Konformität mit kantonalen Strategiepapieren:** Die Variante 3 ermöglicht, in die Tourismusnachfrage des Tagestourismus zeitlich und örtlich steuernd einzugreifen. Mit einem nicht-infrastrukturellen Lösungsansatz als innovativem Ansatz kann Appenzell ein zukunftstaugliches Konzept vorweisen, welches den strategischen Zielen (mit Tourismusbezug) Verlagerung und der Vernetzung, wie auch den weiteren Zielen Vermeiden und verträglich gestalten gerecht wird.
- **Verträglichkeit, keine Mehrbelastung** (auch nicht andernorts im Kanton AI): Die Verlagerung des Strassenverkehrs wird durch ein Parkleitsystem minimiert; der Tourismusverkehr wird gebündelt und dorthin gelenkt, wo Parkplätze vorhanden sind. Neben den Ankunftsorten sind das auch Parkplätze im Dorf. Sind die Kapazitäten erschöpft, führt dies nicht zu Mehrbelastungen, da bereits vor der Durchfahrt durch Appenzell Innerrhoden darüber informiert wird. Wird ein Reservationssystem eingeführt, nimmt das Risiko von Mehrbelastungen und Verlagerungen noch weiter ab. Daneben ermöglicht Variante 3 mit einem dynamischen System, auf zukünftige Entwicklungen schnell zu reagieren. Eine Mehrbelastung wird hingegen im öV die Folge sein, ebenso soll der Fuss- und Veloverkehr gezielt gefördert werden. Auch bei diesen Verkehrsträgern wird eine «Mehrbelastung» resultieren, diese Verlagerung auf andere Verkehrsträger kann aber als verträglich eingestuft werden und wird positiv bewertet. Mit einem höheren Nutzungsdruck auf die Parkplätze im Dorf Appenzell ist zu rechnen. Sobald diese an ein Parkleitsystem oder ein Reservationssystem angeschlossen sind, werden diese an Spitzentagen durch Alpsteintouristen benützt. Finden parallel dazu im Dorf Veranstaltungen statt, können bei einer Kopplung der Parkplätze im Dorf ans Parkleitsystem Parkplätze im Dorf aus dem Parkleit- und Reservationssystem ausgeklammert oder für Veranstaltungen reserviert werden, womit die Kapazitäten für Veranstaltungen gesteuert werden können.
- **Akzeptanz in Politik und lokaler Bevölkerung:** Die Variante 3 dürfte eher auf Ablehnung stossen, da damit keine neuen Kapazitäten geschaffen werden (betrifft Einheimische als Gäste) und es an den

³⁶ Von Seiten LWE wurde diese Einschätzung stark kritisiert, eine positive Bewertung sei nur möglich, sofern Tagestouristen nicht mehr gewollt würden.

Spizentagen auch zu gewissen Rückgängen in der touristischen Nachfrage kommen kann (betrifft Einheimische als touristische Leistungsträger). Eine Auseinandersetzung der Politik mit der sozialen Dimension der Nachhaltigkeit ist Voraussetzung, damit die Variante umgesetzt werden kann. Von einer noch negativeren Bewertung wird abgesehen, da die Anspruchsgruppen, welche nicht direkt vom Tourismus abhängen, allenfalls auch positive Seiten sehen (kaum Infrastrukturausbau, geringe Kosten, Fokussierung auf Qualitätstourismus etc.).

- **Beitrag zu einem zukunftsfähigen Tourismus:** Der haushälterische Umgang mit den Kapazitäten im Strassenverkehr und im Parkierungsangebot ist ein wichtiger Grundstein für die Tourismusentwicklung im Kanton Appenzell Innerrhoden. Wenn die Begrenzung des Motorisierten Individualverkehrs mit der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, insbesondere des öV einhergeht, so wird die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit im Tourismus dadurch klar gesteigert. Auch die soziale Dimension der Nachhaltigkeit kann positiv bewertet werden. Mit der Förderung eines verträglichen, qualitativ und wertschöpfungsmässig hochstehenden Tourismus können die kulturellen Werte von Appenzell erhalten werden und auch zukünftig die Basis für einen erfolgreichen Tourismus bilden.

6 Expertensicht und Würdigung der Varianten

Um die Probleme der touristischen Parkierung in den Ankunftsorten – insbesondere bei schwierigen Witterungsverhältnissen – in den Griff zu bekommen, müssen Massnahmen umgesetzt werden. Aus Nachhaltigkeitsüberlegungen (unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen) ist ein Ausbau von Parkplätzen, dimensioniert auf die maximale Nachfrage, keine Option. Es braucht somit in jedem Fall eine Kombination von Massnahmen.

Alle drei vorgeschlagenen Varianten bieten Lösungen, welche eine Abkehr vom Status quo verlangen, damit aber für die Spizentage, für welche die Parkplatzkapazität nicht ausreicht, eine geordnete Parkierung ermöglichen. Erfahrungsgemäss ist die Abkehr vom Status quo mit Unsicherheiten und Risiken verbunden.

In jeder Variante wird unter Berücksichtigung einer effizienten Bewirtschaftung und/oder Einbezug weiterer Parkierungsmöglichkeiten die witterungsunabhängige Parkplatz-Kapazität erhöht. Es ist zu erwarten, dass damit – bezogen auf die touristische Wertschöpfung – der Verlust durch eine Abnahme der Gesamtzahl der Parkplätze während besonderen Wettersituationen kompensiert wird.

