

Büro des Grossen Rates
Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2, 9050 Appenzell
Telefon 071 788 93 25
Telefax 071 788 93 39
karin.rusch@rk.ai.ch
<http://www.ai.ch/>

An die
Mitglieder des Grossen Rates
sowie der Standeskommission
des Kantons Appenzell I.Rh.

Appenzell, 26. Februar 2010

Einladung zur Grossrats-Session

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh. versammelt sich am

Montag, 22. März 2010, 08.30 Uhr, im Rathaus Appenzell,

zu einer Grossrats-Session. Sie werden gebeten, an den Verhandlungen des Rates teilzunehmen.

Traktandenliste

1. Eröffnung

Grossratspräsident Ruedi Eberle

2. Protokoll der Session vom 8. Februar 2010

Grossratspräsident Ruedi Eberle

3. Staatsrechnung für das Jahr 2009 (*wird später zugestellt*)

6/1/2010

Antrag Standeskommission

6/1/2010

Antrag Staatswirtschaftliche Kommission

Referent:

Grossrat Thomas Bischofberger

Departementsvorsteher:

Säckelmeister Sepp Moser

4. Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell (Bericht vom 28. Dezember 2009)

5/1/2010 Antrag Standeskommission

Referent: Grossrat Josef Sutter

Departementsvorsteher: Bauherr Stefan Sutter

5. Bericht und Rechnung der Appenzeller Kantonalbank für das Jahr 2009 (wird später zugestellt)

7/1/2010 Antrag Kontrollkommission

Referent: Landammann Daniel Fässler

6. Landrechtsgesuche

8/1/2010 Berichte Standeskommission
Mündlicher Antrag der Kommission für Recht und Sicherheit

Referent: Grossrat Bruno Ulmann

7. Aufsichtsbeschwerde Walter Kappeler gegen Standeskommission

9/1/2010 Bericht Büro des Grossen Rates

Referent: Grossratspräsident Ruedi Eberle

8. Bericht des Büros betreffend Einbezug des Grossen Rates in Konkordatserarbeitung

10/1/2010 Bericht Büro des Grossen Rates

Referent: Grossratspräsident Ruedi Eberle

9. Mitteilungen und Allfälliges

Grossratspräsident Ruedi Eberle

Im Auftrage des Büros des Grossen Rates

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

Departemente des Kantons Appenzell I.Rh., Sekretariate

Protokoll

der Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Appenzell I.Rh.
an der **Session vom 8. Februar 2010 im Rathaus Appenzell**

Vorsitz: Grossratspräsident Ruedi Eberle
Anwesend: 45 Ratsmitglieder
Zeit: 08.00 - 10.30 Uhr
Protokoll: Ratschreiber Markus Dörig / Hans Bucheli

Es gelangten folgende Geschäfte zur Behandlung:

	Seite
1. Eröffnung	2
2. Protokoll der Session vom 30. November 2009	2
3. Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Schulgesetzes (SchG) (2. Lesung)	3
4. Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Steuergesetzes (StG) (2. Lesung)	4
5. Landsgemeindebeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS) (2. Lesung)	7
6. Grossratsbeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Fi- nanzströme (EFS) (2. Lesung)	9
7. Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Nachtragskredites für die Sa- nierung des Gymnasiums Appenzell	11
8. Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Zusatzkredites für die Sanie- rung des Gymnasiums Appenzell	14
9. Landrechtsgesuche	15
10. Festsetzung der Landsgemeinde-Ordnung für Sonntag, 25. April 2010	16
11. Mitteilungen und Allfälliges	17

Abkürzungen für grossrätliche Kommissionen:

StwK: Staatswirtschaftliche Kommission
WiKo: Kommission für Wirtschaft
SoKo: Kommission für Soziales, Gesundheit, Erziehung, Bildung
ReKo: Kommission für Recht und Sicherheit
BauKo: Kommission für öffentliche Bauten, Verkehr, Energie, Raumplanung, Umwelt

1.

Eröffnung

Grossratspräsident Ruedi Eberle

Eröffnungsansprache

Entschuldigungen: Grossrat Hansruedi Brülisauer, Rüte
Grossrat Sepp Neff, Schlatt-Haslen
Grossrat Rolf Inauen, Schlatt-Haslen

Absolutes Mehr: 23

Traktandenliste:

Die vorgelegte Traktandenliste ist genehm.

2.

Protokoll der Session vom 30. November 2009

Das vorgelegte Protokoll der Session vom 30. November 2009 wird ohne Änderungen einstimmig genehmigt.

3.**Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Schulgesetzes (SchG) (2. Lesung)**

Referent: Grossrat Roland Dörig, Präsident SoKo
Departementsvorsteher: Landammann Carlo Schmid-Sutter
37/2/2009: Antrag Standeskommission

Grossrat Roland Dörig, Präsident SoKo, kommt im Eintretensvotum auf den in erster Lesung geänderten Art. 16a, die Bestimmung über die Schülerdaten, zu sprechen. Die SoKo unterstützt die vom Grossen Rat beschlossene Neufassung. Abschliessend teilt er die Zustimmung der SoKo zur vorliegenden Fassung des Landsgemeindebeschlusses mit. Er beantragt im Namen der SoKo Eintreten und Verabschiedung des vorliegenden Beschlusses zuhanden der Landsgemeinde.

Landammann Carlo Schmid-Sutter nimmt ebenfalls auf die Vorberatung des Beschlusses in der SoKo Bezug und teilt ergänzend mit, die Ausführungsdetails zu Art. 16a würden entweder in der Schulverordnung oder im Landesschulkommissionsbeschluss zum Schulgesetz festgelegt.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. I.**Ziff. 1 - 8**

Keine Bemerkungen.

Ziff. II.

Keine Bemerkungen.

In der Schlussabstimmung wird der Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Schulgesetzes (SchG) in der vorgelegten Fassung mit 45 Ja-Stimmen einstimmig zuhanden der Landsgemeinde verabschiedet.

4.**Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Steuergesetzes (StG) (2. Lesung)**

Referent: Grossrat Alfred Inauen, Präsident WiKo
Departementsvorsteher: Säckelmeister Sepp Moser
30/2/2009: Antrag Standeskommission

Grossrat Alfred Inauen, Präsident WiKo, nimmt in seinem Eintretensvotum auf die von einzelnen Mitgliedern des Grossen Rates anlässlich der ersten Lesung angezweifelte Notwendigkeit und Vertretbarkeit einer erneuten Revision des Steuergesetzes Bezug. Die punktuellen Anpassungen sieht er als Investition in die Zukunft, da zusätzliches Steuersubstrat generiert oder aber zumindest aktiv einer Verringerung des Substrates entgegengewirkt wird. Die Befürchtungen hinsichtlich einer rasanten Bevölkerungszunahme im Kanton teilt er nicht. Die in den letzten Jahren angestiegenen Bodenpreise führt er primär auf den Umstand zurück, dass in früheren Jahren noch Bauland zu günstigen Konditionen im Baurecht zur Verfügung stand, was mittlerweile gänzlich weggefallen ist. Zudem ist in Landgemeinden weiterhin Bauland an sehr schönen Wohnlagen zu bezahlbaren Preisen erhältlich. Die WiKo sei nach Prüfung der Revisionsvorlage einstimmig zum Schluss gelangt, dass die Steuergesetzrevision ausgewogen und nötig ist. Zu den beiden von der Standeskommission in erster Lesung zur Prüfung entgegengenommenen Anliegen betreffend Weiterbildungs- und Umschulungskosten sowie der Wahlfreiheit beim Ausbildungsabzug wird die Haltung der Standeskommission gemäss Ergänzungsbotschaft unterstützt. Er beantragt im Namen der WiKo die Verabschiedung der vorgelegten Revisionsvorlage zuhanden der Landsgemeinde.

Grossrat Ueli Manser, Schwende, spricht ebenfalls die in erster Lesung gegen die Revisionsvorlage eingebrachten Argumente des Ausverkaufs der Heimat und des Drucks auf die Bodenpreise an. Die Gründe für den Zustrom von Personen nach Appenzell sieht er nicht nur in den attraktiven Steuern, sondern in der guten Lage von Appenzell und den zahlreichen Unternehmen, die in Appenzell gute Produkte herstellen. Die Entwicklung der Bodenpreise gegen oben ist für ihn zu einem guten Teil auch eine Folge des Umstandes, dass wegen der schönen Lage vermehrt in Appenzell aufgewachsene Personen nach einem beruflichen Zwischenhalt in einem anderen Kanton nach Appenzell zurückkehren und sich ein Eigenheim leisten. Grossrat Ueli Manser fasst die sechs wesentlichen Punkte der von der Standeskommission vorgeschlagenen Steuergesetzrevision zusammen. Auch er hält die Revision für moderat und ausgewogen und für den Kanton verkraftbar. Er verweist abschliessend auf die Möglichkeit des Grossen Rates, bei einer negativen Entwicklung der Staatsrechnung eine Erhöhung des Staatssteuerfusses zu beschliessen.

Trotz der Voten der Grossräte Alfred Inauen und Ueli Manser warnt Grossrätin Ruth Corminboeuf-Schiegg, Appenzell, vor den mittel- und langfristigen Auswirkungen des eingeschlagenen Weges in der Steuerpolitik. Wenn das Unbehagen der Bevölkerung gegenüber den stark an-

steigenden Bodenpreisen nicht ernst genommen wird, schliesst sie nicht aus, dass diese Vorlage an der Landsgemeinde mit einem Votum bekämpft und vom Stimmvolk abgelehnt werden könnte. Die Attraktivität des Kantons wird für sie genau so sehr durch die Infrastruktur mitbestimmt. Diese muss mit kontinuierlichen Investitionen auf einem zeitgemässen Stand gehalten werden. Durch eine Beschneidung der Einnahmen könnten jedoch dringliche Mittel für die Finanzierung der Infrastruktur wie beispielsweise das Gymnasium oder das Spital fehlen.

Grossrat Pius Federer, Oberegg, sieht die erste Priorität beim Erhalt und der Vergrösserung des Steuersubstrats. Er spricht sich in diesem Sinne für eine sofortige Umsetzung der in der Revisionsvorlage beantragten sechs Massnahmen zur Erhaltung der steuerlichen Attraktivität des Kantons aus.

Grossrat Martin Breitenmoser, Appenzell, spricht dem Finanzdepartement für die erteilte ausführliche Antwort auf sein im Rahmen der ersten Lesung zur Prüfung eingereichtes Anliegen betreffend Abzugsfähigkeit der Weiterbildungs- und Umschulungskosten als Berufskosten seinen Dank aus. Gleichzeitig stellt er klar, dass es ihm entgegen den Ausführungen in der Ergänzungsbotschaft nicht um die Abzugsfähigkeit der Kosten für jegliche Kurse geht. Vielmehr soll Wiedereinsteigerinnen die für die Erzielung eines Erwerbseinkommens allenfalls erforderliche Umschulung angerechnet werden können. Er stellt fest, dass die bestehende Praxis der Steuerverwaltung solche Umschulungskosten, die für die Bemessung der Bundessteuern nicht berücksichtigt werden dürfen, bei der Veranlagung im Kanton zumindest teilweise als abzugsfähig anerkennt.

Grossrat Ueli Manser, Schwende, bedankt sich seinerseits für die Prüfung seines anlässlich der ersten Lesung vorgebrachten Anliegens betreffend Einrichtung eines jährlichen Wahlrechts der Steuerpflichtigen betreffend Vornahme des Ausbildungsabzugs. Ihm erscheinen jedoch die in der Ergänzungsbotschaft genannten Kosten von Fr. 100'000.--, die mit einer solchen Praxisänderung verbunden sein dürften, als viel zu hoch. Diese Praxisänderung könnte nach Auffassung von Säckelmeister Sepp Moser tatsächlich Einbussen bei den Steuererträgen im Umfang von Fr. 50'000.-- bis Fr. 100'000.-- bewirken, zumal in einigen Fällen gleich mehrere Kinder einer Familie ein Studium absolvieren. Die zu erwartenden Mindererträge dürften jedoch tatsächlich unter Fr. 100'000.-- liegen.

In seinem Eintretensvotum nimmt Säckelmeister Sepp Moser die im Rahmen der ersten Lesung gefallenen kritischen Voten gegen die vorgeschlagene Steuergesetzrevision auf. Den darin geäusserten Ängsten soll Beachtung geschenkt werden. Er entnimmt den kritischen Voten, dass der Grosse Rat und die Standeskommission als politische Behörden gefordert sind, dem Kanton Sorge zu tragen. Er warnt jedoch davor, das Steuergesetz als Instrument zu benutzen, um Druck gegen eine persönlich nicht gewünschte Entwicklung des Kantons auszuüben. Die bestehende gute Infrastruktur muss mit entsprechenden finanziellen Aufwendungen erhalten werden. Gerade deshalb sind Massnahmen zur Sicherung und Erweiterung des Steuersubstrats zu ergreifen. Eine solche Massnahme ist die Pflege eines attraktiven Steuerklimas im Kanton.

Landammann Carlo Schmid-Sutter versichert, dass die Ständekommission die Befürchtungen und Anliegen der Bevölkerung im Kanton Appenzell I.Rh. ernst nimmt. Er stellt in Abrede, dass mit der Revision des Steuergesetzes Superreiche in den Kanton gelockt werden sollen. Er verspricht, die Weiterentwicklung der Bodenpreise in der Ständekommission zu überwachen und nötigenfalls mit Gegenmassnahmen vorzusorgen, damit Verhältnisse, wie sie an der Goldküste am Zürichsee anzutreffen sind, im Kanton Appenzell I.Rh. nicht entstehen können.

Grossrat Josef Sutter, Schwende, erinnert an das erfolglose Ersuchen von alt Landammann Bruno Koster, dass die verschiedenen Korporationen neues Land für die Weitergabe im Baurecht einzonen lassen. Mit einer mässigen Erhöhung des Baurechtszinses könnten seiner Meinung nach die Korporationen die erforderlichen finanziellen Mittel für den Erwerb des zusätzlichen Bodens beschaffen.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. I.

Ziff. 1 - 53

Keine Bemerkungen.

Ziff. II.

Keine Bemerkungen.

In der Schlussabstimmung wird der Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Steuergesetzes (StG) in der vorgelegten Fassung mit 40 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme und 4 Enthaltungen zuhanden der Landsgemeinde verabschiedet.

5.**Landsgemeindebeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS) (2. Lesung)**

Referent: Grossrat Alfred Inauen, Präsident WiKo
Departementsvorsteher: Säckelmeister Sepp Moser
34/2/2009: Antrag Standeskommission

Grossrat Alfred Inauen, Präsident WiKo, führt in die beiden als separate Traktanden 5 und 6 zur Beratung vorliegenden, inhaltlich jedoch zusammengehörenden Vorlagen zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS), gemeinsam ein. Nach dem Beschluss des Grossen Rates in erster Lesung, auf die Verlagerung der Verantwortung für die Oberstufe und Kleinklassen von den Schulgemeinden zum Kanton zu verzichten, sind auf die zweite Lesung hin die Auswirkungen dieses Beschlusses auf den Finanzausgleich geprüft worden. Da trotzdem Härtefälle für einzelne Schulgemeinden nicht ausgeschlossen werden können, soll die Härtefallregelung für Bezirke und Schulgemeinden wie bisher im Finanzausgleichsgesetz belassen bleiben. Mit dem Belassen von Oberstufe und Kleinklassen bei den Schulgemeinden ergeben sich in der Belastung der Schulgemeinden nur noch geringe Änderungen, sodass diese für die Festsetzung ihrer Steuerfüsse für das Jahr 2011 nicht vorgängig die Empfehlung bei der Standeskommission einholen müssen, wie dies in Art. 10 des Finanzausgleichsgesetzes in der Fassung nach der ersten Lesung noch vorgesehen war. Für die Bezirke soll diese Pflicht jedoch statuiert bleiben, um verdeckte Erhöhungen der Gesamtsteuerbelastung im Kanton mit der Umsetzung der EFS verhindern zu können. Die übrigen Bereiche der EFS waren im Grossen Rat anlässlich der ersten Lesung unbestritten. Im Namen der WiKo empfiehlt er einstimmig, auf diese beiden Vorlagen in zweiter Lesung einzutreten und mit den von der Standeskommission in der Ergänzungsbotschaft beantragten Änderungen zuhanden der Landsgemeinde zu verabschieden.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. I.**Ziff. 1 - 4**

Keine Bemerkungen.

Ziff. 5

Grossrätin Vreni Inauen-Lüthi, Rüte, beantragt die Korrektur eines redaktionellen Fehlers im Einleitungssatz von Ziff. 5.6 des Landsgemeindebeschlusses.

Der Grosse Rat ist mit der Vornahme dieser Korrektur stillschweigend einverstanden.

Ziff. 6 - 8

Keine Bemerkungen.

Ziff. 9

Antrag Standeskommission:

In Ziff. 9.1 soll Abs. 2 von Art. 10 Finanzausgleichsgesetz wie folgt lauten:

"²Die Standeskommission ermittelt aufgrund der von den Bezirken eingereichten Voranschläge und unter Berücksichtigung der Verschiebungen, die sich aus der Finanzentflechtung ergeben, die Steuerfüsse der Bezirke für das Jahr 2011 und veröffentlicht diese im Sinne einer Empfehlung an die Körperschaften und die Stimmberechtigten. Sie erlässt die für die Steuerfussermittlung erforderlichen Regelungen."

Die Begründung des Antrages ergibt sich aus der Ergänzungsbotschaft der Standeskommission für die zweite Lesung dieses Landsgemeindebeschlusses.

Der Grosse Rat heisst in der Abstimmung den Antrag der Standeskommission zu Art. 10 Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes einstimmig gut.

Ziff. II. - III.

Keine Bemerkungen.

In der Schlussabstimmung heisst der Grosse Rat den Landsgemeindebeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS) mit der in zweiter Lesung beschlossenen Änderung mit 44 Ja-Stimmen bei 1 Gegenstimme zuhanden der Landsgemeinde gut.

6.**Grossratsbeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS) (2. Lesung)**

Referent: Grossrat Alfred Inauen, Präsident WiKo
Departementsvorsteher: Säckelmeister Sepp Moser
35/2/2009: Antrag Standeskommission

Die Einführung zu diesem Geschäft ist bereits unter Traktandum 5 erfolgt.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. 1.**Ziff. 1 - 3**

Keine Bemerkungen.

Ziff. 4

Grossrat Erich Fässler, Appenzell, kommt im Zusammenhang mit der vorgesehenen Änderung der Tierseuchenverordnung auf die Tiersammelstelle zu sprechen. Er erinnert daran, dass mit der Annahme des Landsgemeindebeschlusses zur Umsetzung der EFS die Verpflichtungen bezüglich der Sammelstelle für tierische Nebenprodukte ab 1. Januar 2011 von den Bezirken an den Kanton übergehen. Er erkundigt sich daher bei Bauherr Stefan Sutter, ob der Bau des von der Landsgemeinde 2009 gutgeheissenen Ökohofes Bödeli, mit dem gleichzeitig unter der Federführung der Bezirke eine Tierkadaversammelstelle geplant ist, im Verlaufe des Jahres 2010 realisiert werden kann. Er verweist auf die Dringlichkeit der Erstellung einer neuen Tierkörpersammelstelle. Mit dem Übergang der Zuständigkeit ab 1. Januar 2011 an den Kanton wird die gesetzliche Grundlage für die Mitfinanzierung dieser Tiersammelstelle durch die Bezirke wegfallen.

Gemäss Bauherr Stefan Sutter ist es kaum möglich, dass die Erstellung des Ökohofes bis Ende 2010 abgeschlossen werden kann. Er sichert eine entsprechende Abgeltung allfälliger Aufwendungen der Bezirke für die Tiersammelstelle nach der Übernahme dieser Aufgaben durch den Kanton zu. Landammann Carlo Schmid-Sutter sieht keinerlei Probleme in diesem Zusammenhang, zumal der beantragte neue Wortlaut von Art. 11 der Tierseuchenverordnung die Möglichkeit enthält, dass der Kanton ab 1. Januar 2011 mit der Erteilung eines Leistungsauftrages an die Bezirke für den Zugang zu einer Tierkörpersammelstelle sorgen kann. Es besteht daher kein Zwang, dass der Kanton die Tierkörpersammelstelle sofort selber betreibt. Er wird aber ab dem 1. Januar 2011 im Rahmen eines allfälligen Leistungsauftrages zahlungspflichtig.

Ziff. 5

Keine Bemerkungen.

Ziff. 6

Antrag Standeskommission

Auf die Änderung von Art. 36 der Gymnasialverordnung soll verzichtet und demnach Ziff. 6.1 aus der Grossratsvorlage zur EFS gestrichen werden.

Der Antrag wird in der Ergänzungsbotschaft mit dem in erster Lesung beschlossenen Verzicht auf die Kantonalisierung der Oberstufe begründet. Die WiKo unterstützt den Antrag einstimmig.

Der Grosse Rat heisst in der Abstimmung den Antrag der Standeskommission bei einer Gegenstimme gut.

Ziff. 7

Antrag Standeskommission:

Ziff. 7.1. des Grossratsbeschlusses betreffend Art. 6 der Finanzausgleichsverordnung soll gestrichen werden.

Die Begründung ergibt sich aus der Ergänzungsbotschaft der Standeskommission zum Grossratsbeschluss. Die WiKo schliesst sich auch diesem Antrag an.

Der Antrag der Standeskommission wird in der Abstimmung bei einer Gegenstimme gutgeheissen.

Ziff. II.

Keine Bemerkungen.

In der Schlussabstimmung wird der Grossratsratsbeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der innerkantonalen Finanzströme (EFS) mit den beschlossenen Änderungen bei einer Gegenstimme gutgeheissen.

7.

Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Nachtragskredites für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell

Referent: Grossrat Josef Sutter, Präsident BauKo
Departementsvorsteher: Bauherr Stefan Sutter
1/1/2010: Antrag Standeskommission

Grossratspräsident Ruedi Eberle verweist auf den Zusammenhang der beiden Grossratsgeschäfte in den Traktanden 7 und 8 und beantragt das Führen einer gemeinsamen Eintretensdiskussion über beide Kreditvorlagen für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell. Die Detailberatung der beiden Grossratsbeschlüsse soll dann separat erfolgen.