Zudem werden zukünftig durch die Kombination der verschiedenen Massnahmen³⁷ die Ersteintritte der Seilbahnen nicht (mehr) direkt von der Anzahl Parkplätze vor Ort abhängen. Die Varianten umfassen allesamt folgende Elemente, welche aus touristischer Sicht von hoher Relevanz sind:

- Sicherstellung einer möglichst guten Erreichbarkeit, um die totale Frequenz nicht massgeblich zu reduzieren.
- Durch die Förderung verschiedener Anreiseformen werden auch unterschiedliche Gästesegmente angesprochen. Eine gute Positionierung bei unterschiedlichsten Gästesegmenten führt zu einem resilienteren Tourismus gegenüber (unerwarteten) Veränderungen.
- Die Förderung der Anreise mit dem öV oder als kombinierte Mobilitätsketten trägt dazu bei, die Anreise vermehrt als Teil des Freizeiterlebnisses zu positionieren, so wie dies von der Tourismuspolitik des SECO³⁸ propagiert wird.

³⁷ In Abhängigkeit der Variante: Schaffung neuer Parkplätze und/oder Einbindung zusätzlicher Parkplätze in das Parkleitsystem; Erstellung von Veloabstellanlagen, Angeboten für die letzte Meile und der Effizienzsteigerung in der Bewirtschaftung der bestehenden Parkplätze.

³⁸ Mobilität als touristisches Erlebnis in der Schweiz: Entwicklungen und Beispiele. Interface und HSLU im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO), Tourismuspolitik, März 2024.

Massnahmen zu Gunsten von touristischen Leistungsträgern

Für die touristischen Leistungsträger sind schliesslich nicht die Anzahl Parkplätze entscheidend, sondern die Anzahl Gäste und deren Ausgaben. So müssen die Frequenzen der Luftseilbahnen (insb. der LWE) nicht direkt proportional zur Anzahl der Parkplätze sein. Davon ausgehend, dass sich die Frequenzen bis 2040 um 20 % erhöhen werden, bietet sich die Möglichkeit an, ausserhalb der Spitzentage mehr Wertschöpfung zu generieren. Eine Reduktion der maximalen Anzahl Parkplätze in den Ankunftsorten könnte kompensiert werden, indem die erwartete Nachfragesteigerung bis 2040 nicht über Spitzentage, sondern mittels einer besseren Verteilung über das Jahr abgewickelt wird. Dies vermindert bei den touristischen Leistungsträgern zudem den Zwang, ihre gesamte Logistik auf Spitzentage auszulegen. Dieser Ansatz der Spitzenbrechung und besseren Auslastung an Randzeiten erhält in vielen (Infrastruktur-) Bereichen immer mehr Aufmerksamkeit und ist im Tourismus allgemein auch ein sehr präsent Thema.

Bei den touristischen Leistungsträgern ist des Weiteren zwischen den Bergbahnen, den Berggasthäusern und den Angeboten des Agritourismus zu unterscheiden. So wird gemäss Aussagen des Kantons in Wasserauen die überwiegende Anzahl der Parkplätze von Wanderern und nicht von Kunden der LWE besetzt. Die Frequenzen der Berggasthäuser hängen also direkter von der Anzahl Parkplätze in den Ankunftsorten ab als die Frequenzen der LWE. Dies eröffnet die Möglichkeit, Gäste, die zu mehr Wertschöpfung beitragen zu bevorzugen. Die Wertschöpfung kann beispielsweise durch das Angebot von kombinierten Tickets bzw. Gesamtanboten erhöht werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist anzustreben, dass Parkplätze für die LWE oder HKDS zusammen mit der Bahnfahrt online als Kombiticket reserviert werden können. Nach dem gleichen Prinzip könnten zwar auch Berggasthäuser bevorzugt werden. Die Frequenzen des Agritourismus spielen bei diesen Betrachtungen eine untergeordnete Rolle.

Sollte der Fokus bei der Variantenfavorisierung auf den Ausbau der Parkierungsinfrastruktur gelegt werden, so ist zu berücksichtigen, dass die Realisierung einer Flächenparkierung oder gar eines Parkhauses erfahrungsgemäss sehr aufwendig ist. Die Herausforderungen liegen in drei Bereichen:

1. Politische Machbarkeit
Grössere Verkehrsprojekte provozieren üblicherweise intensive politische Diskussionen und haben das Potenzial, die Bevölkerung zu polarisieren.
2. Zeitliche Dimension:
Raumplanerische Prozesse dauern lange und können darüber hinaus mit juristischen Verfahren, die von Einzelpersonen oder Verbänden angestrengt werden, enorm verzögert werden.
3. Finanzierung:
Die Kosten für befestigte Parkflächen sind in jedem Fall hoch; ungeachtet davon, ob sie von der Allgemeinheit, von Privaten oder über Kurtaxen von den Gästen zu zahlen sind. Die Finanzierung ist somit ein zu beachtender Unsicherheitsfaktor.

Ein politisch breit abgestimmtes Projekt, das die Ansprüche verschiedener Stakeholder berücksichtigt, hat die grösste Chance auf Erfolg. Die Variante 3, mit einem Mix von lenkenden und leitenden Massnahmen, wird von der Rapp AG in den genannten drei Aspekten als Startlösung favorisiert.

7 Handlungsempfehlung

Aus den Erkenntnissen der Studie lassen sich folgende Handlungsempfehlungen ableiten:

A: Parkgebühren definieren

Gesetzliche Grundlagen zur Erhebung von kantonsweit abgestimmten Parkgebühren sind zu schaffen (Massnahme T2). Die Einführung einer abgestimmten Bepreisung stellt die Basis für ein integriertes Parkleit- und Reservationssystem dar. Die Verantwortlichkeiten und Termine dieses Projekts sind bereits definiert.

B: Parkleit- und Reservationssystem einführen

Parallel zu den Projektarbeiten zur Einführung von abgestimmten Parkgebühren können bereits Abklärungen für die Einführung eines Parkleit- und Reservationssystems eingeleitet werden. Eine erste Einschätzung³⁹ geht davon aus, dass seitens Kanton folgende Ressourcen schwerpunktmässig in der Einführungsphase zur Verfügung gestellt werden müssen:

- Projektleitung: 30-50 % Pensum
- Landesbauamt⁴⁰: 10 % Pensum
- Strassenverkehr/Signalisation⁴⁰: 10 % Pensum
- Ahndung (Polizei): an Tagen mit Vollausslastung

Bei einer optimalen Systemausgestaltung (hoher Automatisierungsgrad) ist nach einer Einführungsphase mit einer deutlichen Abnahme der benötigten Ressourcen zu rechnen, insbesondere bei der Projektleitung. Die Hauptaufgaben umfassen dann: Kundenservice (Reklamationen, Rückerstattungen etc.), Systemerweiterungen (z. B. Einbezug weiterer Parkierungsflächen), punktuelle Ahndungseinsätze an Spitzentagen, Sperrung von Parkierungsflächen im System für Unterhalt oder spezielle Veranstaltungen, allgemeiner Systemsupport und Weiterentwicklungen.

C: Variante 3 mit zusätzlicher Parkierung ausarbeiten und umsetzen

Die Kombination von Variante 3 mit einer zusätzlichen Parkierung bietet die grösste Chance auf eine Erreichung der gesteckten Ziele (geordneter Verkehr, geregelte Parkierung, keine Wiesenparkplätze). Dabei wird eine zusätzliche Parkierung am Standort Hirschberg favorisiert. Die Vorteile dieser Kombination sind:

- Es ist die am schnellsten umsetzbare Möglichkeit
- Sie ist die kostengünstigste Lösung
- Die Fläche ist verfügbar und eingezont
- Die Fläche ist mit öV und MIV erschlossen
- Der Standort Hirschberg kann einerseits auch bei Grossveranstaltungen im Dorf, andererseits werktags auch als Park + Ride Parkplatz für Pendler in Richtung St. Gallen genutzt werden, beides trägt zu einer erhöhten Auslastung bei.

Dieser Ansatz könnte – sollte sich der Bedarf manifestieren – mit weiteren Parkierungsflächen kombiniert werden. So kann beispielsweise die Planung für weitere witterungsunabhängige Parkplätze vorangetrieben werden. Dabei böte sich ein Parkdeck in Wasserauen als Möglichkeit an (siehe Variante 2).

D: Zu beachtende Punkte

- Private Initiativen zur Schaffung von Parkmöglichkeiten durch Private sind zu prüfen und ggfs. zu unterstützen, dies könnte beispielsweise die Unterstützung bei der Anbindung der Fläche «Baslers» an ein Parkleit- und Reservationssystem sein. Parallel dazu sollen strategische Standorte für dorfnaher Parkierung gesichert werden, beispielsweise die Fläche «Migros».

³⁹ Einschätzung gemäss Absprache zwischen Kanton und der Rapp AG.

⁴⁰ Nur in der Projekt- und Einführungsphase notwendig.

- Die Tourismusorganisation, touristische Leistungsträger, Unternehmen sowie kantonale und kommunale Behörden sind weiterhin frühzeitig in Projekte zu involvieren, bei welchen Parkplätze errichtet werden. So können ggf. Firmenparkplätze oder Parkplätze von Supermärkten⁴¹ einer touristischen Zweitnutzung zugeführt werden.

Rapp AG



Michael Steinle
Fachverantwortlicher Vertrieb und Ticketing



Yves Gasser
Mitglied der Bereichsleitung Mobilität und Logistik

⁴¹ Dies ist teilweise heute schon der Fall, weitere Verhandlungen sind im Gang.

8 Beilagen

Anhang 1: Mitglieder Projekt- und Begleitgruppe sowie Lenkungsausschuss

Projektgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Landammann Roland Dähler (Projektleitung) • Hauptmann Albert Mösler, Bezirk Schwende-Rüte • Ralf Bürki, Landesbauamt • Markus Walt, Amt für Wirtschaft
Begleitgruppe	<ul style="list-style-type: none"> • Bergwirteverein (Thoms Manser, Bollenwees) • VAT AI (Guido Buob) • Luftseilbahn Wasserauen-Ebenalp (Josef Schmid) • Luftseilbahn Hoher Kasten (Emil Koller) • Amt für öffentlichen Verkehr (Marcel Gabathuler) • Landwirtschaft/Bauernverband (Walter Mock)
Lenkungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> • Landammann Roland Dähler, Volkswirtschaftsdepartement • Bauherr Ruedi Ulmann, Bau- und Umweltdepartement • Landesfährnich Jakob Signer

Anhang 2: Ableitung Flächenbedarf für 5. stärksten Tag

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde als erste Orientierungsgrösse der Flächenbedarf sowie die theoretischen Grobkosten für die Erstellung von Parkplätzen bestimmt. Ausgangslage war die Dimensionierung auf den 5. stärksten Tag (Dimensionierung auf absolute Spitzen ist ökonomisch nicht sinnvoll).

Als Basis für die Bestimmung der massgebenden Nachfrage wurden die Nachfragekurven (tagesweise) von Brülisau und Wasserauen übereinandergelagt und summiert.