Der Grosse Rat ist mit diesem Ordnungsantrag des Grossratspräsidenten einverstanden.

Grossrat Josef Sutter, Präsident BauKo, stellt die beiden Geschäfte vor. Er stellt fest, dass die vom Grossen Rat an der Sitzung vom 19. Juni 2009 verlangten Überprüfungen der Gesamtkosten für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell erfolgt sind. Er stellt die Ergebnisse der aus sechs Fachplanern zusammengesetzten Planungsgruppe kurz vor. Ein Abbruch und Neubau des Kapellentrakts wird im Vergleich mit der geplanten Sanierung mit Mehrkosten von rund Fr. 1.5 Mio. verbunden sein. Die BauKo betrachtet den Umbau des schlecht genutzten Kapellentrakts als richtig und sinnvoll. Die geplanten Investitionen erscheinen ihr auch bei einer allfällig notwendigen Reduktion der Klassenzahl gerechtfertigt. Beim Marschhalt vor den Phasen 4 bis 7 kann einer allenfalls eingetretenen Reduktion der Klassenzahl immer noch Rechnung getragen werden. Mit der Umsetzung der Phasen 1 bis 3 soll ein Teil der Infrastruktur den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Es sollen sechs neue Schulzimmer realisiert werden. Grossrat Josef Sutter beantragt im Namen der BauKo einstimmig Eintreten und Gutheissung der beiden Grossratsbeschlüsse betreffend Kreditgewährung für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell in der vorliegenden Fassung.

Bauherr Stefan Sutter nimmt Bezug auf einen am vergangenen Wochenende publizierten Zeitungsartikel. Er stellt klar, dass die verlangte Überprüfung der Notwendigkeit der gesamten in den Phasen 1 bis 3 vorgesehenen Investitionen durch die Standeskommission erfolgt ist. Er verweist auf den ausgewiesenen Bedarf für die Erneuerung der Küche und der Mensa sowie für die Erstellung von sechs Schulzimmern. Würde auf den in den Phasen 1 bis 3 geplanten Umbau des Kapellentraktes verzichtet, müssten die erforderlichen zusätzlichen Schulzimmer im Sinne einer vorzeitigen Realisierung der Phasen 4 bis 7 durch einen Umbau des Mitteltraktes und des Westflügels erstellt werden, was mit vergleichbaren Kosten verbunden sein dürfte. Mit dem Umbau des Kapellentrakts können die darin erstellten neuen Räumlichkeiten später allenfalls anders genutzt werden, beispielsweise für einen Berufsmaturitätskurs.

Landammann Carlo Schmid-Sutter erinnert in Ergänzung des Votums von Bauherr Stefan Sutter an seine Äusserungen an der Session vom 30. November 2009. Das Erziehungsdepartement strebt keine Verkleinerung der Klassenzahl am Gymnasium an. Vielmehr begrüsst es die Bemühungen der Schulleitung und der Lehrerschaft, eine grössere Anzahl Sechstklässler zum Übertritt in das Gymnasium zu motivieren. Er erinnert im Weiteren an seine damaligen Ausführungen betreffend der veränderten Ausbildungsgänge mit der Schaffung von Fachmittelschulen. Die Schulleitung prüfe in seinem Auftrag die Möglichkeit, solche neueren Ausbildungsgänge allenfalls auch am Gymnasium Appenzell anbieten zu können. In diesem Sinne geht Landammann Carlo Schmid-Sutter davon aus, dass das Gymnasium auch noch in 20 Jahren einen vergleichbaren Schülerbestand aufweisen dürfte. Somit sei die beantragte Investition in das Gymnasium gerechtfertigt.

Grossrätin Lydia Hörler-Koller, Appenzell, verweist auf die von der Standeskommission beigelegte Plausibilitätsstudie des Architekturbüros Felix Sigrist AG, St.Gallen, Stand 1. September 2009. Sie erkundigt sich bei Bauherr Stefan Sutter, wie viel Geld bei der Variante Umbau für Unvorhergesehenes eingerechnet ist und ob die eingegangenen Offerten der Unternehmer noch einen gewissen Spielraum bieten. Sie befürchtet, dass allenfalls im Rahmen der Umbauarbeiten noch hohe zusätzliche Kosten für Regiearbeiten anfallen, was zur Folge hätte, dass ein Neubau nicht mehr viel teurer wäre. Sie gibt im Weiteren ihrer Hoffnung Ausdruck, dass die von der Felix Sigrist AG abgegebenen Empfehlungen, insbesondere jene betreffend den Einsatz einer permanenten Projektgruppe für die weitere Planung, befolgt werden.

Bauherr Stefan Sutter führt aus, dass die vorliegenden Zahlen nur wenig Reserven aufweisen. Dasselbe gilt allerdings auch für die Berechnung der Kosten für den Neubau. Somit besteht auch hier ein Risiko, dass die geschätzten Kosten höher ausfallen. Wichtig bei diesem Kostenvergleich ist die Aussage, dass ein Neubau aus heutiger Sicht markant teurer zu stehen kommen dürfte. In Bezug auf die Planung und Umsetzung der Bauarbeiten wiederholt er seine bereits früher im Detail gemachten Darlegungen zur Projektorganisation für sämtliche vom Bau- und Umweltdepartement realisierten Hoch- und Tiefbauten. Über einer Projektgruppe, die sich mit der technischen Planung und Umsetzung befasst, steht der Lenkungsausschuss, in dem Vertreter des Benutzerdepartements, des Bau- und Umweltdepartements als Bauherrschaft, des Finanzdepartements für Controllingzwecke sowie als Bindeglied zur Projektgruppe der Leiter der Fachstelle für Hochbau und Energie Einsitz haben. Der Lenkungsausschuss ist im Zusammenhang mit der Sanierung des Gymnasiums bereits aktiv. Die Zusammensetzung der Projektgruppe ist nicht längerfristig fixiert. Mit einem Wechsel der Auftragsempfänger ändert sich jeweils auch die Zusammensetzung der Projektgruppe. Bauherr Stefan Sutter räumt abschliessend ein, dass die empfohlene Festlegung eines Ausbau- und Gestaltungsstandards, beispielsweise für die Wände oder Bodenbeläge, bisher noch nicht erfolgt ist, jedoch angestrebt wird.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. I.

Keine Bemerkungen.

Ziff. II.

Ratschreiber Markus Dörig räumt ein Versäumnis der Standeskommission ein. Da die beantragte Kredithöhe den Kompetenzrahmen des Grossen Rates übersteigt, müssen beide Kreditbeschlüsse dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Ziff. II soll daher neu wie folgt lauten:

"Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Art. 7^{ter} Abs. 2 der Kantonsverfassung. Er ist daher nach dessen Annahme durch den Grossen Rat zu veröffentlichen. Bei Nichtergreifen des fakultativen Referendums tritt er nach Ablauf von 30 Tagen seit der Veröffentlichung in Rechtskraft (Art. 7^{ter} Abs. 3 der Kantonsverfassung)."

Der Grosse Rat heisst die beantragte Änderung von Ziff. II des Grossratsbeschlusses stillschweigend gut.

In der Schlussabstimmung wird der Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Nachtragskredites für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell mit der beschlossenen Änderung einstimmig gutgeheissen.

8.**Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Zusatzkredites für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell**

Referent: Grossrat Josef Sutter, Präsident BauKo
Departementsvorsteher: Bauherr Stefan Sutter
2/1/2010: Antrag Standeskommission

Grossrat Josef Sutter hat als Präsident der BauKo unter dem Traktandum 7 das Geschäft vorgestellt.

Eintreten wird beschlossen.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen.

Ziff. I.

Keine Bemerkungen.

Ziff. II.

Da dieser Beschluss dem fakultativen Referendum unterliegt, soll der Wortlaut von Ziff. II neu wie folgt lauten:

"Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Art. 7^{ter} Abs. 2 der Kantonsverfassung. Er ist daher nach dessen Annahme durch den Grossen Rat zu veröffentlichen. Bei Nichtergreifen des fakultativen Referendums tritt er nach Ablauf von 30 Tagen seit der Veröffentlichung in Rechtskraft (Art. 7^{ter} Abs. 3 der Kantonsverfassung)."

Für die Begründung der Änderung wird auf die Detailberatung von Ziff. II des Grossratsbeschlusses gemäss Traktandum 7 verwiesen.

Der Grosse Rat heisst die beantragte Änderung von Ziff. II stillschweigend gut.

In der Schlussabstimmung wird der Grossratsbeschluss betreffend Gewährung eines Zusatzkredites für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell mit der beschlossenen Änderung einstimmig gutgeheissen.

9.Landrechtsgesuche

Referent: Grossrat Bruno Ulmann, Präsident ReKo
3/1/2010: Berichte Ständekommission
Mündlicher Antrag der Kommission für Recht und Sicherheit

Unter Ausschluss der Öffentlichkeit wird das Bürgerrecht von Appenzell und das Landrecht von Appenzell I.Rh. folgenden Personen erteilt:

- **Adis Hodzic**, geb. 1990 in Bosnien, bosnisch-herzegowinischer Staatsangehöriger, ledig, wohnhaft Rinkenbach 28, 9050 Appenzell.
- **Merdisa Mujkanovic**, geb. 1989 in Bosnien, bosnisch-herzegowinische Staatsangehörige, ledig, wohnhaft Weissbadstrasse 27A, 9050 Appenzell.
- **Djiljtene Redzepe-Ramizi**, geb. 1975 in Serbien, Staatsangehörige von Serbien und Montenegro, verheiratet; in die Einbürgerung miteinbezogen sind die Söhne **Kaltrin Redzepe**, geb. 1998, und **Kusthrim Redzepe**, geb. 2001, alle wohnhaft Gaishausstrasse 6a, 9050 Appenzell.
- **Florian Gugger**, geb. 1991 in Appenzell, Bürger von Buchholterberg BE, ledig, wohnhaft Sonnhalde 41, 9050 Appenzell.
- **Lukas Gugger**, geb. 1989 in Appenzell, Bürger von Buchholterberg BE, ledig, wohnhaft Sonnhalde 41, 9050 Appenzell.
- **Gabriela Waldburger-Büchler**, geb. 1958 in Appenzell, Bürgerin von Bühler AR, verheiratet, wohnhaft Nollenstrasse 1d, 9050 Appenzell.

10.

Festsetzung der Landsgemeinde-Ordnung für Sonntag, 25. April 2010

Referent: Landammann Carlo Schmid-Sutter
4/1/2010: Antrag Standeskommission

Nach den vom Grossen Rat gefassten Beschlüssen ergibt sich laut Landammann Carlo Schmid-Sutter in der von der Standeskommission beantragten Landsgemeinde-Ordnung keine Änderung.

Eintreten ist obligatorisch.

Das Wort zum Geschäft wird nicht gewünscht.

In der Schlussabstimmung heisst der Grosse Rat die Landsgemeinde-Ordnung für Sonntag, 25. April 2010, wie beantragt einstimmig gut.

11.

Mitteilungen und Allfälliges

Unter diesem Traktandum werden folgende Mitteilungen gemacht:

- Landesfähnrich Melchior Looser beantwortet die Anfrage von Grossrat Bruno Ulmann vom 9. Februar 2009 betreffend die Alarmierung und die Zuweisung von Zivilschutzräumen in Katastrophenfällen. Da die mobilen und stationären Sirenen im Rahmen des jüngst durchgeführten Tests in bestimmten Gewerbe- und Industriebetrieben nur ungenügend wahrgenommen werden konnten, werden diese Betriebe künftig über das Telefon alarmiert. Während die Arbeitnehmer im Katastrophenfall in den zugewiesenen Schutzräumen untergebracht werden, müssten Touristen von einem Betreuerteam im Rahmen der Möglichkeiten betreut werden. Auf Anfragen von Einzelpersonen mit Wohnsitz im Kanton oder Eigentümern von Betrieben im Kanton erteilt das Zivilschutzamt Appenzell I.Rh. Auskunft über die Zuweisungs- und Unterbringungspläne für die einheimische Bevölkerung.
- Säckelmeister Sepp Moser spricht die an der letzten Session zur Abklärung und Berichterstattung entgegengenommenen Fragen von Grossrat Erich Fässler, Appenzell, betreffend das Lohnsystem der Angestellten des Kantons an. Er informiert den Grossen Rat, dass das Finanzdepartement eine Überprüfung des vor zehn Jahren eingeführten Besoldungssystems an die Hand genommen hat. Eine Neubewertung sämtlicher Stellen soll in Anbetracht des grossen Aufwandes für alle Beteiligten nicht erfolgen. Grossrat Erich Fässler, Appenzell, bedankt sich für die rasche Orientierung über die vorgesehene Behandlung seiner Anfrage. Bei dieser Überprüfung sollte auch der Frage nachgegangen werden, ob Massnahmen zur Verbesserung der Transparenz für die Mitarbeiter mit Bezug auf den Besoldungsrahmen der einzelnen Funktionsstufen ergriffen werden können. Es sollte eine Publikation dieses Funktionsrahmens in Erwägung gezogen werden. Im Weiteren sei die Verteilpraxis der Leistungslohnsumme zu prüfen. Bei jeder Fluktuation des Personals soll zudem vor der Neuanstellung die Angemessenheit des Anforderungsprofils geprüft werden.

Grossrat Thomas Rechsteiner, Rüte, nimmt auf das Votum von Grossrat Erich Fässler, Appenzell, Bezug und warnt vor möglichen negativen Konsequenzen bei einer allzu weitgehenden Transparenz der ausgerichteten Besoldung. Stattdessen soll vor einer Anstellung den Bewerbern ausführlich dargelegt werden, was sie besoldungsmässig bei Annahme einer Stelle erwarten können.

- Auf Anfrage von Grossrat Martin Breitenmoser, Appenzell, erläutert Statthalter Werner Ebner die Gründe, warum sich der Kanton Appenzell I.Rh. an den Vorabklärungen zur Idee einer Einheitskasse für die Krankengrundversicherung in der Ostschweiz nicht beteiligen will. Die aus dem Grossen Rat des Kantons Glarus stammende Motion enthält keine Aussagen, welche Ziele mit einer Einheitskasse angestrebt werden sollen. Der Kanton Glarus wird bis Sommer 2011 die Motion beantworten müssen. Im Hinblick darauf werden aber

vorgängig die Rahmenbedingungen und Ziele genauer festzulegen sein. Erst aufgrund dieser ergänzenden Informationen werden die Ostschweizer Kantone darüber befinden können, ob sie sich an den Kosten dieser Vorabklärungen beteiligen wollen.

- Grossrat Erich Fässler, Appenzell, erkundigt sich bei Statthalter Werner Ebnetter nach der Ursache für den sprunghaften Anstieg der Beiträge des Bezirks Appenzell an die Prämienverbilligung im Jahre 2009 im Vergleich zum Vorjahr. Laut Statthalter Werner Ebnetter sind die Budgetposten des Kantons und der Bezirke für die Prämienverbilligung seit mehreren Jahren unverändert übernommen worden. Die budgetierte Summe wurde jedoch jeweils zu rund 70 % ausgeschöpft. Da im Jahre 2008 die steuerbaren Einkommen im Vergleich zu den Vorjahren stark gestiegen sind, mussten weniger Prämienverbilligungen als erwartet ausgerichtet werden, sodass die budgetierten Beiträge in diesem Bereich nur noch zu zirka 40 % aufgebraucht wurden. Für das Jahr 2009 wurden die Bedingungen für Prämienverbilligungen so korrigiert, dass die vom Bund bereitgestellten Mittel für die Prämienverbilligung wiederum zu rund 70 % an die Versicherten weitergegeben werden konnten. Dadurch ist für das Jahr 2009 auch der Bezirksbeitrag an die Prämienverbilligung angestiegen.

9050 Appenzell, 19. Februar 2010

Der Protokollführer:

Markus Dörig

Grossratsbeschluss zur Umsetzung der Entflechtung der inner- kantonalen Finanzströme (EFS)

vom 8. Februar 2010

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I. Rh.,
gestützt auf Art. 27 Abs. 1 der Kantonsverfassung,

beschliesst:

I.

Es werden folgende Verordnungen geändert:

1. Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (VEG FWG) vom 17. Juni 1996:

1.1. Art. 5 wird aufgehoben.

2. Strassenverordnung (StrV) vom 30. November 1998:

2.1. Es wird ein Art. 2a eingefügt:

Staatsstrassen

Staatsstrassen sind:

- a. Alle Hauptstrassen;
- b. Strassen, die den Kanton verlassen und ausserhalb des Kantons als Staats- bzw. Kantonsstrasse oder als Gemeindestrasse mit regionaler oder überregionaler Verbindungsfunktion weitergeführt werden;
- c. Verbindungsstrassen von Ortschaft zu Ortschaft, wobei jede Ortschaft nur Anrecht auf die Aufnahme einer Verbindungsstrasse ins Staatsstrassennetz hat;
- d. Strassen, welche touristische Ziele oder Ausgangspunkte zu diesen erschliessen.

2.2. Art. 17 Abs. 1 lit. a lautet neu:

- a. Für ober- und unterirdische Bauten und Anlagen:
 - 6.00 m bei Staatsstrassen sowie bei Sammelstrassen;
 - 5.00 m bei Erschliessungsstrassen;
 - 3.00 m bei den übrigen Strassen;

2.3. Der Titel nach Ziff. V. Kostentragung und Finanzierung lautet neu:

1. Aufteilung der nicht werkgebundenen Mineralsteuer und der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

2.4. Art. 25 wird aufgehoben.

2.5. Art. 26 lautet neu:

Aufteilung zwischen Kanton und Bezirken	Der Kantonsanteil an den nicht werkgebundenen Mineralölsteuern sowie an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird im Verhältnis von 60 % zu 40 % auf Kanton und Bezirke verteilt.
---	--

2.6. Nach Art. 36 wird folgender Titel eingefügt:

3. Auslösungsbeiträge

2.7. Nach dem Titel "Auslösungsbeiträge" wird ein Art. 36a eingefügt:

Übernahme von Bezirks- oder Staatsstrassen	Für Strassen, die dem Strassenzustandsindex 1.5 nicht entsprechen, zahlt das abgebende Gemeinwesen dem übernehmenden einen Ausgleichsbeitrag; dieser bemisst sich nach den rechnerischen Kosten, die für eine Instandstellung bis zum Index 1.5 nötig wäre.
--	---

3. Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (VEG USG) vom 25. Oktober 1993:

3.1. Art. 11 lautet neu:

Tierische Nebenprodukte	Die Entsorgung tierischer Nebenprodukte richtet sich nach den Bestimmungen der Verordnung über die Entsorgung von tierischen Nebenprodukten vom 23. Juni 2004 (VTNP) und den Vorschriften der kantonalen Tierseuchenverordnung.
-------------------------	---

4. Tierseuchenverordnung (VTS) vom 11. September 2000:

4.1. Art. 11 lautet neu:

Sammelstelle für tierische Nebenprodukte	Der Kanton betreibt eine Sammelstelle für tierische Nebenprodukte oder sorgt vertraglich für den Zugang zu einer Sammelstelle.
--	--

5. Finanzausgleichsverordnung (FAV) vom 7. Oktober 2002:

5.1. Art. 12 lautet neu:

Übergang nach Einführung der Entflechtung	¹ Die Übergangsbeiträge nach Art. 10 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) vom 28. April 2002 richten sich nach dem Verlust an Finanzausgleichsleistungen, unter Berücksichtigung der Entlastungen und Belastungen, die mit der Aufgaben- und Finanzentflechtung kommen. Der ermittelte Verlust wird im ersten Jahr zu 100 %, im zweiten Jahr zu 70 %, im dritten Jahr zu 30 % und im vierten Jahr zu 20 % ausgeglichen.
---	--

²Die Ständekommission legt den Ausgleichsbeitrag fest.

II.

Die Ständekommission bestimmt die Inkraftsetzung.

Appenzell, 8. Februar 2010

Namens des Grossen Rates

Der Präsident:

Ruedi Eberle

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

**Grossratsbeschluss
betreffend
Gewährung eines Nachtragskredites für die Sanierung
des Gymnasiums Appenzell**

vom 8. Februar 2010

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh.,
beschliesst:

I.

Für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell / Umbau Kapellentrakt (Brand-
schutzmassnahmen / Auflagen Arbeitsinspektorat, Elektroinstallationen, Neuorgani-
sation der Waschküche / Lagerräume, Ersatz Kälteanlage und Kühlzellen, Ausbau
Nebenräume und Lagerräume der Küche) wird ein Nachtragskredit von
Fr. 560'000.-- gewährt.

II.

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Art. 7^{ter} Abs. 2 der
Kantonsverfassung. Er ist daher nach dessen Annahme durch den Grossen Rat zu
veröffentlichen. Bei Nichtergreifen des fakultativen Referendums tritt er nach Ablauf
von 30 Tagen seit der Veröffentlichung in Rechtskraft (Art. 7^{ter} Abs. 3 der Kantons-
verfassung).

Appenzell, 8. Februar 2010

Namens des Grossen Rates

Der Präsident:

Der Ratschreiber:

Ruedi Eberle

Markus Dörig

**Grossratsbeschluss
betreffend
Gewährung eines Zusatzkredites für die Sanierung des
Gymnasiums Appenzell**

vom 8. Februar 2010

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh.,
beschliesst:

I.

Für die Sanierung des Gymnasiums Appenzell / Umbau Kapellentrakt (Renovation Bausubstanz im Untergeschoss, Neubau Lager- und Trockenraum, Neugestaltung des Haupteinganges sowie Gestaltung der Umgebung sowie der Rampe) wird ein Zusatzkredit von Fr. 700'000.-- gewährt.

II.

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Art. 7^{ter} Abs. 2 der Kantonsverfassung. Er ist daher nach dessen Annahme durch den Grossen Rat zu veröffentlichen. Bei Nichtergreifen des fakultativen Referendums tritt er nach Ablauf von 30 Tagen seit der Veröffentlichung in Rechtskraft (Art. 7^{ter} Abs. 3 der Kantonsverfassung).