Bei Abdeckung des 5. stärksten Tages (maximale Nachfrage, aufgerundet = ~ 1'970 Parkplätze) würde nach Abzug der vorhandenen 780 witterungsunabhängigen Parkplätze noch ein «Nachfrageüberschuss» in der Grössenordnung von 1'190 Parkplätzen bestehen. Um diese Nachfrage zu befriedigen, würden folgende (groben) Flächenbedarfe und Richtkosten resultieren:

Bauliche Lösung	Richtwert Flächenbedarf	Richtkosten (nur Erstellung)
Flächenparkierung	~ 29'800 m ²	14 bis 17 Mio. CHF
Parkdeck oberirdisch (2 Ebenen)	~ 17'900 m ²	18 bis 21 Mio. CHF
Parkhaus unterirdisch (2 Ebenen)	~ 17'900 m ²	42 bis 50 Mio. CHF

Anhang 3: Gesamtheit aller im Projekt betrachteten Flächen für Parkierungen

Nachfolgend werden alle im Projekt je diskutierten Flächen aufgeführt. Diejenigen, welche zu einem frühen Zeitpunkt ausgeschlossen werden, sind mit einer stichwortartigen Begründung des Ausschlusses versehen. Nur Flächen, welche in der Variantenbildung noch eine Rolle spielen (siehe diesen Bericht) sind mit einer mit Detailinformationen sowie einer bildlichen Darstellung versehen.

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche für Parkierung* [in m ²]	Bemerkung/Begründung
1	Hirschberg	1451.R	Rank	3'600 m ²	Siehe Anhang 4
2	Sammelplatz	804	Meistersrüte	1'825 m ²	Nur heute befestigte Teilfläche
3	Rässevelis	145.R	Steinegg	10'903 m ²	Fläche langfristig nicht verfügbar
3	Kreuzung Rässevelis	1339.R	Steinegg	678 m ²	Zu kleines Potenzial
4	Blumenau	152.R	Steinegg	5'438 m ²	Nur Teilfläche in direkter Nähe zum Strassenknoten, längerfristig nicht verfügbar
5	Fehrlen	197.R	Weissbad	21'207 m ²	Landwirtschaftszone, allenfalls Reserve für andere Nutzungen
6	Steig	1067.S	Weissbad	1'700 m ²	Siehe Anhang 4
7	Wasserauen P1.1	488.S	Wasserauen	2'637 m ²	Talstation Seilbahn, Gewässerschutzareal, kaum Zusatzpotenzial (da bestehendes Gebäude)
7	Wasserauen P1.2	1297.S + 1300.S	Wasserauen	1'600 m ²	Siehe Anhang 4, zusammen mit P1.3 zu betrachten
7	Wasserauen P1.3	1296.S	Wasserauen	4'200 m ²	Siehe Anhang 4
8	Ackerweid P2	376.S	Wasserauen	5'700 m ²	Siehe Anhang 4
9	Wasserauen P3	381.S	Wasserauen	3'700 m ²	Nur Teilfläche, Landwirtschaftszone, Grundwasserschutzareal
9	Wasserauen P4	381.S	Wasserauen	6'700 m ²	Nur Teilfläche, Landwirtschaftszone, Grundwasserschutzareal
10	Unterbild	362.S	Wasserauen	13'300 m ²	Nur Teilfläche, Landwirtschaftszone, Grundwasserschutzareal
11	Brülisau HKDS.1	1801	Brülisau	2'600 m ²	Siehe Anhang 4
12	Brülisau HKDS.2	1375.R	Brülisau	2'400 m ²	Talstation Seilbahn, mögliche Fläche für Erweiterung Kronenhalde (siehe Nr. 14 + 15)
12	Brülisau HKDS.3	2388.R	Brülisau	805 m ²	Zu geringes Potenzial, bereits als PP genutzt
13	Rössli HKDS.4	661.R	Brülisau	1'400 m ²	Zu geringes Potenzial, bereits als PP genutzt
13	Rössliwiese HKDS.5	2387.R	Brülisau	2'200 m ²	Siehe Anhang 4
14	Kronenhalde 1 HKDS.6	1802.R	Brülisau	4'000 m ²	Teilweise zusammen mit Parzelle 1797.R betrachtet, siehe Anhang 4
14	Kronenhalde 2 HKDS.7	1797.R	Brülisau	1'100 m ²	Zu geringes Potenzial, bereits als PP genutzt
15	Kronenhalde 3 GE	1927.R	Brülisau	2'200 m ²	Siehe Anhang 4, inkl. Teil der Parzelle 1802.R
16	Feldstrasse BMW	1875	Appenzell	1'892 m ²	Fläche mittelfristig kaum verfügbar
17	Zielplatz	221	Appenzell	7'500 m ²	Siehe Anhang 4
18	Weissbad Alte Post	1937.R 204.R 1398.R	Weissbad	2'500 m ²	Siehe Anhang 4
19	Brülisau Kirche	624.R	Brülisau	5'000 m ²	Landwirtschaftsfläche, schwierige Erschliessung
20	Baslers	220.S	Schwende	4'000 m ²	Siehe Anhang 4
21	Gringel	36.S	Appenzell	10'700 m ²	Siehe Anhang 4
22	Nanisau	104.S	Steinegg	10'400 m ²	Siehe Anhang 4