Appenzell, 8. Februar 2010

Namens des Grossen Rates

Der Präsident:

Ruedi Eberle

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Staatsrechnung 2009
Kanton Appenzell Innerrhoden

Die Staatsrechnung 2009 kann bei der
Ratskanzlei Appenzell I.Rh.
Bezogen werden.

An den Grossen Rat des
Kantons Appenzell-I.Rh.

Bericht über die Kantonale Verwaltung 2009

Sehr geehrter Herr Grossratspräsident
Hochgeachteter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren der Standeskommission und des Grossen Rates

Im Rahmen unseres Auftrages gemäss Verordnung vom 27. März 1995 über die Prüfung des Finanzhaushaltes und die Überwachung des Geschäftsganges der Behörden berichten wir über unsere Prüfungen der Staatsrechnungen und der Staatsverwaltungen:

1 Jahresrechnung 2009

Die **Staatsrechnung** 2009 des Kantons schliesst mit einem Überschuss von CHF 2,7 Mio. ab. Dies bedeutet eine Verbesserung gegenüber dem Budget von CHF 1,7 Mio. Insgesamt liegt der Aufwand 4% und der Ertrag 5% über Budget. Die wesentlichen Budgetabweichungen können wie folgt dargestellt werden:

- a. **Mehraufwendungen:** Berufsschulen CHF 401'000, Ergänzungsleistungen CHF 824'000, ausserordentliche Abschreibungen auf das Verwaltungsvermögen CHF 4,7 Mio. (In Anbetracht der anstehenden Grossinvestitionen wird diese ausserordentliche Abschreibung von der StwK begrüsst.), Bildung Ressourcenausgleichsreserve CHF 1,0 Mio.
- b. **Minderaufwendungen:** Schulbeiträge an Fachhochschulen CHF 510'000, Defizitbeitrag an das Kantonale Spital CHF 319'000, Prämienverbilligungsbeiträge 437'000 (Das durchschnittliche Einkommen, welches massgebend für die Prämienverbilligungen ist, entwickelte sich besser als erwartet. Die im 2008 gemachte Rückstellung für Prämienverbilligungen wurde nicht aufgelöst.), öffentliche Fürsorge CHF 197'000, ausserkantonale Behinderteninstitutionen CHF 590'000 sowie Meliorationsbeiträge CHF 358'000.
- c. **Mehrertrag:** direkte Steuereinnahmen CHF 2,4 Mio. (zusätzlich sind CHF 1,0 Mio. in die Rückstellungen Steuern gebucht worden), Erbschafts- und Schenkungssteuern von CHF 1,6 Mio., Anteil am Gewinn der Appenzeller KB CHF 530'000, Anteile an Bundes- und Verrechnungssteuern CHF 1,5 Mio., Beiträge der Bezirke an Berufsschulen CHF 383'000, Gebühren Grundbuchamt CHF 376'000, Werkhof/Bauamt CHF 224'000 (Mehraufwand Winterdienst, welcher der Strassenrechnung belastet wurde.), Erträge aus Swisslos-Fonds CHF 188'000, Rückerstattungen aus dem Strafvollzug CHF 178'000.

- d. **Minderertrag:** Vermögenserträge CHF 360'000, Verzinsung des Dotationskapitals der Appenzeller KB CHF 225'000, Beiträge der Bezirke an die Prämienverbilligungen CHF 214'000, Bundesbeitrag an Ergänzungsleitungen CHF 174'000.
- e. **Ökohof:** Die vorgesehene Investition von CHF 2,1 Mio. in den neuen Ökohof ist verschoben worden. Der Fonds Abfall ist dementsprechend noch nicht beansprucht worden.
- f. **Rückstellung Ressourcenausgleich:** Die NFA-Erträge Ressourcenausgleich werden in kommenden Jahren aufgrund steigender Finanzkraft des Kantons tiefer ausfallen. Als Schwankungsreserve ist zulasten der laufenden Rechnung eine Rückstellung von CHF 1,0 Mio. gebildet worden.

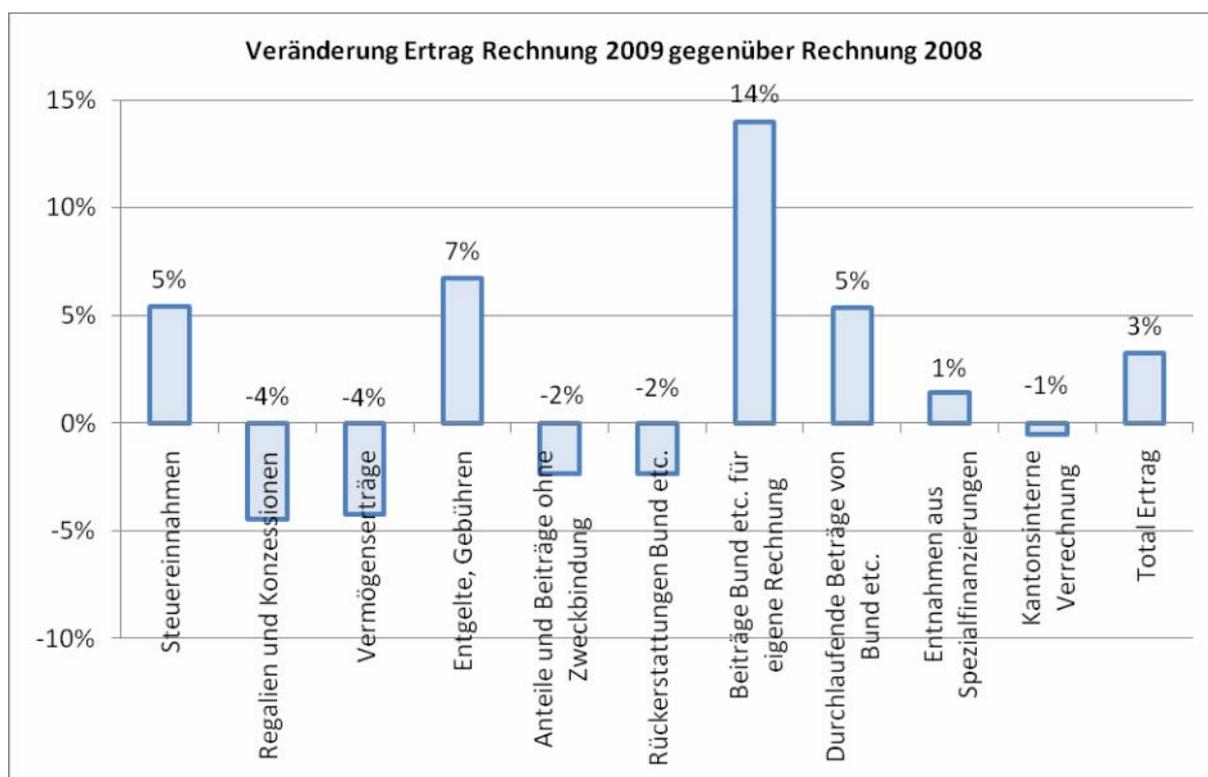
Die Investitionsrechnung des Kantons, die Abwasserrechnung und die Strassenrechnung weisen Gesamtinvestitionen von CHF 14,8 Mio. auf. Infolge Projektverzögerungen und wegen langfristigen Realisierungsplänen sind zulasten der Investitionsrechnung CHF 5,4 Mio. projektbezogene Rückstellungen gebildet worden (Gymnasium 2,3 Mio., Spital 1,0 Mio., Alters- und Pflegezentrum 1,0 Mio., Bachverbauungen CHF 500'000, Funksystem Polycom CHF 600'000). Die StwK unterstützt die Bildung dieser zweckgebundenen Rückstellungen und weist darauf hin, dass der Kanton diese Projekte rasch realisieren sollte.

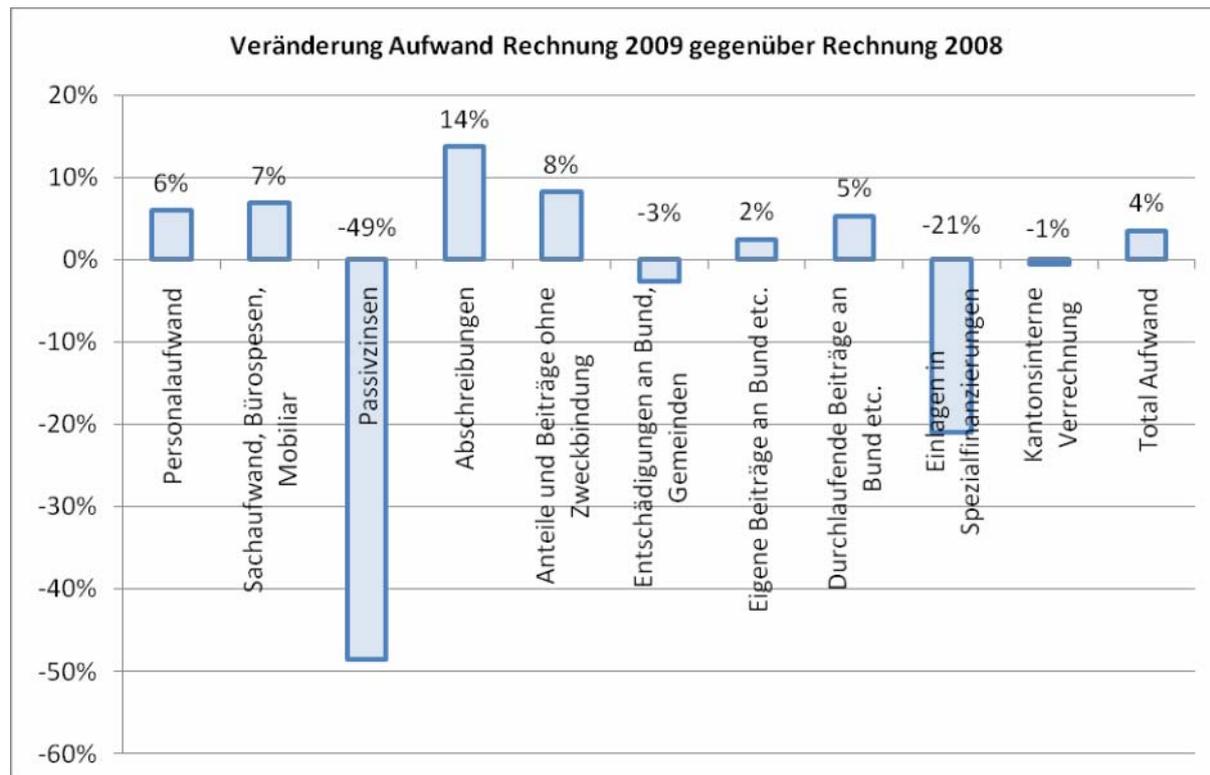
Nebst den 10% budgetierten-, ordentlichen Abschreibungen im Betrage von CHF 1,6 Mio. sind zulasten der Investitionsrechnung weitere 30% ausserordentliche Abschreibungen in der Höhe von CHF 5,0 Mio. gebucht worden. Die Abwasserrechnung weist ordentliche Abschreibungen von CHF 390'000 auf, die Strassenrechnung weist ordentliche Abschreibungen von CHF 860'000 und ausserordentliche Abschreibungen von CHF 4,1 Mio. aus. Das Spital wurde zusätzlich mit CHF 1,0 Mio. abgeschrieben.

Den Kennzahlen zum Kommentar zur Staatsrechnung kann entnommen werden, dass ein Eigenfinanzierungsgrad von 111% (für sämtliche Investitionen des Kantons, inkl. Abwasser und Strassen) erreicht werden konnte. Zudem weist die Rechnung 2009 einen Aktivzinsüberschuss von CHF 675'000 auf (Differenz zwischen Aktiv- und Passivzinsen), was auf eine solide Finanzlage des Kantons hinweist. Die StwK stellt fest, dass die Summe der Bildung von Rückstellungen sowie der vorgenommenen Abschreibungen auch in diesem Jahr einen namhaften Betrag der Jahresrechnung darstellen. Diese sind in Anbetracht der grossen anstehenden Aufgaben des Kantons (Gymnasium, Spital) sowie der Unsicherheiten über die weiterhin positiv verlaufenden Einnahmenpositionen (Steuern, NFA) und aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung vertretbar.

1.1 Kennzahlen Sachkontengruppen

Sachgruppenstatistik (in Mio. CHF)													
Sachgruppe	Bezeichnung	Rechnung 2009	in % des Totals	Rechnung 2008	in % des Totals	Rechnung 2007	in % des Totals	Rechnung 2006	in % des Totals	Rechnung 2005	in % des Totals	Rechnung 2004	in % des Totals
	Aufwand												
30	Personalaufwand	21.0	15.1	19.8	14.8	18.9	15.0	18.7	14.8	18.6	15.7	18.0	15.3
31	Sachaufwand, Bürospesen, Mobiliar	11.1	8.0	10.3	7.7	9.6	7.6	10.8	8.6	10.3	8.7	10.3	8.7
32	Passivzinsen	0.4	0.3	0.8	0.6	0.8	0.7	1.0	0.8	1.0	0.9	1.2	1.0
33	Abschreibungen	6.6	4.8	5.2	3.9	2.4	1.9	5.1	4.0	3.5	2.9	5.0	4.3
34	Anteile und Beiträge ohne Zweckbindung	4.6	3.3	4.3	3.2	4.2	3.4	4.3	3.4	4.2	3.6	4.1	3.4
35	Entschädigungen an Bund, Gemeinden	0.9	0.6	0.9	0.7	0.9	0.7	1.6	1.3	0.8	0.7	0.9	0.8
36	Eigene Beiträge an Bund etc.	60.6	43.5	59.1	44.2	56.6	44.9	49.8	39.5	46.2	39.0	44.4	37.6
37	Durchlaufende Beiträge an Bund etc.	24.6	17.7	23.4	17.5	24.3	19.3	25.3	20.1	24.6	20.7	25.1	21.3
38	Einlagen in Spezialfinanzierungen	2.2	1.5	2.7	2.1	1.1	0.9	1.2	1.0	0.9	0.8	1.0	0.8
39	Kantonsinterne Verrechnung	7.3	5.2	7.4	5.5	7.1	5.6	8.2	6.5	8.5	7.1	7.9	6.7
	Total Aufwand	139.3	100.0	133.7	100.0	126.1	100.0	126.0	100.0	118.6	100.0	117.9	100.0
	Ertrag												
40	Steuereinnahmen	39.7	28.0	37.7	27.4	37.1	29.4	38.9	30.9	35.8	30.2	38.3	32.5
41	Regalien und Konzessionen	1.1	0.7	1.1	0.8	1.1	0.9	1.1	0.9	1.0	0.8	0.9	0.8
42	Vermögenserträge	14.5	10.2	15.1	11.0	15.2	12.0	14.9	11.8	13.8	11.7	13.6	11.5
43	Entgelte, Gebühren	13.9	9.8	13.0	9.5	12.8	10.2	9.5	7.6	8.8	7.4	8.4	7.1
44	Anteile und Beiträge ohne Zweckbindung	22.3	15.7	22.9	16.7	11.5	9.1	9.0	7.1	9.2	7.8	8.5	7.2
45	Rückerstattungen Bund etc.	2.2	1.5	2.2	1.6	2.2	1.8	2.4	1.9	2.2	1.9	2.1	1.8
46	Beiträge Bund etc. für eigene Rechnung	12.8	9.0	11.2	8.2	12.3	9.8	13.8	10.9	11.5	9.7	10.7	9.1
47	Durchlaufende Beiträge von Bund etc.	24.6	17.3	23.4	17.0	24.3	19.3	25.3	20.1	24.6	20.7	25.1	21.3
48	Entnahmen aus Spezialfinanzierungen	3.6	2.6	3.5	2.6	2.4	1.9	3.0	2.4	3.3	2.8	2.4	2.0
49	Kantonsinterne Verrechnung	7.3	5.2	7.4	5.4	7.1	5.6	8.2	6.5	8.5	7.1	7.9	6.7
	Total Ertrag	142.0	100.0	137.5	100.0	126.1	100.0	126.1	100.0	118.7	100.0	118.0	100.0
	Erfolg	2.7		3.8		0.0		0.1		0.0		0.2	





Für weitere Details verweisen wir auf den Kommentar der Stadeskommission zur Jahresrechnung 2009.

2 Revisionsbericht

Gestützt auf die Ergebnisse der externen Revisionsstelle können wir bestätigen, dass die laufende Rechnung, die Investitionsrechnung und die Bestandesrechnung sowie die Nebenrechnungen gemäss zugestellter Staatsrechnung 2009 mit der Buchhaltung übereinstimmen, die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist und dass bei der Darstellung der Vermögenslage und des Jahresergebnisses die allgemein gültigen Bewertungsgrundsätze eingehalten sind.

3 Bericht über die Verwaltung

Die StwK hat anlässlich der Revision verschiedene Abteilungen der kantonalen Verwaltung besucht und mit Departementsvorstehern, Chefbeamten und Amtsvorstehern Gespräche geführt. Diese haben uns einen guten Einblick in die vielfältigen und verantwortungsvollen Aufgaben gegeben. Zu den Revisorergebnissen können wir wie folgt berichten:

3.1 Bau- und Umweltsdepartement

Die StwK hat mit dem Departementsvorsteher, dem Leiter des Landesbauamtes und dem Leiter Fachstelle Hochbau und Energie die folgenden Themen erörtert:

3.1.1 Planung und Umsetzung von Hochbauprojekten

Früher wurde das Departement welches einen Bedarf anmeldete mit dem ganzen Projekt von der Planung bis Realisierung beauftragt. In jüngerer Vergangenheit wurde zuerst die Bedürfnisse des „bestellenden“ Departementes zusammengetragen und dann zur Bauausführung an das BUD, Amt für Hochbau und Energie, übergeben. Im Gymnasium sind bekanntlich einige Fehler passiert, die für zukünftige Grossprojekte nicht wieder vorkommen dürfen. Die Standeskommission hat verschiedene Szenarien, um solche Fehler auszuschliessen, diskutiert. Sie ist zum Schluss gekommen weiterhin den Ablauf (bestellendes Departement, ausführendes Departement) beizubehalten. Um einen möglichst reibungslosen Übergang zu gewährleisten, wird der Leiter Amt für Hochbau und Energie schon bei den Bedarfsabklärungen in das Projekt mit einbezogen. Die StwK unterstützt diese Verbesserungsmassnahme und ist überzeugt, dass zukünftige Projekte optimaler umgesetzt werden können.

Bei Strassenbauprojekten gibt es aufgrund der Situation keine Schnittstellen, da diese durch das Departement bereits geplant und dann ausgeführt werden.

Die Kostenkontrolle bei Hochbauten wird durch externe Fachkräfte gewährleistet. Dieses Know How wird bereits heute eingekauft.

3.1.2 Projektwettbewerb

Die viel diskutierten Wettbewerbe von Projekten müssen aufgrund der Submissionsverordnung durchgeführt werden. Ansonsten sind Rekurse vorprogrammiert, die Ärger, Kosten und Verzögerungen mit sich bringen.

Einzig bei einer stufenweisen Planung könnte allenfalls ein Projektwettbewerb umgangen werden. Dabei ist zu beachten, dass immer wieder der berücksichtigte Architekt für den nächsten Schritt ausgeschlossen werden müsste, was nicht sinnvoll und zweckmässig ist, da sich jeder neue Architekt wieder mit der Angelegenheit auseinandersetzen muss.

Zur Beschleunigung von Bauvorhaben könnte ein Gesamtleistungswettbewerb ausgeschrieben werden. Diese Projekte würden durch Generalunternehmen geplant und ausgeführt. Für den Kanton wäre dies die einfachste Lösung. Aus Rücksicht auf das hiesige Gewerbe wird darauf verzichtet.

3.1.3 Personal

Die StwK hat sich weiter mit dem Departementsvorsteher über die erlassenen Personalentscheide und die Personalsituation beim BUD informieren lassen.

Die StwK stützt aufgrund der Erläuterungen die gefällten Entscheide.

3.1.4 Baubewilligungsgebühren

Die StwK hat sich über die Baubewilligungsgebühren informieren lassen. In einem detaillierten Bericht vom BUD wird klar aufgezeigt, dass kostendeckende Gebühren verlangt werden, was die StwK auch unterstützt.

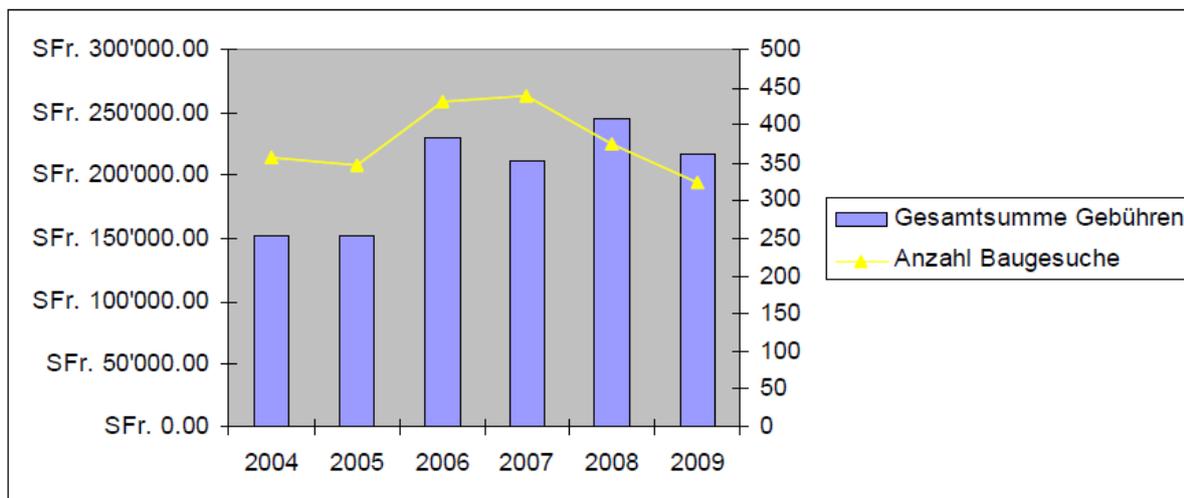


Abbildung 1: Entwicklung der Baubewilligungsgebühren und der Anzahl Baugesuche

Im Weiteren nimmt die StwK erfreut zur Kenntnis, dass durch verschiedene Massnahmen vor allem bei Kleinprojekten die Abläufe im Baubewilligungsprozess massiv vereinfacht wurden, was zukünftig tiefere Gebühren bei solchen Projekten zur Folge hat.

3.2 Volkswirtschaftsdepartement (VD)

Die StwK hat ihren traditionellen Antrittsbesuch bei Herrn Landammann Dr. Daniel Fässler durchgeführt.

3.2.1 Organisation im Departement

Das Departement ist zweckmässig organisiert. Durch die auf den 1. Juli 2008 erfolgte Neuanstellung des Leiters Amt für Wirtschaftsförderung und Amt für Tourismus des Kantons AI, wurde die Vakanz im Departement geschlossen. Dieser leitet auch das Amt für Neue Regionalpolitik, von welchem einige positive Impulse erwartet werden.

3.2.2 Zukünftige Herausforderungen

Die Kosten für den öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Hauptgrund dafür ist die auf 2008 im Zusammenhang mit der NFA erfolgte Reduktion der Bundesbeiträge. Hinzu kamen punktuelle Angebotsverbesserungen. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr werden im Jahr 2010 weiter steigen. Es ist zudem zu befürchten, dass die aus Bundesbern eingehenden Kostenbeiträge für den öffentlichen Verkehr in Zukunft weiter zurückgehen werden. Grossprojekte wie z.B. die Durchmesserlinie in St.Gallen werden für unseren Kanton weitere Kosten auslösen.

Landammann Dr. Daniel Fässler orientierte wie es zur Trennung beim Tourismusmarketing kam und relativierte die Negativschlagzeilen. Eine Weiterführung der Zusammenarbeit auf Projektbasis wird angestrebt. Dazu wurde durch beide Regierungen eine Mediation zur gemeinsamen Lösungsfindung für eine zukünftige Zusammenarbeit verlangt. Die StwK unterstützt dieses Vorgehen.

3.3 Finanzdepartement (FD)

Die StwK hat mit dem Departementsvorsteher, der Departementssekretärin und Mitarbeitern des Departementes Gespräche geführt.

3.3.1 Departementssekretariat

Diese Stelle ist der zentrale Dreh- und Angelpunkt im Departement und beinhaltet viele für den Kanton sehr wichtige Funktionen, welche sich im Wesentlichen auf eine Person fokussieren. Die Stellvertretung ist jedoch durch verschiedene Personen gewährleistet. Ebenfalls konnte sich die StwK davon überzeugen, dass das Vieraugenprinzip zweckmässig angewendet wird.

Hier laufen vor allem beim Budget und Jahresabschluss alle Zahlen und Informationen zusammen. Diese Situation führt während dieser Zeit zu einer sehr hohen Arbeitsbelastung unter zeitlichem Druck. Eine Optimierung dieser Situation könnte eine Zentralisierung oder eine EDV-mässige Integration der Buchhaltungen der Aussenstellen sein (Gymnasium, Strassenverkehrsamt usw.). Die StwK schlägt vor, eine solche Optimierung zu analysieren und nach Möglichkeit umzusetzen.

3.3.2 Personalwesen

Durch zwei Pensionierungen im Bereich Personalwesen (Leitung Personalwesen- und Lohnbuchhaltung) wird bei der Neubesetzung der Stellen nach organisatorischen Optimierungen gesucht. Zukünftig soll das ganze Personalwesen des Kantons zentral im Finanzdepartement zusammengefasst werden. Die StwK unterstützt diese organisatorische Änderung und regt an, auch Teile des Personalwesens des Spitals über diese Stelle effizient abzuwickeln. Im Rahmen dieser Neuorganisation sollte aus Sicht der StwK eine Überprüfung des Personalwesens und Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse stattfinden.

3.3.3 Schatzungsamt

Bei den steueramtlichen Schätzungen gibt es, mit Ausnahme von neu erstellten Liegenschaften, Rückstände. Da viele Schätzungen ungefähr gleich bleiben, hat der Kanton keine wesentlichen Ausfälle bei den Steuern zu erwarten. Die StwK ist trotzdem der Meinung, dass die pendenten Schätzungen innert nützlicher Frist abgebaut werden müssen.

3.4 Gesundheits- und Sozialdepartement (GSD)

3.4.1 Spital und Pflegeheim

Die StwK hat sich vom Spitaldirektor über die Auswertung der Mitarbeiterbefragung und den Stand der daraus eingeleiteten Massnahmen orientieren lassen.

Mitarbeiterzufriedenheit

Aufgrund der Erhebungen konnten verschiedene Schwerpunkte, welche zur Unzufriedenheit beim Personal geführt haben, ermittelt werden.

Mittels Konfliktanalyse in der Pflege, Gruppen- und Einzelgesprächen mit den Angestellten sowie den Belegärzten und einer gesamtheitlichen Mitarbeiterumfrage konnten diverse Schwachstellen erkannt und verbessert werden. So konnten durch Vereinfachung von Strukturen in einzelnen Bereichen und geordnete Anweisungen die Arbeitsabläufe verbessert und effizienter gestaltet werden. Ebenfalls wurden Kompetenzen und Anordnungen klar geregelt.

Eine Änderung der Führungskultur, ein Einbezug des Mitspracherechtes bei der Zusammenarbeit mit den Belegärzten, Verbesserungen des Informationsflusses und des Rapportwesens, laufende persönliche Gespräche zwischen Leitung und Mitarbeitenden und ein monatliches Coaching durch eine externe Supervisorin helfen, den Teamgeist zu fördern und das Verständnis untereinander zu verbessern. Eine erneute Mitarbeiterbefragung ist geplant.

Bei künftigen Reorganisationen und Umstrukturierungen wird neu mehr Zeit einberechnet, so dass der Informationsvorlauf für die Mitarbeitenden erhöht ist.

Personalsituation

Die Rekrutierung von qualifiziertem Personal gestaltet sich aufgrund des ausgetrockneten Marktes weiterhin schwierig. Die Fluktuationsrate ist im Bereich von vergleichbaren Spitälern und beträgt für das Jahr 2009 13,8%.

Beim Spital sind zurzeit 150 Stellen durch 211 Mitarbeiter besetzt. Seit dem Jahre 2006 beträgt die Zunahme der Mitarbeitenden 19%. Diese Zunahme kann durch die Entwicklung der Patientenzahlen belegt werden. So sind seit dem Jahre 2006 die ambulanten Behandlungen um 50%, die Notfälle um 51% und die stationären Patienten um 37% gestiegen.

Organisation

Das Organisationsreglement gem. Art. 8 SpitV wurde durch den Spitalrat erlassen und verabschiedet. Die StK erteilte dem Spitalrat die Kompetenz zum Erlass eines Personalreglements für das Spital und Pflegeheim, welches durch die StK zu genehmigen ist.

Rechnung 2009

Die Auslastung der Bettenbelegung im Spital betrug im Rechnungsjahr gute 92.5%, im Pflegeheim tiefe 74%.

Die Anzahl der Geburten ist gegenüber 2008 um 11 auf total 138 gestiegen, die Einsätze des Rettungsdienstes sind von 449 auf 399 gesunken.

Die stationären Notfälle stiegen von 662 auf 716 und die ambulanten Einsätze von 1341 auf 1382.

Der Aufwand für das Spital beträgt CHF 17,6 Mio. und für das Pflegeheim CHF 4,5 Mio. Der Betriebsertrag für das Spital ist CHF 12,5 Mio. und für das Pflegeheim CHF 3,6 Mio. Dies erfordert für das Spital einen Kantonsbeitrag von CHF 5,1 Mio. und für das Pflegeheim CHF 0,9 Mio.

4 Anträge an den Grossen Rat

Die StwK stellt folgende Anträge:

1. Vom vorliegenden Bericht sei Kenntnis zu nehmen.
2. Sämtliche Amtsrechnungen sind zu genehmigen.
3. Der Standeskommission, den kantonalen Kommissionen sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der kantonalen Verwaltung und der selbständigen öffentlichen Anstalten sei für die gewissenhafte Erfüllung ihrer Aufgaben zu danken.

Appenzell, 02. März 2010



**Kanton
Appenzell Innerrhoden**

Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell

Bericht

28. Dezember 2009

Projektorganisation

Lenkungsausschuss

Herr Bauherr Stefan Sutter, Bau- und Umweltdepartement (Vorsitz)
Herr Landesfähnrich Melchior Looser, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
Herr Bezirkshauptmann Erich Fässler, Bezirk Appenzell
Frau Bezirkshauptmann Heidi Buchmann, Bezirk Schwende
Herr Bezirkshauptmann Hans Brey, Bezirk Rüte
Herr Beat Eberle, Präsident Feuerschaukommission, Feuerschaugemeinde Appenzell
Herr Ralph Etter, Departementssekretär, Bau- und Umweltdepartement

Projektleitung

Herr Ralph Etter, Departementssekretär, Bau- und Umweltdepartement (Vorsitz)
Herren Willi Diggelmann / Andreas Forrer, Leiter Landesbauamt, Bau- und Umweltdepartement
Herr Hanspeter Koller, Sekretär Feuerschaugemeinde Appenzell
Herr Polizeikommandant Andreas Künzle, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Projektausführung

Herr Benedikt Broder, Dr. sc. nat. ETH, BR-P Broder Partner AG, St. Gallen
Herr Stefan Dörig, Dipl. Ing. ETH, Verkehrsingenieur SVI, BR-P Broder Partner AG, St. Gallen



BR-P Broder Partner AG
Ingenieure und Berater
Falkensteinstrasse 27
9006 St. Gallen
Tel. 071 244 56 20
Fax 071 244 56 34

Version	Erst.	Gepr.	Gen.	Datum
1.0	BR-P			10. Dezember 2009
1.1	BR-P			28. Dezember 2009

Autoren: Broder, Dörig, Weber
Auftragsnummer: 8117.452

Datei: S:\8117_BERATUNG VERKEHR + UMWELT APPENZELL_452 VERKEHRSKONZEPT APPENZELL 2008\4_BERICHT\410_BERICHT_AKTUELL\BERICHT_GR_2009-12-28\BERICHT_GR_2.DOC

Druckhinweis: Das PDF ist auf doppelseitigen Druck ausgelegt. Die Seiten 43/44, 47/48, 51/52 und 55/56 sind aus Lesbarkeitsgründen zum Ausdruck auf A3 und für Ordnerfaltung vorgesehen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Tabellenverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	II
Zusammenfassung	i
1 Einleitung	1
1.1 Ausgangslage und Anlass	1
1.2 Generelle Zielsetzungen	1
1.3 Aufgabenstellung und Vorgehen	1
2 Konkretisierung der Problemstellung	3
2.1 Generelles zur Problemstellung	3
2.2 Zustandsanalyse	3
2.3 Mitwirkungsverfahren	12
2.4 Schlussfolgerungen für die Variantendefinition	13
3 Nutzwertanalyse als Bewertungsmethodik	15
3.1 Generelles zur Methodik	15
3.2 Oberziele und Teilziele	15
3.3 Indikatoren	16
3.4 Gewichtung	16
4 Variantendefinition	17
4.1 Vorgehen	17
4.2 Prüfung Tunnelvarianten	18
4.3 Definition NWA-Variante Erschliessungsstrassenverbindung B-W-R	18
4.4 Struktur der Varianten für die Nutzwertanalyse NWA	19
4.5 Definition der Varianten für die Nutzwertanalyse NWA Grundstufe	23
5 Technischer Machbarkeitsnachweis	39
6 Bewertung	39
6.1 Nutzwertanalyse NWA Grundstufe	39
6.2 Nutzwertanalyse NWA Detailstufe	45
6.3 Sensitivitätsanalyse NWA Grundstufe	49
6.4 Sensitivitätsanalyse NWA Detailstufe	53
7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen	57
7.1 Schlussfolgerungen	57
7.2 Empfehlungen	58
Beilage 1 – Indikatorenblätter Nutzwertanalyse Grundstufe	61
Beilage 2 – Indikatorenblätter Nutzwertanalyse Detailstufe	99
Beilage 3 – Aus- und Neubauoptionen zur Erhöhung des Parkplatz-Angebots	113
Anhänge: Separater Anhangband	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vorgehen	2
Tabelle 2: Projekt-Gewichtung nach Hauptkriterien und Oberzielen	16
Tabelle 3: Ergebnisse der Nutzwertanalyse Grundstufe	43
Tabelle 4: Ergebnisse der Nutzwert- analyse Detailstufe	47
Tabelle 5: Rangfolge der Varianten bei unterschiedlichen Gewichtungen	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Defizitpunkte Verkehr	8
Abbildung 2: Defizitpunkte Parkierung	9
Abbildung 3: Defizitpunkte Umwelt / Umfeld	10
Abbildung 4: Ergebnisse Mitwirkungsverfahren	12
Abbildung 5: Grundansatz	17
Abbildung 6: Grundstufe und Detailstufe NWA	17
Abbildung 7: Prüfung Tunnelvarianten	18
Abbildung 8: Struktur der Varianten für NWA-Grundstufe	19
Abbildung 9: Struktur der Varianten für NWA-Detailstufe	22
Abbildung 10: Variante VO-0	25
Abbildung 11: Variante VO-1	27
Abbildung 12: Variante VO-1N	29
Abbildung 13: Variante VS-1	31
Abbildung 14: Variante VS-1N	33
Abbildung 15: Variante VS-2	35
Abbildung 16: Variante VS-2N	37
Abbildung 17: Graphische Darstellung des Ergebnisses der Nutzwertanalyse Grundstufe für Total und für Verkehr, Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit sowie Kosten	41
Abbildung 18: Graphische Darstellung des Ergebnisses der Nutzwertanalyse Detailstufe für Total und für Verkehr, Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit sowie Kosten	46
Abbildung 19: Ergebnisses der Sensitivitätsanalyse Grundstufe	51
Abbildung 20: Ergebnisses der Sensitivitätsanalyse Detailstufe	55
Abbildung 21: Entscheidschema	59

Zusammenfassung

Ziele und Vorgehen

Das Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell ist auf folgende Ziele ausgerichtet:

- Sicherstellung der Kapazitäten in Bezug auf Verkehrsfluss (bedarfsgerechtes Angebot)
- Erhalt der Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen
- Sicherstellung eines bedarfsgerechten Parkplatzangebots
- Reduktion der Verkehrsbelastungen im Dorfkern soweit möglich
- Attraktivitätssteigerung für Fussgänger und Radfahrer mit direkten Verbindungen zu wichtigen Punkten
- Reduktion der Umweltbelastungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Koordination mit der Siedlungsentwicklung und -planung (Betrachtungszeitraum ca. 15 Jahre)
- Aufzeigen der für künftige Verkehrsverbindungen notwendigen Trassees

Die Komplexität der Fragestellung in Bezug auf das optimierte Verkehrs- und Parkierungskonzept für das Dorf Appenzell verlangt nach einer formalisierten Bewertungsmethode. Die für diese Problemstellung optimale Bewertungsmethode ist die Nutzwertanalyse (NWA). Dabei wird das bestehende Verkehrskonzept mit alternativen Varianten verglichen und die Bestvariante ermittelt.

Für die gesamthafte Beurteilung wird aus den Teilnutzwerten ("Noten") der Einzelkriterien (Indikatoren) rechnerisch ein Gesamtwert ("Notensumme") berechnet. Dabei wird den Einzelkriterien unterschiedliches Gewicht zugeordnet. Im Rahmen des Projektes wurde - methodikgerecht vor Bewertung der Varianten - die Projekt-Gewichtung definiert, welche als akzeptable Grundlage für einen Entscheid erachtet wird.

Gesichtspunkte für Variantendefinition

Die Defizitpunkte Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Verkehrskapazität konzentrieren sich für den Ist-Zustand wie auch für die Prognosezustände vor allem auf den Dorfkernbereich und die Kreuzung Rank. In Bezug auf die Verkehrseffizienz bzw. die heutige und zukünftige Verkehrserschliessung liegt der grösste Handlungsbedarf im Bereich der peripheren südlichen und östlichen Siedlungsgebiete des Dorfes Appenzell.

Defizite in Bezug auf die Parkierung (exkl. Wohnnutzung) bestehen im Dorfzentrum und in den zentrumsnahen Gebieten westlich, südlich und östlich des Dorfkerns.

Die Defizitpunkte Umwelt ergeben sich aus der Umweltbelastung durch Luftschadstoffimmissionen und den Strassenlärm an verkehrsbelasteten Strassen.

Das Mitwirkungsverfahren ergibt das mehrheitliche Ziel einer gänzlichen Aufhebung oder einer teilweisen Unterbindung des Verkehrs auf dem Inneren Ring und die Verwirklichung einer neuen Erschliessungsverbindung im Dorfgebiet Süd/Ost. Der Ausbau des Parkplatz-Angebots wird mehrheitlich befürwortet, wobei eine Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen wird.

Damit sind bei der Variantendefinition folgende zentralen Aspekte zu beachten:

- Unterscheidung zwischen Varianten ohne und mit Sperrung des Inneren Rings
- Unterscheidung bei der Sperrung des Inneren Rings zwischen Varianten mit und ohne Option der Bereitstellung einer Ersatz-Verbindung
- Unterscheidung der Varianten durch die Option einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung im östlichen / südlichen Dorfgebiet
- Unterscheidung der Varianten in Bezug auf die Parkierungslösung

Die zur Transparenz des Verfahrens durch Beschränkung der Zahl der Detailvarianten notwendige Entkoppelung der Bewertung der Verkehrsführung und des Verkehrsregimes von der Parkierung erfolgt durch die Aufteilung der NWA in eine Grundstufe und eine Detailstufe.

In der Grundstufe werden alle Verkehrsführungsvarianten mit einem gleichwertigen und kostenmässig optimierten Grundkonzept für die Parkierung und unter Einbezug einer NWA-Variante für die Erschliessungsoptionen im östlichen und südlichen Dorfgebiet miteinander verglichen.

Die aus diesem Vergleich resultierenden Bestvarianten werden in der Detailstufe in Bezug auf die vielfältigen Möglichkeiten hinsichtlich der Parkierung untersucht. Aus diesem Vergleich ergibt sich dann das optimale Parkierungskonzept.

Varianten für die NWA

Für die Nutzwertanalyse wurden nachstehend dargestellte Varianten für die Grundstufe definiert.

Nullvariante VO-0

Die Nullvariante VO-0, mit der alle übrigen Varianten verglichen werden, beinhaltet das bestehende Verkehrs- und Parkierungsregime, wie es 1996 definitiv angeordnet wurde. In der Nullvariante werden sowohl die im Rahmen der Dorfgestaltung beschlossenen wie die variantenunabhängig aus Gründen der Verkehrstechnik/-sicherheit notwendigen Massnahmen berücksichtigt. Die variantenunabhängigen Massnahmen beinhalten den Umbau der Kreuzung Rank zur Beseitigung des Unfallschwerpunkts bzw. zur Kapazitätsverbesserung, den Ausbau des Kreisels Spital zur Kapazitätsverbesserung, den Ausbau der Metzbrücke zu Gunsten der Fussgänger sowie den Umbau der Zielstrasse im Bereich des Hotels Säntis ebenfalls zu Gunsten der Fussgänger.

Variante VO-1 (Ohne Sperre Innerer Ring)

Der Innere Ring und die übrige Verkehrsführung im Dorfzentrum werden grundsätzlich belassen. Zur Beruhigung des Dorfkerns wird im erweiterten Dorfkernbereich eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt. Als ergänzende Massnahme zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dem Inneren Ring und zur Verbesserung der Fussgängersituation wird der Landsgemeindeplatz auf der Südseite gesperrt. Die Zone mit Fahrverbot für den allgemeinen motorisierten Verkehr bleibt in ihrer Ausdehnung so, wie sie in der Nullvariante bereits besteht (Hautgasse Adlerplatz - Landsgemeindeplatz, Hirschengasse, Engelgasse).

Für den Variantenvergleich in der NWA-Grundstufe wird - damit eine vollständige NWA bereits in der Grundstufe vorliegt - zur Behebung des Parkplatzdefizites die Umsetzung des für alle Verkehrsführungsvarianten gleichwertigen und kostenmässig optimierten Grundkonzeptes Nord bzw. des Konzeptes Süd zu Grunde gelegt.

Variante VO-1N (Mit Netzergänzung)

Verkehrs- und Parkierungsmassnahmen wie in Variante VO-1 kombiniert mit einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung von der Bahnhofstrasse über die Weissbadstrasse bis zum Rank (Hirschberg) [abgekürzt ES-Verbindung B-W-R]

Variante VS-1 (Sperre Innerer Ring ohne Ersatz)

Der Innere Ring wird gesperrt, d.h. die Durchfahrt durch das Rathaus und die Verbindung ab dem Landsgemeindeplatz Richtung Gansbach werden aufgehoben. Die Begegnungszone wird entlang der Hauptgasse konsequent vom Adlerplatz bis zum Landsgemeindeplatz unter Einbezug der angrenzenden Plätze und Strassen erweitert.

Die Erschliessung des Dorfkerns erfolgt über die bestehenden Zufahrtsstrassen.

Behebung des Parkplatzdefizites wie in VO-1.

Variante VS-1N (Mit Netzergänzung)

Verkehrs- /Parkierungsmassnahmen wie Variante VS-1 kombiniert mit ES-Verbindung B-W-R.

Variante VS-2 (Sperrung Innerer Ring mit Ersatz)

Der Innere Ring wird gesperrt, d.h. die Durchfahrt durch das Rathaus und die Verbindung ab dem Landsgemeindeplatz Richtung Gansbach werden aufgehoben. Die Begegnungszone wird entlang der Hauptgasse konsequent vom Adlerplatz bis zum Landsgemeindeplatz unter Einbezug der angrenzenden Plätze und Strassen erweitert. Da der Landsgemeindeplatz für Anstösser und Besucher von Norden und der Kronengarten von Westen bzw. Süden hinreichend erschlossen sind, kann die Begegnungszone im Bereich der westlichen Hauptgasse vom Landsgemeindeplatz bis zur Blattenheimatstrasse erweitert werden.

Die Erschliessung des Dorfkerns erfolgt über die bestehenden Zufahrtsstrassen.