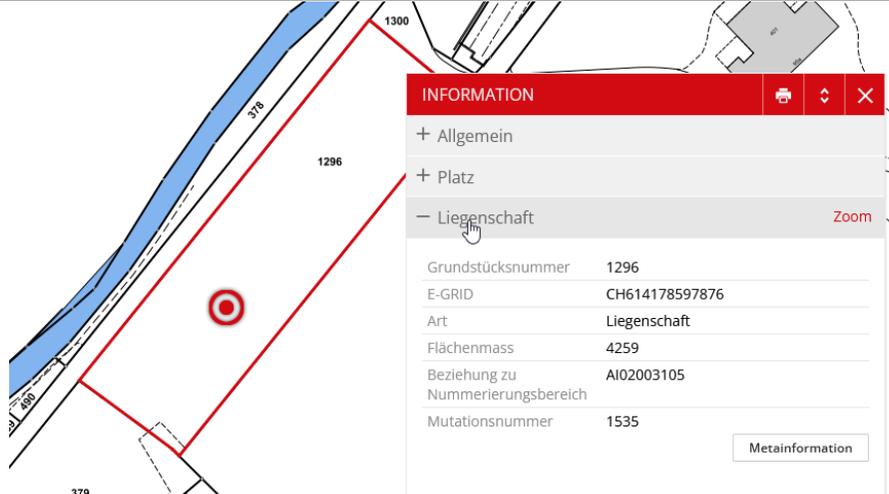
Nr.	Name	Parzelle(n) Ort	Fläche für Parkierung* [in m ²]	Bemerkung/Begründung
Weitere im Projektverlauf betrachtete, nicht weiterverfolgte Flächen				
23	Bahnhof Appenzell			Potenzial ungewiss, zu lange Anfahrt durch Dorf (nicht entsprechend ausgebaut)
24	Brauereiplatz			Anfahrt durch Dorf (nicht entsprechend ausgebaut)
25	Mettlen			Ungünstige Lage (nicht direkt an Zufahrtsachse), Belastung Ziel-Kreisel
26	Alpenbitter	Keine Detailangaben, da zu einem frühen Zeitpunkt aus Betrachtung ausgeschieden.		Teil der Fläche bereits durch Neubauprojekt beansprucht, zu lange Zufahrt durch Dorf (nicht entsprechend ausgebaut) oder über Weissbadstrasse
27	Hintere Rüti			Zu periphere Lage, ohne bestehenden leistungsfähigen öV-Anschluss
28	Moos			Zu periphere Lage, ohne bestehenden leistungsfähigen öV-Anschluss, Landwirtschaftszone
*Die Fläche für die Parkierung entspricht im Regelfall nicht der Fläche der Parzelle, da beispielsweise bestehende Gebäude, ein Gewässerabstand und/oder ein pauschaler Flächenabzug für Grenzabstände berücksichtigt wurde. Weiter wurden bei grossen Grundstücken nur Teilflächen in die Überlegungen einbezogen.				

Anhang 4: Flächen für Parkierung gemäss Geoportal AI

In nachstehender Tabelle werden die Flächen, welche ein Eingang in die Varianten 1 und 2 finden aufgeführt und mittels Ausschnitten aus dem Geoportal AI die verwendeten m² hergeleitet. Zu den angegebenen m² wird ergänzt, ob Grenz- oder Gewässerabstände berücksichtigt wurden, bei Bedarf wird eine Bruttozahl ebenfalls angegeben.

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
1	Hirschberg	1451.R	Rank	3'600 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 3'900 m ²	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI												
6	Steig	1067.S	Weissbad	1'700 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 1'800 m ²													
7	Wasserauen P1.2	1297.S + 1300.S	Wasserauen	1'600 m ² (kein Grenzabstand berücksichtigt)	<div data-bbox="1384 869 1937 1316" style="border: 1px solid red; background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> <p>INFORMATION [Print] [Zoom] [Close]</p> <ul style="list-style-type: none"> + Allgemein + Platz - Liegenschaft Zoom <p>Liegenschaft</p> <table border="0"> <tr><td>Grundstücksnummer</td><td>1297</td></tr> <tr><td>E-GRID</td><td>CH627878594103</td></tr> <tr><td>Art</td><td>Liegenschaft</td></tr> <tr><td>Flächenmass</td><td>1603</td></tr> <tr><td>Beziehung zu Numerierungsbereich</td><td>AI02003105</td></tr> <tr><td>Mutationsnummer</td><td>1757</td></tr> </table> <p style="text-align: right; margin-top: 5px;">Metainformation</p> </div>	Grundstücksnummer	1297	E-GRID	CH627878594103	Art	Liegenschaft	Flächenmass	1603	Beziehung zu Numerierungsbereich	AI02003105	Mutationsnummer	1757
Grundstücksnummer	1297																
E-GRID	CH627878594103																
Art	Liegenschaft																
Flächenmass	1603																
Beziehung zu Numerierungsbereich	AI02003105																
Mutationsnummer	1757																

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
7	Wasserauen P1.3	1296.S	Wasserauen	4'200 m ² (kein Grenzabstand berücksichtigt)	

INFORMATION
🖨️
↕
✕

- + Allgemein
- + Platz
- Liegenschaft Zoom

Grundstücksnummer	1296
E-GRID	CH614178597876
Art	Liegenschaft
Flächenmass	4259
Beziehung zu Nummerierungsbereich	AI02003105
Mutationsnummer	1535

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
8	Ackerweid P2	376.S	Wasserauen	5'700 m ² (inkl. Grenz- und Gewässerabstand) Brutto: 6'200 m ² (Gewässerabstand bereits berücksichtigt)	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
8	Ackerweid P2	376.S	Wasserauen	<p>Fläche berücksichtigt für Parkdeck (nur auf Teilfläche der Ackerweid gemäss vorhergehender Zeile)</p> <p>2'480 m² (inkl. Grenzabstand)</p> <p>Brutto: 2'700 m²</p>	
11	Brülisau HKDS.1	1801	Brülisau	<p>2'600 m² (ohne Grenzabstand, da Tiefgarage)</p>	<div data-bbox="1052 877 1433 1228"> <p>INFORMATION</p> <p>+ Allgemein</p> <p>Platz Zoom</p> <p>Bodenbedeckungsart Platz</p> <p>Objektname</p> <p>Gebäudehauptnutzung</p> <p>Fläche (m²) 2604</p> <p>Metainformation</p> <p>+ Liegenschaft</p> </div>

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
13	Rössliwiese HKDS.5	2387.R	Brülisau	2'200 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 2'400 m ² (ohne Freihaltezone, Reduktion um Hanglage gegen Bach)	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
14 / 15	Kronenhalde 1 HKDS.6	1802.R	Brülisau	2'200 m ² (inkl. Grenzabstand)	
	Kronenhalde 3 GE	1927.R		Brutto: 2'400 m ² (inkl. Teil der Parzelle 1802 bis Strasse; ohne Teil der Parzelle 1927 in der LW- Zone)	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
17	Zielplatz	221	Appenzell	7'500 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 8'100 m ²	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
18	Weissbad Alte Post	1937.R 204.R 1398.R	Weissbad	2'500 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 2'700 m ²	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
20	Baslers	220.S	Schwende	4'000 m ² (inkl. Gewässerabstand)	<p>The diagram shows a parcel labeled '220' with a red dashed boundary. A blue area on the left represents a water body. Dimensions are indicated with red callouts: 15.63 m at the top, 15.74 m on the left side, and 15.63 m at the bottom. A central area is labeled '4'001.86 m²'. The word 'Baslers' is written in two locations on the plan.</p>

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
21	Gringel	36.S	Appenzell	<p>10'700 m² (inkl. Grenzabstand)</p> <p>Brutto: 11'300 m² (beide Teilflächen abgerundet: 5'400 m² + 5'900 m²)</p>	

Nr.	Name	Parzelle(n)	Ort	Fläche [m ²]	Abbildung Geoportal AI
22	Nanisau	104.S	Steinegg	10'400 m ² (inkl. Grenzabstand) Brutto: 10'900 m ²	

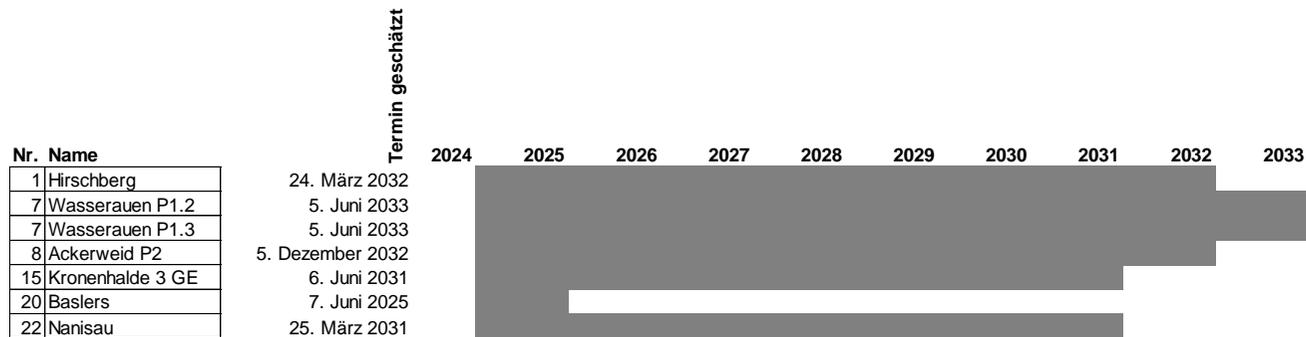
Anhang 5: Umsetzungshorizonte der Flächen von Varianten 1 und 2

Quelle aller Angaben in Anhang 5: Kanton AI

T4: Umsetzungshorizonte für Parkierflächen

Stand: 02.05.2024

Nr.	Name	Parzelle	Ort	Bestandteil der Variante	Geplante Anz. PP	Geplante Ausführung	Rm-Planung (# Jahre)	Finanzierung (# Jahre)	Bau (# Jahre)	Verfügbar in (# Jahre)	Termin geschätzt
1	Hirschberg	1451.R	Rank	V1	240	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	4.7	2	2	7.9	24. März 2032
7	Wasserauen P1.2	1297.S+1300.S	Wasserauen	V2	50	1 neues Geschoss: Parkdeck	6.2	1.5	2	9.1	5. Juni 2033
7	Wasserauen P1.3	1296.S	Wasserauen	V2	140	1 neues Geschoss: Parkdeck	6.2	1.5	2	9.1	5. Juni 2033
8	Ackerweid P2	376.S	Wasserauen	V2	387	Flächenparkierung:	5.7	1.5	2	8.6	5. Dezember 2032
15	Kronenhalde 3 GE	1927.R	Brülisau	V2	220	3 Geschosse: 2 Untergeschosse + EG	4.2	1.5	2	7.1	6. Juni 2031
20	Baslers	220.S	Schwende	V2	160	Flächenparkierung	0.7	0.5	0.1	1.1	7. Juni 2025
22	Nanisau	104.S	Steinegg	V1	690	2 Geschosse: Parkdeck	3.7	2	2	6.9	25. März 2031