Als Ersatz für den Inneren Ring werden neue, ausserhalb des Dorfzentrums liegende Nord-Süd-Verbindungen für Einbahnverkehr geschaffen.

Behebung des Parkplatzdefizites wie in VO-1.

Variante VS-2N (Mit Netzergänzung)

Verkehrs- /Parkierungsmassnahmen wie Variante VS-2 kombiniert mit ES-Verbindung B-W-R.

Parkierung NWA-Detailstufe

In der Detailstufe werden insbesondere folgenden Konzepte hinsichtlich der Parkierung untersucht:

- Parkhaus Blattenheimat, Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz und mit/ohne offene PP auf dem Landsgemeindeplatz
- Parkhaus Landsgemeindeplatz, Ausbau Brauereiplatz und mit/ohne offene PP auf dem Landsgemeindeplatz.

Ergebnisse der NWA

Grundstufe

Die Nutzwertanalyse zeigt, dass aus der Grundstufe die Variante VS-2N (Sperrung innerer Ring mit Ersatzverbindung Nord-Süd und Erschliessungsstrassenverbindung) als Bestvariante hervorgeht. Die zweitbeste Variante ist VO-1N (ohne Sperrung mit Erschliessungsstrassenverbindung).

Daraus lässt sich vorerst schliessen, dass die Erschliessungsstrassenverbindung mit und ohne Sperrung des inneren Rings sinnvoll ist.

Die Variante VS-2N mit Sperrung des inneren Rings und einer Ersatzverbindung Nord-Süd besitzt durch die deutlich bessere Beurteilung in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen trotz der durch den Bau entstehenden höheren Kosten einen signifikanten Vorteil im Vergleich zur Variante VO-1N ohne Sperre.

Eine Sperre ist allerdings nur sinnvoll, wenn eine Ersatzverbindung geschaffen wird, da sonst die Auswirkungen auf die Umwelt insbesondere in Folge der Umwegfahrten negativ ins Gewicht fallen. D.h. die Variante VS-1N mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung Nord-Süd ergibt einen deutlich schlechteren Nutzwert als VS-2N mit Ersatzverbindung und VO-1N ohne Sperre.

Auch ohne Erschliessungsstrassenverbindung wird die Variante VS-2 mit Sperre und Ersatzverbindung Nord-Süd noch leicht besser beurteilt als die Variante VO-1 ohne Sperre. Allerdings ist die Differenz in der Bewertung dann nicht mehr als signifikant einzustufen, da die negative Wirkung der fehlenden Entlastung durch die Erschliessungsstrassenverbindung sich verkehrlich stärker auswirkt als bei der Variante ohne Sperre.

Auch ohne Erschliessungsstrassenverbindung schneidet die Variante mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung deutlich schlechter ab als die Variante mit Sperre und Ersatzverbindung bzw. die Variante ohne Sperrung.

Insgesamt ergibt sich die folgende Rangfolge in Bezug auf die vier besten Varianten:

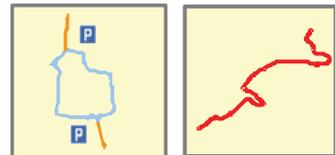
Rang 1: Variante VS-2N

- mit Sperrung des inneren Rings mit Ersatzverbindung Nord-Süd (Sitterstrasse/Wüere)
- mit Erschliessungstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank



Rang 2: Variante VO-1N

- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
- mit Erschliessungstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank



Rang 3: Variante VS-1N

- mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung Nord-Süd
- mit Erschliessungstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank



Rang 4: Variante VS-2

- mit Sperrung des inneren Rings mit Ersatzverbindung Nord-Süd
- ohne Erschliessungstrassenverbindung



Gemäss Untersuchungsdesign gehen die aus der Grundstufe resultierenden Bestvarianten mit und ohne Sperrung des inneren Rings, welche zugleich die zwei bestbewerteten Varianten der Grundstufe sind, in die Detailstufe ein.

Detailstufe

Es zeigt sich, dass die Varianten mit Parkhaus Landsgemeindeplatz (VS-2N-LB und VO-1N-LB) deutlich schlechter abschneiden als diejenigen mit einem Parkhaus Blattenheimat (VS-2N-BZ und VO-1N-BZ), da die Kosten eines Parkhauses Landsgemeindeplatz sehr hoch sind.

Bei den Varianten mit einem Parkhaus Blattenheimat schneidet diejenige mit oberirdischen Parkplätzen auf dem Landsgemeindeplatz auf Grund der Kosten leicht besser ab. Die Differenz in der Bewertung ist allerdings nicht signifikant.

Insgesamt ergibt sich somit folgende Rangfolge der vier besten Varianten:

Rang 1: Variante VS-2N-BZ-oiL

- mit Sperrung des inneren Rings und Ersatzverbindung Nord-Süd
- mit Erschliessungstrassenverbindung
- mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie Bahnhof
- mit Beibehaltung offener Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz

Rang 2: Variante VS-2N-BZ

- mit Sperrung des inneren Rings und Ersatzverbindung Nord-Süd
- mit Erschliessungstrassenverbindung
- mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie Bahnhof
- ohne offene Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz

- Rang 3: Variante VO-1N-BZ-oiL
- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
 - mit Erschliessungstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie Bahnhof
 - mit Beibehaltung offener Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz
- Rang 4: Variante VO-1N-BZ
- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
 - mit Erschliessungstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie Bahnhof
 - ohne offene Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz

Sensitivitätsanalyse

Mit der Sensitivitätsanalyse wird ausgehend von der Projekt-Gewichtung untersucht, ob bzw. wie stark sich bei anderer - aber immer noch in Übereinstimmung mit der Problemstellung stehender - Gewichtung die Resultate der NWA ändern.

Es zeigt sich, dass die Rangfolge auf den relevanten Rängen bei allen Gewichtungsvarianten sich nur unwesentlich unterscheidet und die Bewertungen sowohl der Grund- wie der Detailstufe erweisen sich als sehr stabil und können als zuverlässige Grundlage für die Entscheide der zuständigen Behörden betrachtet werden.

Schlussfolgerungen

Auf Grundlage der Abklärungen im Rahmen der Nutzwertanalyse und auf Basis deren Ergebnisse können die folgenden Schlussfolgerungen gezogen werden:

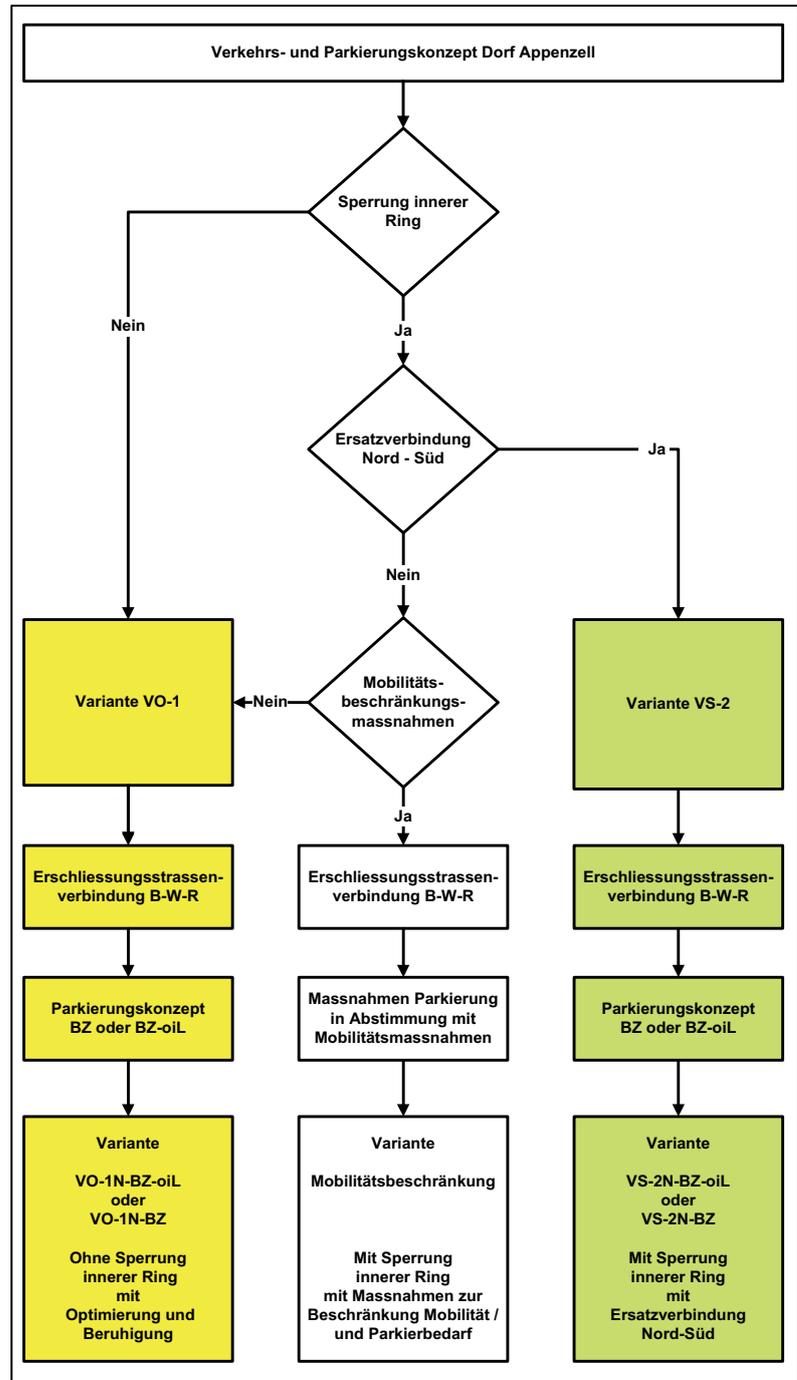
1. Die Verkehrsprobleme des Dorfes Appenzell resultieren zum wesentlichsten Teil aus dem Binnenverkehr, d.h. sie sind „hausgemacht“. Der Neubau von Umfahrungsstrassen kann somit nicht entscheidend zur Lösung der Verkehrsproblematik im Dorf Appenzell beitragen.
2. Eine Erschliessungstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank ist unabhängig von der im Dorfzentrum verwirklichten Verkehrslösung zweckmässig.
3. Eine voll- oder teilweise Sperrung des inneren Rings ist - wenn kein (Teil-)Verzicht auf Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung innerhalb des Dorfes vorausgesetzt werden kann bzw. wird - nur bei Schaffung einer Ersatzverbindung Nord - Süd ohne massgebende negative Effekte auf Verkehr und Umwelt zu realisieren.
4. Die Schaffung einer Ersatzverbindung Nord - Süd bei Sperrung des inneren Rings erweist sich auf Grund der vorhandenen Bebauungssituation als schwierig und eine ideale Lösung lässt sich nicht verwirklichen.
5. Ein Zuwarten mit einem Entscheid über die Schaffung einer Ersatzverbindung Nord - Süd würde aber wohl einen endgültigen Verzicht auf eine solche Lösung bedeuten, da sich Tunnelvarianten als nicht finanzierbar erweisen und der nur noch mit grossen Einschränkungen vorhandene Spielraum für eine Linienführung durch eine Nutzung der Flächen für andere Zwecke weiter verkleinert wird.
6. Ein Konzeptentscheid für eine der Parkierungsvarianten ist nicht abhängig vom Grundsatzentscheid für oder gegen eine Sperrung des inneren Rings. Er ist aber erforderlich, um die notwendigen Vereinbarungen mit Grundeigentümern und Investoren zu treffen.
7. Entscheide zu Detailfragen der Parkierung (Ausbau Parkierung Zielplatz, Brauereiplatz oder Spital) sind im Moment nicht notwendig. Die Diskussion dazu kann im Rahmen weiterer Planungsschritte geführt werden.

Empfehlungen

Die Empfehlung zum weiteren Vorgehen ist im Entscheidungsschema in der untenstehenden Abbildung dargestellt. Darin ist die Bestvariante der Nutzwertanalyse VS-2N-BZ (-oiL) grün hinterlegt.

Es ergeben sich die folgenden Entscheidungsschritte:

1. Grundsatzentscheid Sperrung innerer Ring (Resultat Nutzwertanalyse: Ja)
2. Bei Entscheid für Sperrung Optimierung der Linienführung und Einleitung Sicherung Trasse für Ersatzverbindung Nord-Süd (Resultat Nutzwertanalyse: Ja)
Eventuell: Erarbeitung einer Mobilitätsbeschränkungsvariante (Mögliche Massnahmen: Einführung von Temporeduktionszonen bzw. Schaffung neuer Begegnungszonen, Beschränkung des Parkplatzangebots im Dorfzentrum, Erhebung von in Bezug auf die Verkehrsbeschränkung wirksamen Parkierungsgebühren, Förderung ÖV mittels Ortsbus)
3. Optimierung / Vorprojekt ES-Verbindung B-W-R und planungsrechtliche Sicherung Korridor
4. Grundsatzentscheid Parkierungskonzept und Treffen Vereinbarungen mit Grundeigentümern und Investoren (Resultat Nutzwertanalyse: Parkhaus Blattenheimat)
5. Erarbeitung des Masterplans für die Umsetzung der Bestvariante gemäss NWA, der Variante VS-2N-BZ (-oiL) oder der zweitbesten Variante VO-1N (-oiL). Eventuell Umsetzung einer noch zu erarbeitenden Mobilitätsbeschränkungsvariante.



1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Ausgelöst durch die Diskussion im Grossen Rat über die Krediterteilung für die Korrektur der Weissbadstrasse / St. Anna bis Restaurant Schäfli hat die Ständekommission im Januar 2008 das Bau- und Umweltdepartement (BUD) mit der Aufgabe einer übergeordneten Verkehrsplanung für das Dorf Appenzell betraut.

Der Grosse Rat hat im Februar 2008 unter Bezugnahme auf die Dorfgestaltung Appenzell den Antrag zur Erarbeitung eines Verkehrs- und Parkplatzkonzeptes im Dorf Appenzell gutgeheissen. Gemäss Beschluss soll auch die Verkehrsführung sowie die Parkierung im Dorfkern überprüft werden. Das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement (JPMD) wurde beauftragt, ein entsprechendes Verkehrsführungs- und Parkplatzkonzept zu erarbeiten und dem Grossen Rat Bericht zu erstatten.

Im März 2008 haben die betroffenen Behörden (BUD, JPMD, Feuerschaugemeinde, Bezirke Appenzell, Schwende und Rüte) entschieden, ein Projekt "Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell" unter der Federführung des BUD durchzuführen. Es wurde nach den Vorgaben des Projekt-Controllings des Finanzdepartements organisiert. Die Organisation besteht aus einem politischen Lenkungsausschuss, einer fachlichen Projektleitung und einem externen Fachbüro (BR-P AG).

1.2 Generelle Zielsetzungen

Das Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell wird gemäss den Vorgaben des Lenkungsausschusses auf folgende Ziele ausgerichtet:

- Sicherstellung der Kapazitäten in Bezug auf Verkehrsfluss (bedarfsgerechtes Angebot)
- Erhalt der Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen
- Sicherstellung eines bedarfsgerechten Parkplatzangebots
- Reduktion der Verkehrsbelastungen im Dorfkern soweit möglich
- Attraktivitätssteigerung für Fussgänger und Radfahrer mit direkten Verbindungen zu wichtigen Punkten
- Reduktion der Umweltbelastungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Koordination mit der Siedlungsentwicklung und -planung (Betrachtungszeitraum ~ 15 Jahre)
- Aufzeigen der für künftige Verkehrsverbindungen notwendigen Trassees

1.3 Aufgabenstellung und Vorgehen

In Zusammenarbeit zwischen Lenkungsausschuss, Projektleitungsteam und externem Fachberater wird ein optimiertes Verkehrs- und Parkierungskonzept für das Dorf Appenzell erarbeitet.

Die Komplexität der Fragestellung verlangt nach einer formalisierten Bewertungsmethode. Eine für diese Problemstellung optimale Bewertungsmethode ist die Nutzwertanalyse (NWA). Dabei wird das bestehende Verkehrskonzept mit alternativen Varianten verglichen und die Bestvariante ermittelt.

Das optimierte Konzept soll als Entscheidungsgrundlage für die politischen Behörden dienen, um die Strategie und die Umsetzungsmassnahmen für das Verkehrs- und Parkierungskonzept im Dorfgebiet Appenzell innerhalb eines Betrachtungszeitraumes der nächsten 15 Jahre festzulegen.

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Phasen, welche in sieben Schritte gemäss Tabelle 1 gegliedert sind.

Tabelle 1: Vorgehen

Phase 1	
Schritt 1.1	Ziel-/Kriterien-/Indikatorensystem / Mitwirkungsverfahren <ul style="list-style-type: none">▪ Auswertung Mitwirkungs-/Anhörungsverfahren auf eingebrachte Ideen und Anregungen▪ Definition Ziel-/Kriterien-/Indikatorensystem mit Festlegung der Kriteriengewichtung und der Bewertung in Zusammenarbeit mit Projektleitungsteam / dem Lenkungsausschuss
Schritt 1.2	Analyse Ist-Zustand 2008
Schritt 1.3	Prognosezustand 2020-2025 / Beurteilung Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none">▪ Prognose künftiger Zustand 2020-2025 für zwei Entwicklungsszenarien (moderate Entwicklung /intensive Entwicklung)▪ Beurteilung Handlungsbedarf (MIV, ÖV, LV)
Phase 2	
Schritt 2.1	Variantenstudium
Schritt 2.1.1	Definition der Variantenvorschläge / Prüfung auf K.O.-Kriterien <ul style="list-style-type: none">▪ Auswahl und Konzeption geeigneter Varianten▪ Einschätzung der Realisierbarkeit allgemein (K.O.-Kriterien)
Schritt 2.1.2	Zwischenbericht (Stand Januar 2009) <ul style="list-style-type: none">▪ Erstellen eines Zwischenberichtes Sinne eines Standberichtes mit Darstellung der bisherigen Ergebnisse
Schritt 2.1.3	Anpassungen / Detaillierung zu Machbarkeit der Varianten (StK) <ul style="list-style-type: none">▪ Anpassungen auf Grund der Entscheide der Standeskommission▪ Bereinigung bzw. Ergänzung der Varianten aus Detaillierung Machbarkeitsprüfung allgemein (Grundeigentum, Interessenkonflikte), umweltrechtlich (Luft, Lärm, ...) sowie raumplanungsrechtlich (Ortsplanung, Schutzgebiete)
Schritt 2.1.4	Anpassungen / Detaillierung zu Machbarkeit der Varianten (GR) <ul style="list-style-type: none">▪ Anpassungen auf Grund der Entscheide des Grossen Rates▪ Bereinigung bzw. Ergänzung der Varianten aus Detaillierung Machbarkeitsprüfung
Schritt 2.2	Beurteilung und Bewertung mit Nutzwertanalyse (Vorbereitung) <ul style="list-style-type: none">▪ Erarbeitung Grundlagen zu Beurteilung der Varianten in Bezug auf Ziel-/Kriterien-/Indikatorensystem
Schritt 2.3	Beurteilung und Bewertung mit Nutzwertanalyse (Detaillierung) <ul style="list-style-type: none">▪ Beurteilung der Varianten in Bezug auf Ziel-/Kriterien-/Indikatorensystem▪ Bewertung der Varianten mit festgelegter Kriteriengewichtung▪ Vergleich der Varianten mit Nutzwertanalyse▪ Darstellung der Resultate
Schritt 2.4	Erstellen Schlussbericht mit Empfehlung für weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none">▪ Erstellen des Schlussberichtes mit Zusammenfassung der Resultate▪ Empfehlung für weiteres Vorgehen in Bezug auf Strategie und Umsetzungsmassnahmen

2 Konkretisierung der Problemstellung

2.1 Generelles zur Problemstellung

Die Konkretisierung der Problemstellung dient als Grundlage zur Definition der in die Nutzwertanalyse einzubeziehenden Varianten. Sie beinhaltet die Analyse des Ist-Zustandes und der Prognosezustände in Bezug auf Defizite und die Auswertung der Ergebnisse des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.

2.2 Zustandsanalyse

2.2.1 Ist-Zustand

2.2.1.1 *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Verkehrserhebung 2008

Seit der definitiven Anordnung des verkehrsfreien Dorfkerns Appenzell mit dem "Inneren Ring" im Jahr 1996 wurden für das Controlling des Verkehrs und der Umweltauswirkungen periodisch Verkehrserhebungen durchgeführt. Gestützt auf diese Verkehrsdaten und unter Beachtung der Zielsetzungen des Verkehrs- und Parkierungskonzeptes wurden im Mai / Juni 2008 umfassende Verkehrserhebungen im ganzen Dorfgebiet von Appenzell durchgeführt. Die Daten wurden einerseits mit automatischen Zählgeräten über ganze Wochenabschnitte erfasst und andererseits mit detaillierten Knotenstromzählungen an allen relevanten Knoten und Einmündungen von Appenzell erhoben. Die ausgewerteten Daten sind zusammen mit den Werten früherer Jahre in Bezug auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) im Anhangsband Anhang A dargestellt.

Verkehrsentwicklung 2000 bis 2008

Der Vergleich der Verkehrserhebung 2008 mit der ähnlich umfassenden Erhebung aus dem Jahr 2000 (Aktualisierung Lärmbelastungskataster AI) zeigt die Entwicklung der letzten acht Jahre. Die prozentualen DTV-Änderungen sind in einem Übersichtsplan im Anhangsband Anhang A dargestellt.

Es zeigt sich, dass im Dorfkern auf dem Inneren Ring keine wesentliche Veränderung stattgefunden hat und die Verkehrsbelastung in etwa gleichbleibend rund 2'000 Fahrten pro Tag beträgt. Auf den wichtigsten Zufahrtsstrassen zum Dorf Appenzell (Gaiserstrasse und Enggenhüttenstrasse) hingegen hat der Verkehr innert acht Jahren um rund 15% bis 20% zugenommen. Auf der Umfahrungsstrasse (Kreuzung Au bis Kreuzung Rank) bewegen sich die Zunahmen zwischen 10% und rund 20% und die entsprechenden Verkehrsbelastungen liegen heute zwischen 7'000 und 11'300 Fahrten pro Tag. An den wichtigen Verbindungsstrassen zwischen der Umfahrungsstrasse und dem Dorfkern (Gaiserstrasse und Zielstrasse) belaufen sich die Verkehrsbelastungen heute auf rund 6'000 Fahrten pro Tag.