Quelle: Kt. AI

Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Grundstück- fläche	Bestandteil der Variante	Geplante Anz. PP	Geplante Ausführung	Verfügbar in (# Jahre)	Finanzie- rung	Rm-Planung (Jahre)	Bau ¹⁾ (Jahre)	Bemerkungen Raumplanung
1 Hirschberg	1451.R	BZSR	Rank	21309	V1	240	2 Geschosse: Untergeschoss + EG	7.9	2	4.7	2	Richtplanänderung ²⁾ , TZP-Änderung/QP/fak. Referendum, Einsprachen TZP/QP, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: die neue Nutzung liegt nicht sehr weit entfernt von der ursprünglich vorgesehenen (Freihalteflächen für Erweiterung Verkehrsinfrastruktur). Es werden keine landwirtschaftlichen Nutzflächen angetastet. Einsprachegründe (wie zusätzliche Immissionen) mit wenig Erfolgsaussichten und daher wenig Verzögerungspotential.
7 Wasserauen P1.2	1297.S+1300.S	BZSR	Wasserauen	1603+263	V2	50	1 neues Geschoss: Parkdeck	9.1	1.5	6.2	2	Richtplanänderung ¹⁾ , Einzonung/fak. Referendum, Einsprachen ZP, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: Ein neues Parkhaus bedarf als Grundlage eine Bauzone gem. Art. 25 BauG. Da an diesem Standort keine angrenzende Bauzone besteht, würde eine Zoneninsel entstehen, die kaum bewilligungsfähig wäre. Der Weg über einen weiteren KNP (der aktuell aufgelegene KNP bietet keine entsprechende Grundlage) ist ohne Zonenplanänderung kaum möglich, da von der Grundnutzung (Landwirtschaft) zu weit abgewichen würde. Die mittlere Gefährdung (überlagerte Gefahrenzone) wäre mit baulichen Massnahmen zu lösen. Im überlagerten Grundwasserschutzareal sind gemäss Reglement (Art. 2 Abs. 2) keine Bauten und Anlagen zulässig, welche die künftige Bewirtschaftung des Grundwassers beeinträchtigen. Es werden keine landwirtschaftlichen Nutzflächen angetastet. Einsprachegründe (Zoneninsel, GW-Areal) mit grossen Erfolgsaussichten und Verhinderungspotential.
7 Wasserauen P1.3	1296.S	BZSR	Wasserauen	4259	V2	140	1 neues Geschoss: Parkdeck	9.1	1.5	6.2	2	Richtplanänderung ¹⁾ , Einzonung/fak. Referendum, Einsprachen ZP, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: Ein neues Parkhaus bedarf als Grundlage eine Bauzone gem. Art. 25 BauG. Da an diesem Standort keine angrenzende Bauzone besteht, würde eine Zoneninsel entstehen, die kaum bewilligungsfähig wäre. Der Weg über einen weiteren KNP (der aktuell aufgelegene KNP bietet keine entsprechende Grundlage) ist ohne Zonenplanänderung kaum möglich, da von der Grundnutzung (Landwirtschaft) zu weit abgewichen würde. Die mittlere Gefährdung (überlagerte Gefahrenzone) wäre mit baulichen Massnahmen zu lösen. Im überlagerten Grundwasserschutzareal sind gemäss Reglement (Art. 2 Abs. 2) keine Bauten und Anlagen zulässig, welche die künftige Bewirtschaftung des Grundwassers beeinträchtigen. Es werden keine landwirtschaftlichen Nutzflächen angetastet. Einsprachegründe (Zoneninsel, GW-Areal) mit grossen Erfolgsaussichten und Verhinderungspotential.
8 Ackerweid P2	376.S	BZSR	Wasserauen	45396	V2	387	Flächenparkierung, Teilfläche als Parkdeck Gemäss Projekt LWE, jedoch Reduktion auf KNP-Perimeter	8.6	1.5	5.7	2	Richtplanänderung ¹⁾ , KNP, Einsprachen KNP, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: Auch ein neuer Parkplatz bedarf als Grundlage eine Bauzone gem. Art. 25 BauG. Da an diesem Standort keine angrenzende Bauzone besteht, würde eine Zoneninsel entstehen, die kaum bewilligungsfähig wäre. Ein analoges Vorgehen wie am Standort Baslers, d.h. eine Bejahung der Standortgebundenheit ohne zusätzliches Planverfahren (KNP) dürfte im Fall einer Einsprache scheitern, da nicht mit Bestand argumentiert werden kann. Die geringe bzw. mittlere Gefährdung (überlagerte Gefahrenzone) wäre mit baulichen Massnahmen zu lösen. Die Baute könnte auf dieser Parzelle ausserhalb des überlagerten Grundwasserschutzareals realisiert werden. Es werden landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht. Einsprachegründe ohne KNP mit grossen Erfolgsaussichten und Verhinderungspotential, mit KNP mit geringeren Erfolgsaussichten.

Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Grundstückfläche	Bestandteil der Variante	Geplante Anz. PP	Geplante Ausführung	Verfügbar in (# Jahre)	Finanzierung	Rm-Planung (Jahre)	Bau ¹⁾ (Jahre)	Bemerkungen Raumplanung
15 Kronenhalde 3 GE	1927.R	BZSR	Brülisau	4471	V2	220 (HKDS hat noch Projekte mit ca. 300 PP, 5-geschossig)	3 Geschosse: 2 Untergeschosse + EG	7.1	1.5	4.2	2	Richtplanänderung ¹⁾ , Um- und Einzonung/QP/fak. Referendum, Einsprachen TZP/QP, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: Ein neues Parkhaus bedarf als Grundlage eine Bauzone gem. Art. 25 BauG. Ein Teil des Grundstücks liegt bereits in einer Bauzone (W2). Der daran angrenzende Teil L-Zone kann grundsätzlich in eine Bauzone eingezont werden. Der südliche Teil ist aufgrund der einzuhaltenden Gewässerräume kaum integrierbar. Es werden landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht. Einsprachegründe (das Einverständnis des privaten Grundeigentümers vorausgesetzt) mit wenig Erfolgsaussichten und daher wenig Verzögerungspotential.
20 Baslers	220.S	BZSR	Schwende	5317	V2	160	Flächenparkierung	1.1	0.5	0.7	0.1	[Richtplanänderung ¹⁾], Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: Ein Ausbau/Befestigung des bestehenden Parkplatzes kann auch losgelöst von einer übergeordneten Planung realisiert werden. Die geringe Gefährdung (überlagerte Gefahrenzone) wäre mit baulichen Massnahmen zu lösen. Es werden landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht. Einsprachegründe (fehlende Plangrundlage, Bestreiten Standortgebundenheit) mit mittleren Erfolgsaussichten und Verzögerungspotential.
22 Nanisau	104.S	BZSR	Steinegg	45997	V1	690	2 Geschosse: Parkdeck	6.9	2	3.7	2	Richtplanänderung ¹⁾ , ev. Umzonung/fak. Referendum (allenfalls auch nur Reglement für Sportzone erlassen - das im ÖREB hinterlegte Reglement "Hafen/Haslersteg" stimmt nicht), Einsprachen TZP/Reglement, Bewilligungsverfahren, Einsprachen Einschätzung: die neue Nutzung liegt nicht sehr weit entfernt von der ursprünglich vorgesehenen (Sportzone). Landwirtschaftliche Nutzflächen bestehen weiterhin im nicht überbauten Teil der Sportzone. Einsprachegründe mit wenig Erfolgsaussichten und daher wenig Verzögerungspotential.

¹⁾ Die Bauzeit müsste von Baufachleuten abgeschätzt werden und wird von der konkreten Lage beeinflusst. In dieser Übersicht werden pauschal 2 Jahre eingesetzt.

²⁾ Da die einzelnen Standorte als Teil einer übergeordneten Überlegung/Planung realisiert werden sollen, ist in jedem Fall ein Richtplanverfahren durchzuführen, auch wenn einzelne Standorte aufgrund der aktuellen Zonierung als zonenkonform bewilligt werden könnten. Für dieses Verfahren ist eine Mitwirkung (Bevölkerung, Nachbarkantone und -gemeinden, Tourismusakteure) durchzuführen und auszuwerten. Zudem ist eine Vorprüfung beim Bund nötig. Auch ist für mehrere Lesungen in der Ständeskommission und den parlamentarischen Prozess genügend Zeit einzurechnen. Einsprachen sind in dieser Phase noch nicht möglich. Aufgrund der Komplexität der Entscheidungsgrundlagen (Tourismusstrategie, Gesamtverkehrsstrategie, Bewertungsraster) für die einzelnen Standorte ist für diesen Prozess mit mindestens 1 Jahr, realistischere aber 2 Jahren zu rechnen.

³⁾ Verkehrsflächen sind keine Zone gemäss kantonalem BauG (abschl. Aufzählung Art. 25). Für Bauten gelten daher die Vorschriften der "darunterliegenden" Zone.

	Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Bemerkungen Finanzierung	Eigentümer	Zone	Bemerkung
1	Hirschberg	1451.R	BZSR	Rank	- Landsgemeindegeschäft, evtl. PPP (public private partnership) - Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	Kanton	Verkehrsfläche ³⁾ , Freihaltezone	mit Freihaltezone 3900m ²
7	Wasserauen P1.2	1297.S+1300.S	BZSR	Wasserauen	- Private Trägerschaft oder PPP, evtl. Landsgemeindegeschäft - Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	LWE	L-Zone, Verkehrsfläche ³⁾ überlagert: GW-Schutzareal, Gefahrenzone (mittel)	
7	Wasserauen P1.3	1296.S	BZSR	Wasserauen	- Private Trägerschaft oder PPP, evtl. Landsgemeindegeschäft - evtl. Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	BZSR	L-Zone, Verkehrsfläche ³⁾ überlagert: GW-Schutzareal, Gefahrenzone (mittel)	

	Name	Parzelle	Bezirk	Ort	Bemerkungen Finanzierung	Eigentümer	Zone	Bemerkung
8	Ackerweid P2	376.S	BZSR	Wasserauen	- Private Trägerschaft oder PPP, evtl. Landsgemeindegeschäft - evtl. Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	LWE	L-Zone überlagert: GW-Schutzzone (S3 8137m ²), GW-Schutzareal (9964m ²), Gefahrenzone (gering bzw. mittel)	
15	Kronenhalde 3 GE	1927.R	BZSR	Brülisau	- Private Trägerschaft oder PPP, evtl. Landsgemeindegeschäft - evtl. Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	Privat	L-Zone (2383m ²), W2 (1934m ²)	Guido Ebnetter
20	Baslers	220.S	BZSR	Schwende	- Private Trägerschaft	Privat	L-Zone überlagert: Gefahrenzone (gering)	Evelyn Manser-Fässler
22	Nanisau	104.S	BZSR	Steinegg	- Landsgemeindegeschäft, evtl. PPP (public private partnership) - Klärung Parkgebühren und Verwendung der Mittel, evtl. Landsgemeindegeschäft	Kanton	Sportzone überlagert: Gefahrenzone (mittel: 36985m ²)	zusätzlich 103.S

Anhang 6: Berechnungsbeispiele für Mindestbelegung für Amortisation Varianten 1 und 2

Einfache Beispielrechnung zur Herleitung einer Mindestbelegung der zusätzlichen Parkplätze mit Amortisationsziel 10 Jahre und (geschätztem) durchschnittlichen Parkgebührertrag für einen Tag von CHF 15.00.

Variante 1

	<u>Variante 1 minimal</u>	<u>Variante 1 maximal</u>
Gesamtkosten	14'723'000	17'760'000
Kosten zu amortisieren pro Jahr für 10 Jahre	1'472'300	1'776'000
Kosten zu amortisieren pro Jahr und Parkplatz	1'583	1'910
Mittlerer Parkgebührertrag pro Parkplatz und Tag	CHF 15.00	CHF 15.00
Anzahl benötigter Tage mit 15 CHF Ertrag*	106	127

* mit einer Belegung von 106, bzw. 127 Tagen könnten die reinen Erstellungskosten über 10 Jahre amortisiert werden.

Variante 2

	<u>Variante 2 minimal</u>	<u>Variante 2 maximal</u>
Gesamtkosten	15'654'000	18'878'000
Kosten zu amortisieren pro Jahr für 10 Jahre	1'565'400	1'887'800
Kosten zu amortisieren pro Jahr und Parkplatz	1'636	1'973
Mittlerer Parkgebührertrag pro Parkplatz und Tag	CHF 15.00	CHF 15.00
Anzahl benötigter Tage mit 15 CHF Ertrag*	109	132

* mit einer Belegung von 109, bzw. 132 Tagen könnten die reinen Erstellungskosten über 10 Jahre amortisiert werden.