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit

Mit der Ende der 1990er Jahre ausgeführten Umgestaltung wichtiger Knoten an der Umfahrungsstrasse und der Zielstrasse in Kreisel wurde die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erheblich verbessert. Diese Knoten vermögen auch das heutige erhöhte Verkehrsaufkommen gut zu bewältigen.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben, dass der Auslastungsgrad in Spitzenstunden im Bereich zwischen 50% und 70% liegt. Der in Bezug auf seine Leistungsfähigkeit am stärksten ausgelastete Knoten ist heute die Kreuzung Rank mit einem Auslastungsgrad von rund 80%. Kapazitätsmässig stark ausgelastet ist auch der Innere Ring. Generell kann das vorhandene Strassennetz im Dorfgebiet von Appenzell als funktionsfähig beurteilt werden. Die Reserven sind an einzelnen lokalen Stellen allerdings gering.

2.2.1.2 Parkierung

Ausgelöst durch Abklärungen für ein privates Tiefgaragenprojekt haben das Bau- und Umweltschutzdepartement und die Feuerschaugemeinde unter Einbezug der Bezirke Appenzell, Schwende und Rüte im Jahr 2007 eine Untersuchung betreffend Parkierung im Dorf Appenzell in Auftrag gegeben. Aus dieser Untersuchung liegen Daten des Ist-Zustandes 2007 zum Parkplatz-Angebot und Parkplatz-Bedarf im Dorfgebiet von Appenzell vor. Das Erhebungskonzept und die nachstehend zusammengefassten Resultate sind im Anhangsband Anhang B detailliert dargestellt.

Parkplatz-Angebot und Parkplatz-Bedarf 2007

Im Dorfzentrum und den zentrumsnahen Gebieten stehen für Wohnnutzungen rund 1'900 Parkfelder und für die übrigen Nutzungen (Gewerbe, Verkauf, Dienstleistungen, öffentliche Bauten und Anlagen, ...) rund 2'100 Parkfelder zur Verfügung. Im Vergleich zum normgemässen Bedarf besteht bei den Wohnnutzungen einzig im Dorfzentrum ein Defizit von rund 65 Parkfeldern. Bei den übrigen Nutzungen beläuft sich das Defizit im Dorfzentrum auf rund 330 Parkfelder, welches durch den auf das engere Einzugsgebiet der entsprechenden öffentlichen Parkierungsanlagen bezogenen Überschuss (Brauereiplatz 116 PP, Zielplatz 15 PP und Hallenbad 44 PP) nur zu rund der Hälfte gedeckt werden kann.

In Bezug auf den normgemässen Bedarf für die übrigen Nutzungen liegen auch in den zentrumsnahen Gebieten westlich, südlich und östlich Parkraumdefizite im Umfang von rund 10 bis 50 Parkfeldern pro Gebiet vor.

Der Vergleich im Dorfzentrum und den zentrumsnahen Gebieten ergibt bei den Wohnnutzungen insgesamt ein Mehrangebot von 480 Parkfeldern, bei den übrigen Nutzungen ein Minderangebot von rund 320 Parkfeldern.

An der Peripherie des Dorfes liegt das Parkplatz-Angebot mit rund 3'000 Parkfeldern insgesamt deutlich über dem normgemässen Parkplatz-Bedarf von rund 2'200 Parkfeldern. Lokale Minderangebote bestehen einzig beim Spital (57 PP) und beim Bürgerheim (24 PP).

2.2.1.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Heutiges Angebot

Appenzell wird mit den zwei Bahnlinien 854 und 855 der Appenzeller Bahnen erschlossen. Die Linie 854 Gossau SG – Wasserauen weist Richtung Herisau / Gossau rund 30 tägliche Kurse und Richtung Wasserauen rund 23 tägliche Kurse auf. Auf der Linie 855 St. Gallen – Appenzell verkehrt die Bahn zwischen 06.00 und 21.00 Uhr durchgehend im Halbstundentakt und bedient Appenzell inkl. Früh- und Spätverbindungen mit rund 36 Kursen pro Tag.

Der Bahnhof Appenzell befindet sich in rund 200 m Fussdistanz zum Dorfzentrum (Hauptgasse). Das nordöstliche Dorfgebiet ist über die Haltestelle Hirschberg erschlossen.

Die Postautolinie 191 verbindet Appenzell in Richtung Haslen / Teufen bzw. Richtung Eggerstanden. Die Kursdichte ist mit 8 bzw. 10 Kursen pro Tag allerdings sehr beschränkt und generell auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Ergänzt wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit dem Rufbusbetrieb PubliCar Appenzell. Von und zum Zentrum von Appenzell werden vom PubliCar die festen Aus- und Einsteigeorte Bahnhof, Landsgemeindeplatz und Ziel angefahren. Das PubliCar-Gebiet umfasst seit dem 13. Dezember 2009 den ganzen Inneren Landesteil.

Postautokurse durch das Dorfzentrum Appenzell

Heute verkehren die Postautokurse der Linie 191 bei der Wegfahrt vom Bahnhof Appenzell über die Hirschengasse zum Landsgemeindeplatz. Für die Verkehrsführungsvarianten ohne Sperrung des Inneren Rings wird davon ausgegangen, dass diese Linienführung im Hinblick auf die Gewährleistung der Erreichbarkeit des Dorfkerns beibehalten wird. Bei den Verkehrsführungsvarianten mit Sperrung des Inneren Rings ergeben sich für die Führung der Postautokurse zwingende Änderungen, welche variantenbezogen berücksichtigt werden.

Absehbare künftige Entwicklung

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St. Gallen/Arbon-Rorschach planen die Appenzeller Bahnen das Projekt Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell. Ziel dieses Projektes ist es, das Stadtgebiet St. Gallen mit der Durchbindung der beiden Linienäste besser zu erschliessen, den Zahnradbetrieb St. Gallen – Riethüsli auf Adhäsionsbetrieb umzustellen und den Fahrplan ab Teufen oder Gais Richtung St. Gallen auf einen Viertelstundentakt zu verdichten. Auf der Strecke zwischen Teufen bzw. Gais und Appenzell erfolgt gemäss heutigem Planungsstand somit keine Verdichtung gegenüber dem heutigen Fahrplan.

Auf den übrigen Bahn- und Buslinien ist vorläufig keine Erweiterung des Angebots absehbar.

2.2.1.4 Langsamverkehr (LV)

Fussgängerverkehr

Mit der definitiven Anordnung des verkehrsfreien Dorfkerns im Jahr 1996 konnte die Attraktivität für den Fussgängerverkehr im Dorfzentrum wesentlich gesteigert werden. Die Massnahmen im Rahmen der Dorfgestaltung tragen mit ihrer verkehrsberuhigenden Wirkung zur Steigerung der Attraktivität bei.

In Bezug auf die Fusswegverbindungen bestehen im peripheren Dorfgebiet noch Defizite. Dies betrifft unter anderem fehlende Verbindungen zwischen dem Blumenrain und der Eggerstandenstrasse / Hostet, zwischen der Weissbadstrasse und der Unterrainstrasse bzw. dem Wohngebiet Forren.

Auf Grund der eingengten Verhältnisse und des hohen Verkehrsaufkommens ist auch die Fussgängersituation an der Zielstrasse beim Hotel Säntis als ungenügend einzustufen.

Veloverkehr und Veloabstellflächen

Auch in Bezug auf den Veloverkehr hat die definitive Anordnung des verkehrsfreien Dorfkerns im Jahr 1996 zu einer Steigerung der Attraktivität im Dorfzentrum geführt. Insbesondere konnte damit die Verkehrssicherheit wichtiger Schulwege verbessert werden. Allerdings beeinträchtigt der Veloverkehr in Folge teilweise ungenügender Rücksichtnahme die Sicherheit der Fussgänger in der Zone mit Fahrverbot für den allgemeinen motorisierten Verkehr.

Mit Ausnahme des Bahnhofareals und der Schulareale bestehen im Dorfgebiet nur wenige und zumeist nicht gedeckte Veloabstellflächen. Zudem fehlen im Dorfrandgebiet in denselben Gebieten wie bei den Fusswegverbindungen geeignete Querverbindungen für den Veloverkehr.

2.2.1.5 Verkehrssicherheit

Die Anordnung des verkehrsfreien Dorfkerns 1996 hat die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und den Veloverkehr im Dorfzentrum gegenüber dem früheren Zustand wesentlich verbessert. Im Rahmen der bisher realisierten Etappen zur Dorfgestaltung wurden insbesondere entlang dem Inneren Ring bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen getroffen, welche die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer weiter fördern.

Auch die Knotenumgestaltungen in Kreisel an der Umfahrungs- und Zielstrasse und die Anordnung von Radstreifen auf der Umfahrungsstrasse steigerten die Verkehrssicherheit des bestehenden Strassennetzes.

Im Jahr 2003 wurde für den gesamten Dorfbereich von Appenzell ein neues Geschwindigkeitskonzept umgesetzt, womit in allen Wohnquartieren Tempo 30, entlang den verkehrsorientierten Strassen innerorts generell Tempo 50 und auf der Umfahrungsstrasse innerorts Tempo 60 gilt.

Heute bestehen Sicherheitsdefizite im Dorfkern an der Zielstrasse beim Hotel Säntis/Drei Eidgenossen (Konflikt Motorisierter Individual-Verkehr (MIV) – Fussgänger), bei der Metzibrücke (Konflikt MIV – Fussgänger) und entlang der Engelgasse an unübersichtlichen Einmündungen bzw. Abzweigungen. Auf Grund der grossen Unfallhäufigkeit ist auch die Kreuzung Rank in Bezug auf die Verkehrssicherheit als ungenügend einzustufen. Das Sicherheitsdefizit bei der St. Anna wird mit dem von der Landsgemeinde beschlossenen Projekt behoben.

2.2.1.6 Umwelt

Luftschadstoffe

Als kritischer Luftschadstoff wird das Stickstoffdioxid im Dorfgebiet von Appenzell mittels Passivsammler-Messungen überwacht. Für den Zeitraum von 1996 bis 2007 stehen Resultate zur Verfügung, welche seit dem 1. Januar 2001 durch die Überwachungsorganisation OST-LUFT der Ostschweizer Kantone durchgeführt werden.

Aus den Messwerten lässt sich schliessen, dass die Stickstoffdioxid-Belastung an der Hauptgasse seit der Anordnung des verkehrsfreien Dorfkerns durchgehend deutlich unter dem Jahresgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) liegt. Entlang dem Inneren Ring und an der Blattenheimatstrasse liegen die Belastungen leicht bis deutlich unter dem LRV-Grenzwert.

An den verkehrsbelasteten Standorten beim Mettlenkreisel, beim Spitalkreisel und etwas abgeschwächt auch an der Weissbadstrasse liegen die Stickstoffdioxid-Belastungen hingegen gemäss den Messungen und den Modellrechnungen im Bereich des LRV-Jahresgrenzwertes von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. an exponierten Stellen auch darüber. An den verkehrsbelasteten Standorten ist auch der LRV- Jahresgrenzwert für Feinstaub PM10 von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten.

Insgesamt zeigt sich, dass die Immissionssituation im Dorfkern mit der Verkehrsfreimachung auch unter Berücksichtigung des Verkehrsregimes des Inneren Rings entschärft werden konnte. An verkehrsbelasteten Standorten besteht in Bezug auf die Verkehrsemissionen aber immer noch ein Handlungsbedarf im Rahmen des Vollzugs der Umweltschutzgesetzgebung.

Strassenlärm

Mit der 1996 angeordneten Verkehrsfreimachung konnten insgesamt 40 Gebäude entlang der Haupt- und Hirschengasse lärmässig saniert werden. Im Rahmen des Teilsanierungsprogrammes Dorfkern Appenzell sind auch Massnahmen an den infolge der Verkehrsanordnung mehrbelasteten Strassenzügen Umfahrungs-, Gaiser- und Weissbadstrasse vorgesehen. Ein erstes Projekt für eine Lärmschutzwand beim Kreuzhof wurde jedoch aus Ortsbildschutzgründen abgelehnt und daraufhin zurückgezogen.

Auf der Grundlage des im Jahr 2005 festgelegten Gesamtkonzeptes "Sanierung Strassenlärm Kanton AI" wurde zwischenzeitlich die erste Lärmschutzwand entlang der Umfahrungsstrasse an der Mooshalde errichtet, womit 13 Gebäude saniert werden konnten. Im Jahr 2008 wurde auch die Planung einer ortsbildverträglichen Variante der Lärmschutzwand beim Kreuzhof wieder aufgenommen. Parallel dazu laufen an diesen beiden Abschnitten Abklärungen betreffend begleitenden Lärmschutzmassnahmen (Einbau Lärmschutzfenster).

Gemäss Angaben des Lärmbelastungskatasters weisen heute im Dorf Appenzell rund 45 Gebäude eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes auf. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) verlangt, dass die sanierungsbedürftigen Strassenabschnitte bis zum Jahr 2018 saniert werden.

Aktualisierte Lärmberechnungen an den massgebenden Objekten des Inneren Rings auf der Basis der Verkehrsbelastungen 2008 zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der LSV an allen Objekten eingehalten sind. Allerdings bestehen an zwei Einbahnabschnitten (Gansbach / Markt-gasse) des Inneren Rings nur noch geringe Reserven bis zum Erreichen des Immissionsgrenzwertes.

2.2.1.7 Schlussfolgerungen Handlungsbedarf

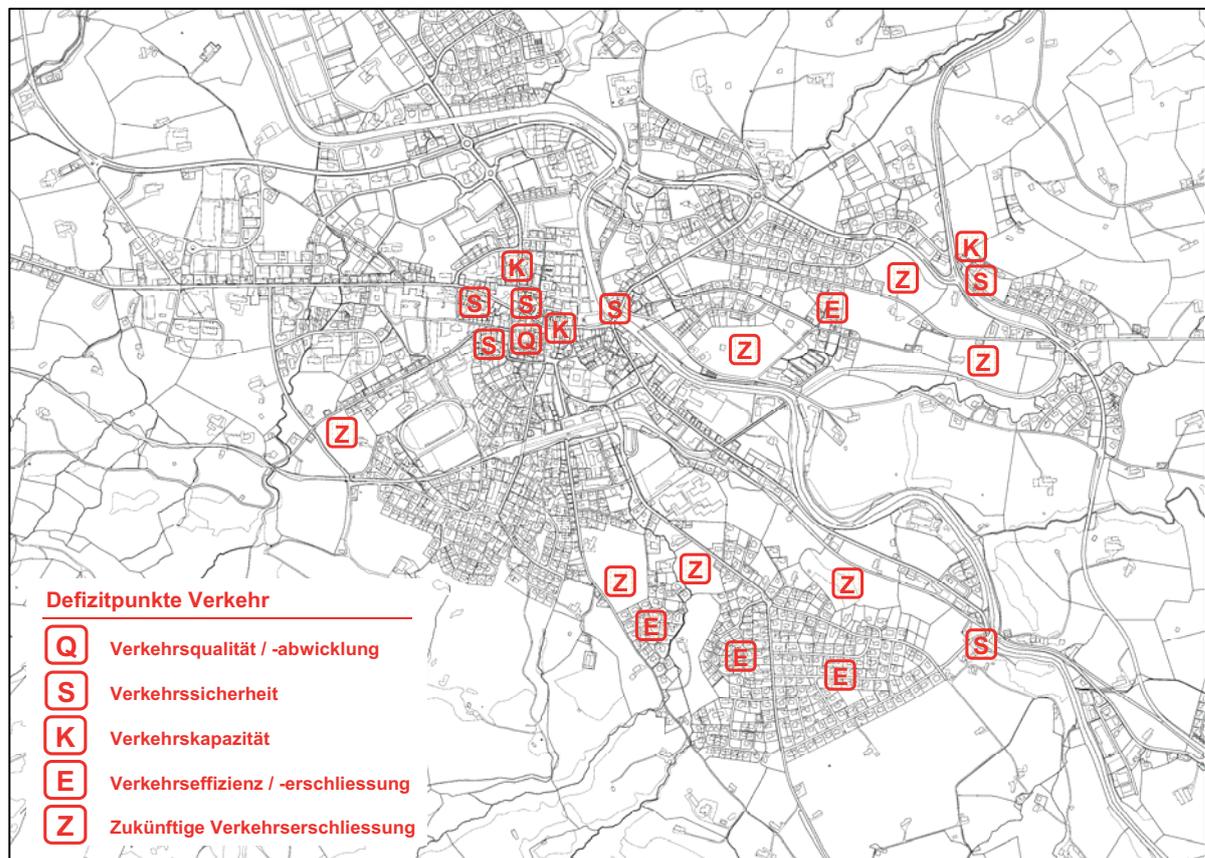
Aus der Zustandsanalyse ergibt sich ein Handlungsbedarf vor allem in Bezug auf den Verkehr, die Parkierung und die Umwelt- / Umfeldqualität. In den nachfolgenden Abbildungen wird dieser Handlungsbedarf bezeichnet und planlich lokalisiert.

Verkehr

Die Defizitpunkte Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Verkehrskapazität konzentrieren sich vor allem auf den Dorfkernbereich und die Kreuzung Rank (Abbildung 1). Bei der Verkehrssicherheit handelt es sich dabei um Konfliktstellen an der Engulgasse (Schulweg), an der Zielstrasse (Hotel Säntis) und im Bereich der Metzibrücke. Bei der Kreuzung Rank besteht ein Sicherheitsmanko betreffend Geschwindigkeit, Vortrittsgewöhnung und Fussgängerschutz.

In Bezug auf die Verkehrseffizienz bzw. die heutige und zukünftige Verkehrserschliessung liegt der grösste Handlungsbedarf im Bereich der peripheren südlichen und östlichen Siedlungsgebiete des Dorfes Appenzell. Dabei gilt es nicht nur die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), sondern auch diejenigen des Langsamverkehrs (Fussgänger, Veloverkehr) zu berücksichtigen.

Abbildung 1: Defizitpunkte Verkehr

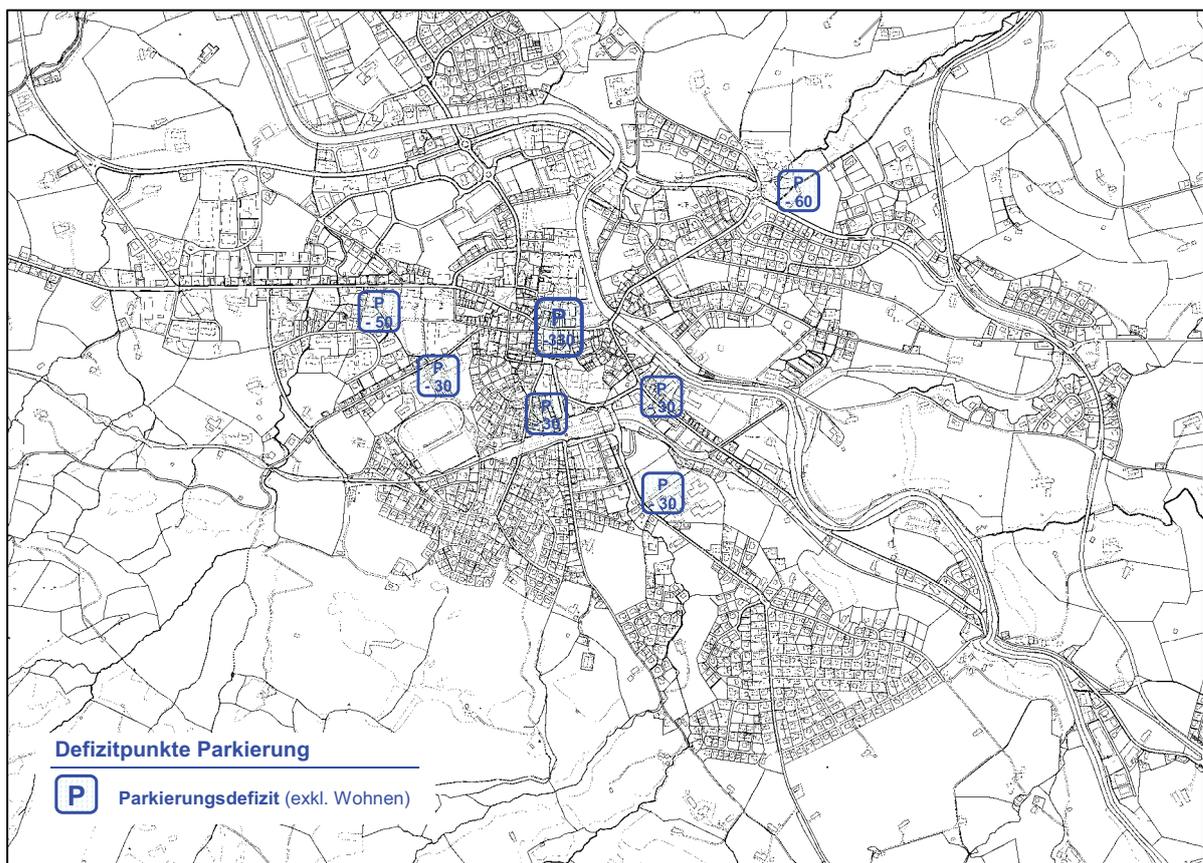


Parkierung

Defizite in Bezug auf die Parkierung (exkl. Wohnnutzung) bestehen im Dorfzentrum und in den zentrumsnahen Gebieten westlich, südlich und östlich des Dorfkerns. Dabei wird davon ausgegangen, dass in diesen Gebieten das bei den Wohnnutzungen vorhandene Mehrangebot für die übrigen Nutzungen nicht verfügbar ist. Das Defizit im Dorfzentrum kann durch den einzugsgebietbezogenen Angebotsüberschuss der öffentlichen Parkieranlagen auf dem Brauereiplatz, dem Zielplatz und dem Hallenbad zu rund der Hälfte gedeckt werden (Abbildung 2).

Auch beim Spital besteht gegenüber dem normgerechten Bedarf ein Minderangebot von 60 Parkfeldern. Dieser Defizitpunkt wird allerdings von den zuständigen Behörden lokal und unabhängig vom Verkehrs- und Parkierungskonzept angegangen.

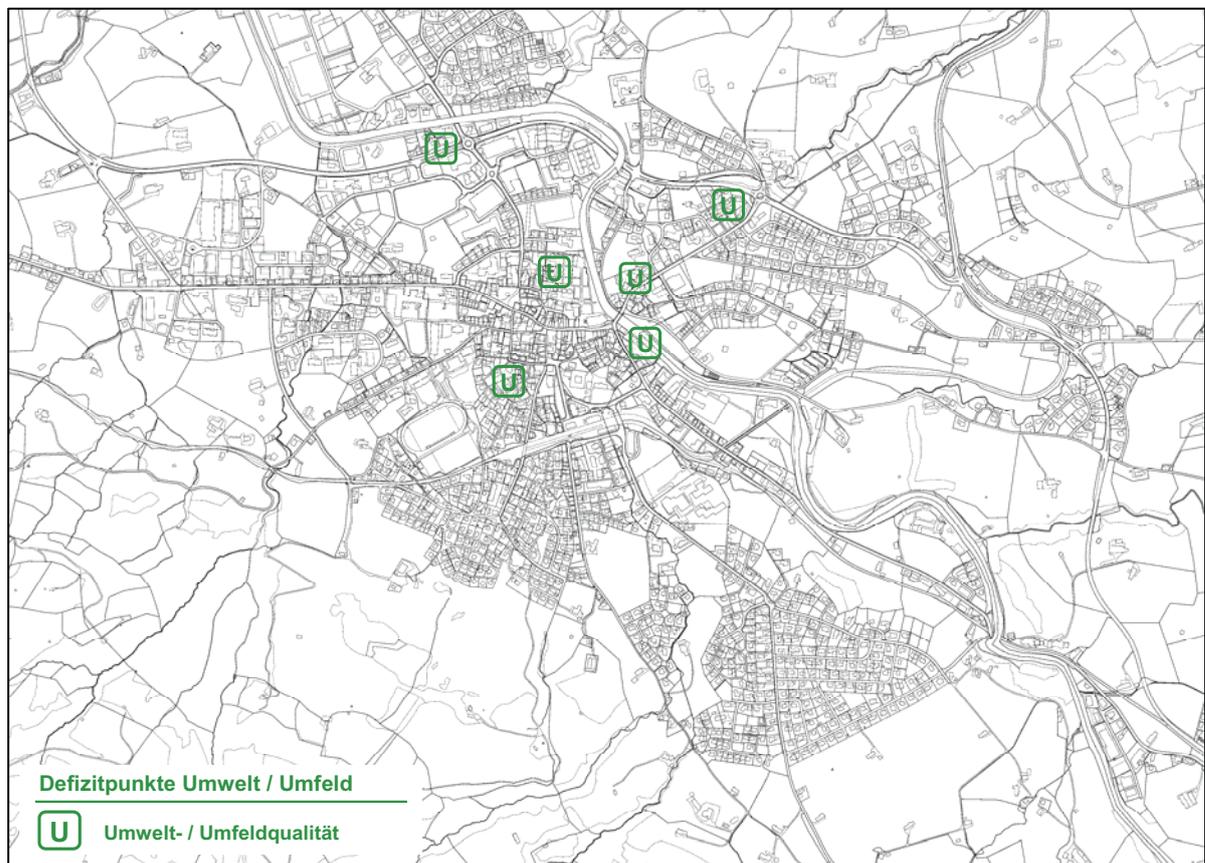
Abbildung 2: Defizitpunkte Parkierung



Umwelt/Umfeld

Die Defizitpunkte Umwelt ergeben sich zunächst aus der Umweltbelastung durch Luftschadstoffimmissionen und den Strassenlärm an verkehrsbelasteten Strassen. Dies betrifft insbesondere die Umfahrungsstrasse und die stark belasteten Verbindungsstrassen zum Dorfkern (Gaiserstrasse / Zielstrasse), wo Immissionsgrenzwerte erreicht oder überschritten werden (Abbildung 3). Gemäss der schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung sind diese Defizitpunkte im Rahmen des Vollzugs der Luftreinhalte-Verordnung und des Sanierungsprogramms Strassenlärm zu beheben.

Abbildung 3: Defizitpunkte Umwelt / Umfeld



Weitere Defizitpunkte zu Umwelt und Umfeld liegen auf Grund der Einschätzung der Bevölkerung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens im Dorfkerngebiet vor. Dabei handelt es sich um Immissionen des Verkehrs aber auch zum Beispiel um durch den Verkehr eingeschränkte Querungs- und Verbindungsmöglichkeiten für die Fussgänger.

2.2.2 Prognosezustand

2.2.2.1 Zeit- und Mengengerüst

Der Prognosehorizont wurde auf einen Zeitraum von rund 15 Jahren festgelegt. Der Prognosezustand soll demnach Aussagen für die Entwicklung bis ins Jahr 2020 bis 2025 ermöglichen.

Die Analyse der vergangenen Entwicklung zeigt, dass die Veränderung des Verkehrsaufkommens sich nicht mit Veränderungen im Bereich der Einwohnerzahlen oder Arbeitsplätze bzw. weiterer Strukturdaten erklären lässt. Für die Verkehrsprognose wird daher die aus den Zählungen feststellbare Entwicklung der letzten acht Jahre unterschieden nach Durchgangs-, Ziel-Quell- und Binnen-Verkehr zu Grunde gelegt (Anhangsband Anhang C: Verkehrsprognose 2020 / 2025). Ergänzend wird lokal auch der Einfluss von beabsichtigten Neuerschliessungen berücksichtigt.

Es werden die zwei Szenarien moderate und intensive Entwicklung betrachtet. Bei der moderaten Entwicklung wird von einer Wachstumsrate ausgegangen, welche 50% der Wachstumsrate von 2000-2008 entspricht. Bei der intensiven Entwicklung entspricht die Wachstumsrate 150% der Wachstumsrate zwischen 2000 und 2008.

Die nachfolgend zusammengefassten Resultate sind im Detail im Anhangsband Anhang C dargestellt.

2.2.2.2 Verkehrliche Aspekte

Bei der moderaten Entwicklung mit Zunahmen an den wichtigsten Hauptverkehrsstrassen zwischen 10% und 15% wird die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes (Ausnahme der Kreuzung Rank) noch gewährleistet sein. Bei der intensiven Entwicklung mit Zunahmen zwischen 30% und 50% sind Massnahmen an der Kreuzung Rank und am Spitalkreisel erforderlich. Der Mettlen- und Zielstrassenkreisel sowie wichtige Knoten an der Gringelstrasse sind stark ausgelastet und verfügen nur noch über geringe Reserven.

2.2.2.3 Umweltaspekte

Mit der Zunahme des Verkehrs werden die immissionsseitigen Auswirkungen der getroffenen Massnahmen (technische Emissionsreduktionen) in Bezug auf die Luft- und Lärmbelastung zu einem wesentlichen Teil kompensiert. Planung und Umsetzung der Massnahmen zur Luftreinhaltung und zur Sanierung in Bezug auf den Strassenlärm bleiben deshalb auch für die Prognosezustände von grosser Wichtigkeit.

2.2.2.4 Schlussfolgerungen Handlungsbedarf

Generell bleibt der für den Ist-Zustand aufgezeigte Handlungsbedarf auch für die Prognosezustände gültig. Beim Prognosezustand mit intensiver Entwicklung wird allerdings die Problematik der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes stark akzentuiert und es sind umfangreichere Massnahmen zum Erhalt der Funktionsfähigkeit erforderlich.

2.3 Mitwirkungsverfahren

Im September 2008 wurde zum Verkehrs- und Parkierungskonzept Dorf Appenzell ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Insgesamt gingen beim Bau- und Umweltdepartement 16 Stellungnahmen ein. Darin haben Parteisektionen, Vereinigungen, Anwohnergemeinschaften aber auch Einzelpersonen eine Fülle von substantiellen Anregungen und Anliegen formuliert und diese teilweise auch mit Plänen und Konzeptpapieren dokumentiert.

Diese Stellungnahmen wurden nach Hauptkriterien und einzelnen Aspekten ausgewertet. Die Ergebnisse der Auswertungen sind in Abbildung 4 zusammengefasst und im Anhangsband Anhang D aufgelistet.

Abbildung 4: Ergebnisse Mitwirkungsverfahren

Verkehrerschliessung		Anzahl Meinungen	
Verbindung Nord-Süd über Inneren Ring	Aufheben / Teilweise unterbinden	5	
	Belassen	1	
Durchfahrt Rathaus	Schiessen / Ersetzen	4	
	Belassen	1	
Verkehr auf Landsgemeindeplatz	Verkehrsfrei / Verkehr beschränken	8	
	Belassen	1	
Parkierung		Anzahl Meinungen	
Parkplatz-Angebot im Dorf Appenzell	Ausbauen / Beschränkt ergänzen	8	
	Belassen / kein Ausbau	1	
Verkehrsinfrastruktur		Anzahl Meinungen	
Neue Verbindung Dorfgebiet Süd / Ost	Erstellen	4	
	Vermeiden	1	

Es zeigt sich, dass sich die Mehrheit der Teilnehmer am Mitwirkungsverfahren für eine gänzliche Aufhebung oder eine teilweise Unterbindung des Verkehrs auf dem Inneren Ring ausspricht. Auch ein Ausbau des Parkplatz-Angebots wird mehrheitlich befürwortet. Ebenso wird das Vorhaben einer neuen Erschliessungsverbindung im Dorfgebiet Süd / Ost von einer Mehrheit unterstützt.

2.4 Schlussfolgerungen für die Variantendefinition

Die Defizitpunkte Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Verkehrskapazität konzentrieren sich für den Ist-Zustand wie auch für die Prognosezustände vor allem auf den Dorfkernbereich und die Kreuzung Rank. In Bezug auf die Verkehrseffizienz bzw. die heutige und zukünftige Verkehrserschliessung liegt der grösste Handlungsbedarf im Bereich der peripheren südlichen und östlichen Siedlungsgebiete des Dorfes Appenzell. Dabei gilt es nicht nur die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sondern auch diejenigen des Langsamverkehrs (Fussgänger, Veloverkehr) zu berücksichtigen.

Defizite in Bezug auf die Parkierung (exkl. Wohnnutzung) bestehen im Dorfzentrum und in den zentrumsnahen Gebieten westlich, südlich und östlich des Dorfkerns.

Die Defizitpunkte Umwelt ergeben sich aus der Umweltbelastung durch Luftschadstoffimmissionen und den Strassenlärm an verkehrsbelasteten Strassen. Dies betrifft insbesondere die Umfahrungsstrasse und die stark belasteten Verbindungsstrassen zum Dorfzentrum (Gaiserstrasse / Zielstrasse).

Die Mehrheit der Teilnehmer am Mitwirkungsverfahren spricht sich für eine gänzliche Aufhebung oder eine teilweise Unterbindung des Verkehrs auf dem Inneren Ring und das Vorhaben einer neuen Erschliessungsverbindung im Dorfgebiet Süd/Ost aus. Der Ausbau des Parkplatz-Angebots wird mehrheitlich befürwortet, wobei eine Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen wird.

Damit zeigt sich, dass bei der Variantendefinition folgende zentralen Aspekte zu beachten sind:

- Unterscheidung zwischen Varianten ohne und mit Sperrung des Inneren Rings
- Unterscheidung bei der Sperrung des Inneren Rings zwischen Varianten mit und ohne Option der Bereitstellung einer Ersatz-Verbindung
- Unterscheidung der Varianten durch die Option einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung im östlichen / südlichen Dorfgebiet
- Unterscheidung der Varianten in Bezug auf die Parkierungslösung

Bei vier zentralen Unterscheidungsebenen entstehen bei zwei Ausgangsvarianten mindestens 16 Detailvarianten. Dies zeigt, dass für eine transparente Variantendiskussion eine Struktur vorzugeben ist, welche eine gestufte Bewertung durch Entkoppelung der Ebenen ermöglicht.

3 Nutzwertanalyse als Bewertungsmethodik

3.1 Generelles zur Methodik

Die Komplexität der Fragestellung verlangt nach einer formalisierten Bewertungsmethode. Da eine grosse Zahl nur schwer in allgemein akzeptierten Geldwerten ausdrückbare Grössen zu bewerten ist, scheidet eine rein monetäre Betrachtung mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse daher für den Variantenvergleich aus.

Eine für diese Problemstellung optimale Bewertungsmethode ist die Nutzwertanalyse (NWA), die sowohl monetäre wie qualitative Bewertungen zulässt. Für die Kriterien werden die Teilnutzwerte der Varianten (Verhältnis in Bezug auf den Zielerfüllungsgrad) bestimmt. Um bei den qualitativen Kriterien eine einseitige Bewertung auszuschliessen, muss die Bewertung breit abgestützt sein.

Für die gesamthafte Beurteilung wird aus den Teilnutzwerten ("Noten") der Einzelkriterien (Indikatoren) rechnerisch ein Gesamtwert ("Notensumme") berechnet. Dabei wird den Einzelkriterien unterschiedliches Gewicht zugeordnet. Diese Gewichtung hängt von den zu Grunde gelegten Wertvorstellungen ab. Eine allgemeingültige Gewichtung kann deshalb nicht angegeben werden. Im Rahmen des Projektes muss – methodikgerecht vor der Bewertung der Varianten – die Projekt-Gewichtung definiert werden, welche als akzeptable Grundlage für einen Entscheid erachtet wird.

3.2 Oberziele und Teilziele

Ausgehend von der generellen Zielsetzung (vgl. 1.2) wurden die Oberziele angepasst auf die vorliegende Problemstellung in Hauptkriterien wie folgt strukturiert:

Verkehr

- ***Förderung Wirtschafts- und Wohnstandort durch Optimierung der Verkehrserschliessung***
- ***Förderung Standort durch Gewährleistung einer leistungsfähigen und effizienten Verkehrsinfrastruktur***
- ***Koexistenz der Verkehrsteilnehmer (MIV / ÖV / Langsamverkehr)***

Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit

- ***Förderung der Qualität der Raumnutzung***
- ***Optimierung der Siedlungsentwicklung***
- ***Schutz und Förderung der Gesundheit des Menschen***
- ***Minimierung von Eingriffen in die Natur***

Kosten

- ***Optimaler wirtschaftlicher Mitteleinsatz***

Die zugehörigen Teilziele mit Indikatoren sind im Anhangsband Anhang E dargestellt.

3.3 Indikatoren

Jedes der Ober- bzw. Teilziele wird betreffend deren Zielerfüllung qualitativ oder quantitativ auf der Basis korrespondierender Indikatoren bewertet. Diese Indikatoren stellen die eigentlichen Messgrößen zur Bewertung der verschiedenen Varianten gegenüber der Nullvariante dar. Sie sind im Zielsystem der Nutzwertanalyse im Anhangsband Anhang E detailliert dargestellt.

Die Bewertung erfolgt mit einem Punktesystem, das von + 5 bis – 5 reicht. Der Teilnutzwert einer Variante ergibt sich aus der Multiplikation der für das Teilziel zugeteilten Punktzahl mit der entsprechenden Gewichtung des Teilzieles.

3.4 Gewichtung

Die Gewichtung in Bezug auf die Hauptkriterien, die Oberziele und die Teilziele wurde im Projektleitungsteam vorbereitet und im Lenkungsausschuss eingehend diskutiert. Der Lenkungsausschuss hat eine klar auf die grundsätzlichen Zielsetzungen ausgerichtete Projekt-Gewichtung verabschiedet (Tabelle 2) und der Grosse Rat hat an der Session vom 23. März 2009 davon Kenntnis genommen.

Zur Klärung der Sensitivität der Bewertungen sollen im Rahmen der Nutzwertanalyse auch Gewichtungen mit einseitiger Betonung einzelner Hauptkriterien vorgenommen werden. In Tabelle 2 ist die gewählte Projekt-Gewichtung bis auf Stufe Oberziele ersichtlich. Die detaillierte Gewichtung bis auf Stufe Teilziele ist im Anhangsband Anhang E dargestellt.

Tabelle 2: Projekt-Gewichtung nach Hauptkriterien und Oberzielen

Zielsystem mit Oberzielen / Projekt-Gewichtung für Nutzwertanalyse	Gewichtung
Total Verkehr - Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit - Kosten	100%
Verkehr	45%
<i>Oberziele</i>	
<i>Förderung des Wirtschaftsstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung</i>	17%
<i>Förderung des Wohnstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung</i>	13%
<i>Förderung des Standortes durch Gewährleistung leistungsfähige und effiziente Verkehrsinfrastruktur</i>	10%
<i>Koexistenz der Verkehrsteilnehmer</i>	5%
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit	30%
<i>Oberziele</i>	
<i>Förderung der Qualität der Raumnutzung</i>	2%
<i>Optimierung der Siedlungsentwicklung</i>	2%
<i>Schutz und Förderung der Gesundheit des Menschen</i>	20%
<i>Minimierung von Eingriffen in die Natur</i>	6%
Kosten	25%
<i>Oberziele</i>	
<i>Optimaler wirtschaftlicher Mitteleinsatz</i>	25%

4 Variantendefinition

4.1 Vorgehen

Der Grundansatz für die Nutzwertanalyse beruht darauf, dass das ganze Spektrum zum bestehenden Konzept alternativer Varianten einbezogen und so strukturiert wird, dass ein transparenter Vergleich unter Einbezug der Nullvariante im Rahmen der Nutzwertanalyse erfolgen kann (Abbildung 5). Dazu ist eine Entkoppelung der Bewertung der Verkehrsführung und des Verkehrsregimes von der Parkierung notwendig (vgl. 2.4, S. 13).

Von der Bewertung ausgeschlossen werden finanziell und/oder technisch unrealistische Varianten. Allerdings erfolgen allfällige Ausschlüsse äusserst zurückhaltend.

Abbildung 5: Grundansatz

Vorgehen in Bezug auf Nutzwertanalyse (NWA) / Grundansatz
Grundansatz <ul style="list-style-type: none">• Grobtriage Varianten• Entkoppelung Bewertung Verkehrsführung/-regime – Parkierung• Aufteilung NWA in Grundstufe und Detailstufe

Die zur Transparenz des Verfahrens notwendige Entkoppelung der Bewertung der Verkehrsführung und des Verkehrsregimes von der Parkierung erfolgt durch die Aufteilung der NWA in eine Grundstufe und eine Detailstufe (Abbildung 6).

In der Grundstufe werden alle Verkehrsführungsvarianten mit einem gleichwertigen und kostenmässig optimierten Grundkonzept für die Parkierung und unter Einbezug einer NWA-Variante für die Erschliessungsoptionen im östlichen und südlichen Dorfgebiet miteinander verglichen.

Aus diesem Vergleich resultieren die zwei Bestvarianten, für die in der Detailstufe die vielfältigen Möglichkeiten hinsichtlich der Parkierung untersucht und gegeneinander abgewogen werden. Aus diesem Vergleich mit Nutzwertanalyse ergibt sich dann die Bestvariante mit dem optimalen Parkierungskonzept.

Abbildung 6: Grundstufe und Detailstufe NWA

Vorgehen in Bezug auf Nutzwertanalyse (NWA) / Grundstufe und Detailstufe
Grundstufe NWA <ul style="list-style-type: none">• NWA mit Bewertung<ul style="list-style-type: none">- Verkehrsführung/-regime- Grundkonzept Parkierung Nord- Konzept Parkierung Süd• Resultat: Zwei Bestvarianten für Detailstufe
Detailstufe NWA <ul style="list-style-type: none">• NWA mit Bewertung für zwei Bestvarianten aus Grundstufe<ul style="list-style-type: none">- Verkehrsführung/-regime- Feinkonzept Parkierung Nord• Resultat: Bestvariante

4.2 Prüfung Tunnelvarianten

Im Rahmen der Grobtriage wurden alle zur Diskussion gestellten Lösungsansätze auf K.O.-Kriterien rechtlicher, technischer oder finanzieller Art untersucht. Im Zweifelsfall wurde dabei zu Gunsten des Einbezugs der strittigen Variante in die weiteren Arbeitsschritte entschieden.

Auf Basis einer eingehenden Prüfung der Tunnelvarianten durch ein Spezialbüro für Tunnelbau (vgl. Anhang G; Anhangband) wurden zwei Tunnelvarianten auf Grund der nicht als tragbar beurteilten Kosten ausgeschlossen (Abbildung 7).

Abbildung 7: Prüfung Tunnelvarianten

Vorgehen in Bezug auf Nutzwertanalyse (NWA) / Grundansatz
<p>Grundansatz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Triage Varianten • Entkoppelung Bewertung Verkehrsführung/-regime – Parkierung • Aufteilung NWA in Grundstufe und Detailstufe
<p>Triage Varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisoffene Diskussion • Variantenreduktion Tunnellösungen <ul style="list-style-type: none"> - Nord-Süd-Unterquerung Dorfkern - Südumfahrungstunnel Pulverturmstrasse – Weissbadstrasse mit Zwischenanschlüssen Bahnhof- und Unterrainstrasse <p>Begründung Ausschluss Tunnellösung Nord-Süd-Unterquerung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten 138 Mio. Fr. • Tunnel wäre nur Teilersatz für Inneren Ring mit Verkehr von 1'500 Fz./Tag • Nicht finanzierbar. <p>Begründung Ausschluss Südumfahrungstunnel Pulverturmstrasse – Weissbadstrasse mit Zwischenanschlüssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten 191 Mio. Fr. • Tunnel würde eine Verkehrsmenge von nur 3'500 Fz./Tag aufweisen • Nicht finanzierbar.

4.3 Definition NWA-Variante Erschliessungsstrassenverbindung B-W-R

Im Rahmen einer Anfang 2008 durchgeführten Planungsstudie wurden verschiedene Erschliessungsoptionen im östlichen und südlichen Dorfgebiet untersucht (vgl. Anhangband Anhang F). Auf der Grundlage einer Vorprüfung in Bezug auf die Machbarkeit und die Wirkung bzw. die verkehrsplanerische Funktion wurde eine provisorische Linienführung festgelegt. Gegenüber den ausgeschlossenen Varianten St. Anna - Sittertal - Umfahrungsstrasse (ungenügende verkehrsplanerische Funktion) sowie den Varianten Ausbau Alte Eggerstandenstrasse und Sitterquerung Sälde - Blumenrain - Mittlere Hostet (ungenügende Machbarkeit) wurde die provisorische Linienführung südostseitig entlang dem Sitterviadukt und dem Bahndamm der Appenzellerbahnen insbesondere in Kombination mit der Erschliessung künftiger Baugebiete als funktional genügend und technisch machbar beurteilt. Dabei wird für die neue Erschliessungsstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank entsprechend dem Beispiel der Pulverturmstrasse in Kauf genommen, dass ein mit einer Barrierenanlage gesicherter Niveauübergang über das Trasse der Appenzellerbahnen erstellt werden muss. Diese vorläufig gewählte Linienführung muss im Rahmen einer allfälligen Vorprojektierung optimiert werden.

Für die Nutzwertanalyse wird die provisorische Linienführung zu Grunde gelegt. Es wird dabei davon ausgegangen, dass die Funktion der Erschliessungsstrassenverbindung von der optimierten Variante in vergleichbarer oder besserer Weise erfüllt wird als von der NWA-Variante

und damit die Evaluation der Bestvariante im Rahmen der NWA durch den Einbezug der provisorischen Linienführung nicht beeinflusst wird.

4.4 Struktur der Varianten für die Nutzwertanalyse NWA

4.4.1 NWA-Grundstufe

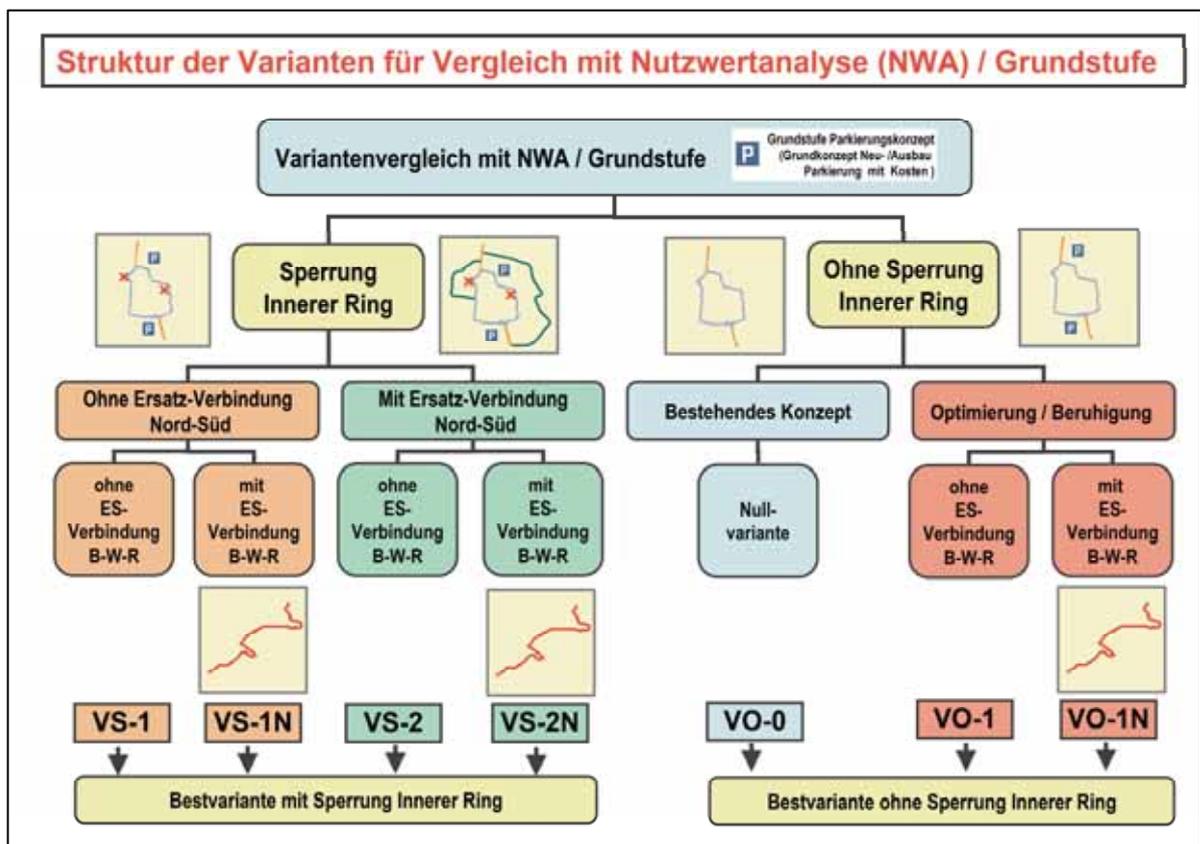
4.4.1.1 Verkehrskonzeptvarianten

Ziel der Grundstufe ist die Evaluation von je einer Bestvariante über alle Verkehrsführungsvarianten mit/ohne Sperrung des Inneren Rings bzw. mit/ohne Erschliessungsoption im östlichen und südlichen Dorfgebiet in Verbindung mit einem Grundkonzept für die Parkierung (vgl. 4.1).

Abbildung 8 stellt die sich daraus ergebende Struktur der Varianten für den Vergleich mit der Nutzwertanalyse auf der Grundstufe in der Übersicht dar.

Im Rahmen der ersten Ebene wird unterschieden zwischen Varianten ohne und mit Sperrung des Inneren Rings. Auf der zweiten Ebene ergibt sich bei der Sperrung des Inneren Rings die Option der Bereitstellung einer Ersatz-Verbindung für den Inneren Ring bzw. ohne Sperrung des Inneren Rings eine Optimierung / Beruhigung. Im Rahmen der dritten Ebene erfolgt die Unterscheidung durch die Option einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung im östlichen / südlichen Dorfgebiet zwischen Bahnhofstrasse – Weissbadstrasse – Rank (NWA-Variante; vgl. 4.3).

Abbildung 8: Struktur der Varianten für NWA-Grundstufe



Die Bezeichnung der Varianten erfolgt nach folgendem System:

- **Ohne** Sperre Innerer Ring: VO-Nr.
- Mit **Sperre** Innerer Ring: VS-Nr.
- Ohne ES-Verbindung B-W-R: V...-Nr.
- Mit ES-Verbindung B-W-R: V...-Nr.**N** (N für Netzergänzung)

4.4.1.2 Parkierungskonzept Grundstufe

Ausgehend von der Evaluation der Aus- und Neubauoptionen zur Erhöhung des Parkplatz-Angebots, welche in der Beilage 3 – Aus- und Neubauoptionen zur Erhöhung des Parkplatz-Angebots - im Detail dargestellt ist, wurden für die NWA-Grundstufe die bei allen Varianten einheitlichen Grundkonzepte Parkierung Nord und Parkierung Süd bestimmt.

Beim Grundkonzept Nord stellt die Kombination des Parkhauses Blattenheimat und des Ausbaus Parkierung Zielplatz die kostenmässig optimierte Lösung dar, welche die Anforderungen sowohl in Bezug auf die Deckung des Defizits (insgesamt 250 zusätzliche Parkplätze) als auch in Bezug auf die Standortattraktivität wie beabsichtigt weitgehend zu decken vermag. Zusätzlich einbezogen sind die oberirdischen Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz.

Dem Grundkonzept Süd wurde in Folge der im Vergleich zum Ausbau der Parkierung Gringel höheren Standortattraktivität der technisch machbare Ausbau der Parkierung Bahnhof zu Grunde gelegt.

Mit dem gewählten Grundkonzept ist die Unabhängigkeit der NWA-Grundstufe für die Auswahl der Bestvarianten mit und ohne Sperrung von der NWA-Detailstufe zur Optimierung des Parkierungskonzeptes gewährleistet.

Die definitiven Konzepte Parkierung Nord und Parkierung Süd werden in der Detailstufe festgelegt.

4.4.2 NWA-Detailstufe

4.4.2.1 Vorgehen

Ziel der Detailstufe ist die Untersuchung und vergleichende Bewertung der zweckmässigen Möglichkeiten hinsichtlich des Ausbaus der Parkierungsmöglichkeiten für die aus der Grundstufe resultierenden Bestvarianten.

Es werden immer die Bestvarianten der Verkehrskonzepte in Kombination mit den relevanten Alternativen in Bezug auf die Parkierung vergleichend bewertet.

Aus diesem Vergleich mit Nutzwertanalyse ergibt sich dann die Bestvariante mit dem optimalen Parkierungskonzept.

4.4.2 Parkierungskonzepte Detailstufe

Ausgehend vom ermittelten Parkplatzdefizit im Zentrum und im zentrumsnahen Dorfgebiet (vgl. 2.2.1.2 und 2.2.1.7) wurden Aus- und Neubauoptionen zur Erhöhung des Parkplatz-Angebots evaluiert. Die Vorstudien beschränken sich auf die Prüfung der technischen Machbarkeit. Nicht Gegenstand der Vorstudien waren Gespräche mit den Grundeigentümern zu einem allfälligen Landerwerb. Auf der Basis der Vorstudien wurden die Kosten mittels einer Kostenelementberechnung abgeschätzt (Kostengenauigkeit $\pm 30\%$). Die Details der Evaluation sind in der Beilage 3 – Aus- und Neubauoptionen zur Erhöhung des Parkplatz-Angebots - dargestellt.

Auf Grund der nachstehend dargestellten Überlegungen resultieren als massgebende Alternativen die Kombination Tiefgarage Landsgemeindeplatz / Ausbau Brauereiplatz und die Kombination Parkhaus Blattenheimat / Ausbau Zielplatz oder Ausbau Brauereiplatz. Betrachtet werden dabei bei beiden Kombinationen jeweils Subvarianten mit und ohne oberirdische Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz. Abbildung 9 stellt die entsprechende Struktur der Varianten für den Vergleich mit der Nutzwertanalyse auf der Detailstufe dar.

Kombination Parkhaus Blattenheimat / Ausbau Zielplatz oder Ausbau Brauereiplatz

Im Rahmen der Konzeptbildung für den Dorfbereich Nord stellt die Kombination des Parkhauses Blattenheimat und des Ausbaus Parkierung Zielplatz oder des Ausbaus Parkierung Brauereiplatz eine Lösung dar, welche die Anforderungen sowohl in Bezug auf die Deckung des Defizits (insgesamt 250 zusätzliche Parkplätze) als auch in Bezug auf die Standortattraktivität wie beabsichtigt weitgehend zu decken vermag. Der Brauereiplatz ist einem Ausbau Parkierung Hallenbad auf Grund der besseren Standortattraktivität und der beim Hallenbad beschränkten Ausbaugrösse vorzuziehen.

Im Dorfbereich Süd wurde in Folge der im Vergleich zum Ausbau der Parkierung Gringel höheren Standortattraktivität der technisch machbare Ausbau der Parkierung Bahnhof zu Grunde gelegt.

Kombination Tiefgarage Landsgemeindeplatz / Ausbau Brauereiplatz

Auf Grund der örtlichen Nähe kann eine Kombination der Tiefgarage Landsgemeindeplatz mit dem Parkhaus Blattenheimat und dem Ausbau Parkierung Zielplatz ausgeschlossen werden.

Der Ausbau Zielplatz ist auch auf Grund der zwingend bis in diesen Bereich reichenden Rampe des Parkhauses Landsgemeindeplatz nicht zweckmässig.

Als Ergänzung zur Tiefgarage Landsgemeindeplatz steht der Ausbau der Parkierung Brauereiplatz im Vordergrund, womit das Defizit zu einem ähnlichen hohen Anteil wie beim Grundkonzept gedeckt werden kann.

Der Brauereiplatz ist auch bei dieser Kombination einem Ausbau Parkierung Hallenbad auf Grund der besseren Standortattraktivität und der beim Hallenbad beschränkten Ausbaugrösse vorzuziehen.

Oberirdische Parkplätze Landsgemeindeplatz

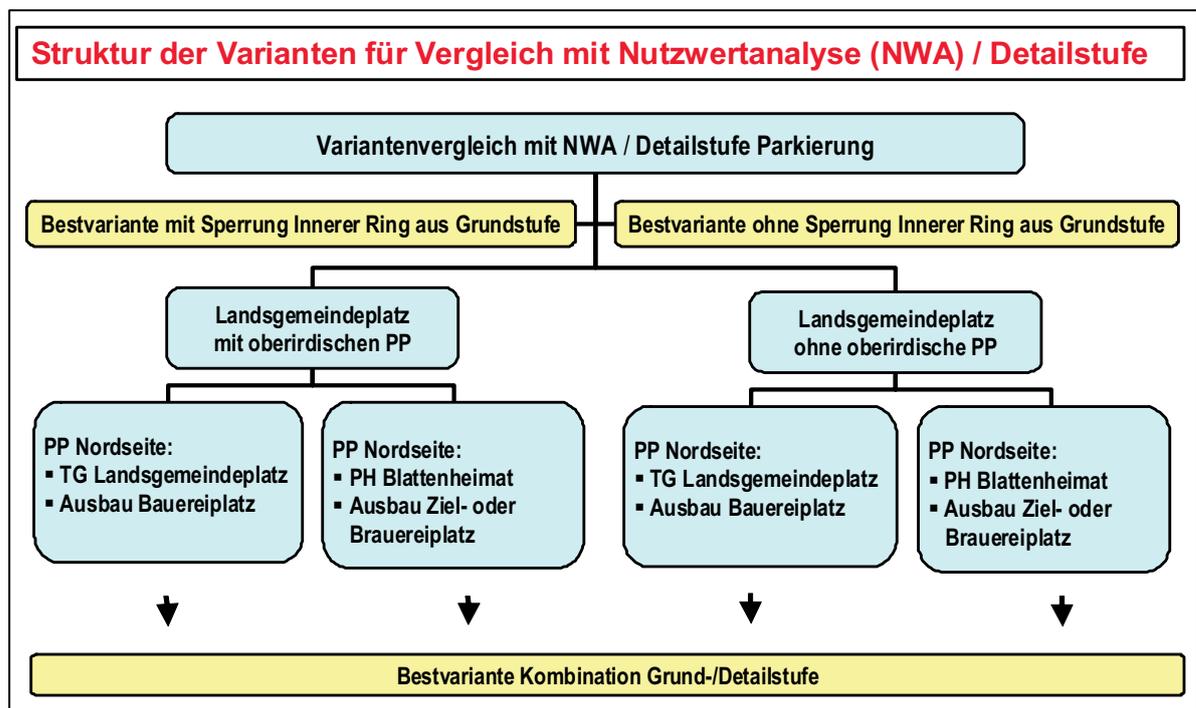
In der Detailstufe wird zusätzlich unterschieden in Konzepte mit oberirdischen Parkplätzen und solche ohne oberirdische Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz. Dabei müssen die beim verkehrsfreien Landsgemeindeplatz wegfallenden rund 50 Parkplätze je nach Variante mittels eines zusätzlichen Parkdecks im Parkhaus Blattenheimat oder in der Tiefgarage Landsgemein-

deplatz kompensiert werden. Die entsprechenden Mehrinvestitionen sind in der NWA berücksichtigt.

Variante definition

Insgesamt ergeben sich somit für die Detailstufe vier unterschiedliche Parkierungsvarianten, welche den beiden Bestvarianten mit und ohne Sperre des Inneren Rings zu Grunde gelegt werden (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Struktur der Varianten für NWA-Detailstufe



Legende Abkürzungen: PP = Parkplatz
PH = Parkhaus
TG = Tiefgarage

Die Bezeichnung der Varianten erfolgt nach folgendem System:

- TG Landsgemeindeplatz / Brauereiplatzausbau: V...-Nr. ...-LB
- PH Blattenheimat / Ziel- oder Brauereiplatz Ausbau: V...-Nr. ...-BZ
- Mit oberirdischen PP Landsgemeindeplatz: V...-Nr.-oiL

Grundsätzlich sind auch andere Kombinationen denkbar, wobei aber davon ausgegangen werden kann, dass mit den für die Detailstufe definierten vier Parkierungsvarianten der Beurteilungsspielraum ausgelotet wird.

Ferner sind die Parkierungskonzepte zweckmässigerweise bedarfsgerecht punktuell zu ergänzen, z.B. mit Erweiterungen beim Gringel oder beim Hallenbad.

4.5 Definition der Varianten für die Nutzwertanalyse NWA Grundstufe

Auf den nachfolgenden Seiten sind die - auf Grundlage der festgelegten Auswahlkriterien - für die Grundstufe der NWA definierten Varianten mittels einer Abbildung, einer Kurzerläuterung sowie einer Übersicht über die wichtigsten Massnahmen beschrieben.

4.5.1 Nullvariante VO-0

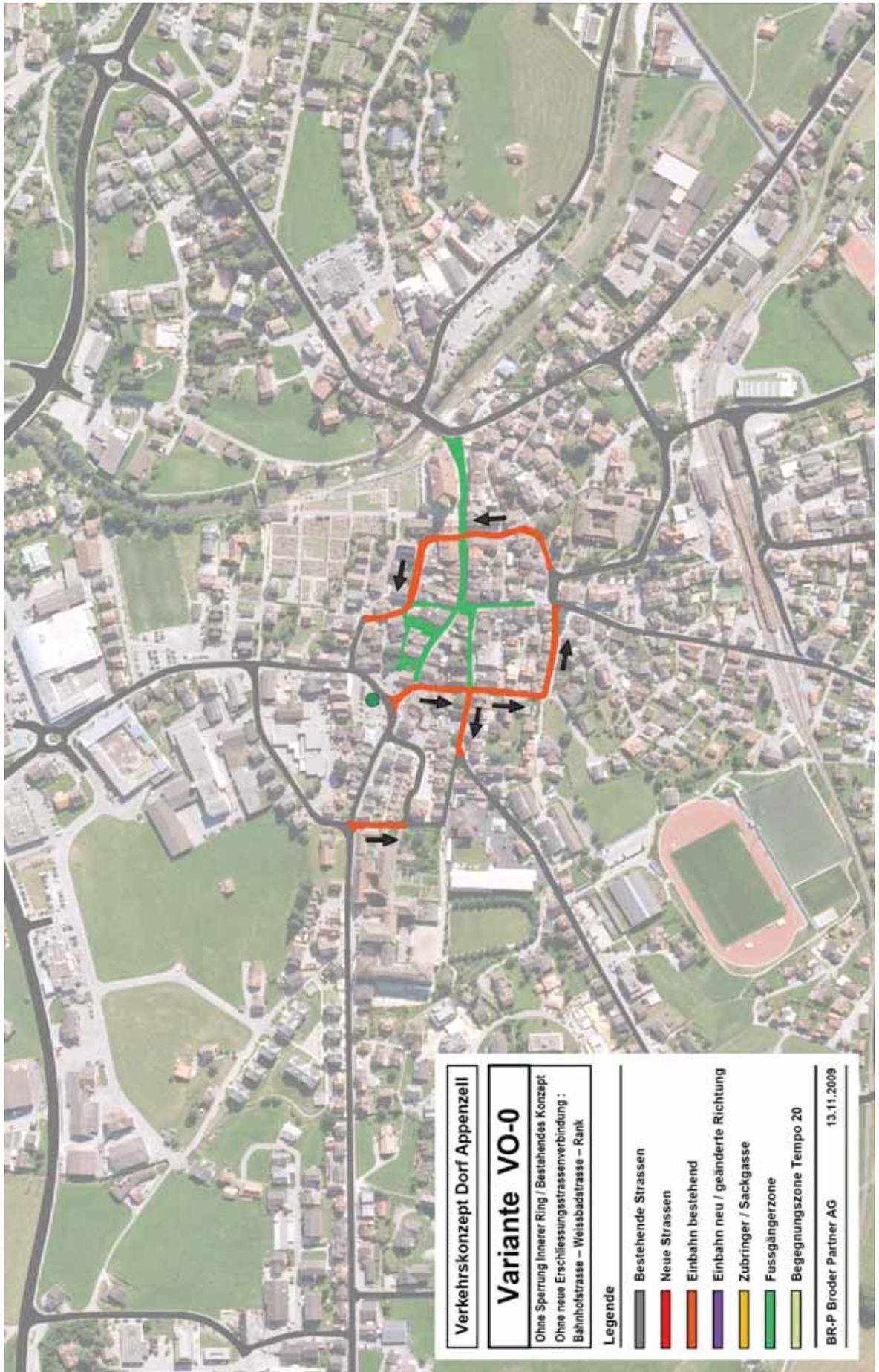
Kurzbeschreibung

Die Nullvariante VO-0, mit welcher alle übrigen Varianten verglichen werden, beinhaltet das bestehende Verkehrs- und Parkierungsregime, wie es seit 1996 definitiv angeordnet wurde. Mit dem sogenannten Inneren Ring wird im Einbahnverkehr eine Verbindung Nord – Süd vom Landsgemeindeplatz über die Engelgasse, den Gansbach und den Postplatz zur Poststrasse bzw. eine Verbindung Süd – Nord vom Postplatz über den Schmäuslemarkt, die Durchfahrt durch das Rathaus und die Marktgasse zum Landsgemeindeplatz gewährleistet.

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- In der Nullvariante sind sowohl die im Rahmen der Dorfgestaltung beschlossenen wie die variantenunabhängig aus Gründen der Verkehrstechnik/-sicherheit notwendigen Massnahmen berücksichtigt. Die variantenunabhängigen Massnahmen beinhalten den Umbau der Kreuzung Rank zur Beseitigung des Unfallschwerpunkts bzw. zur Kapazitätsverbesserung, den Ausbau des Kreisels Spital zur Kapazitätsverbesserung, den Ausbau der Metzbrücke zu Gunsten der Fussgänger sowie den Umbau der Zielstrasse im Bereich des Hotels Säntis ebenfalls zu Gunsten der Fussgänger (vgl. 9.43, Anhangband).

Abbildung 10: Variante VO-0



4.5.2 Variante VO-1

Kurzbeschreibung

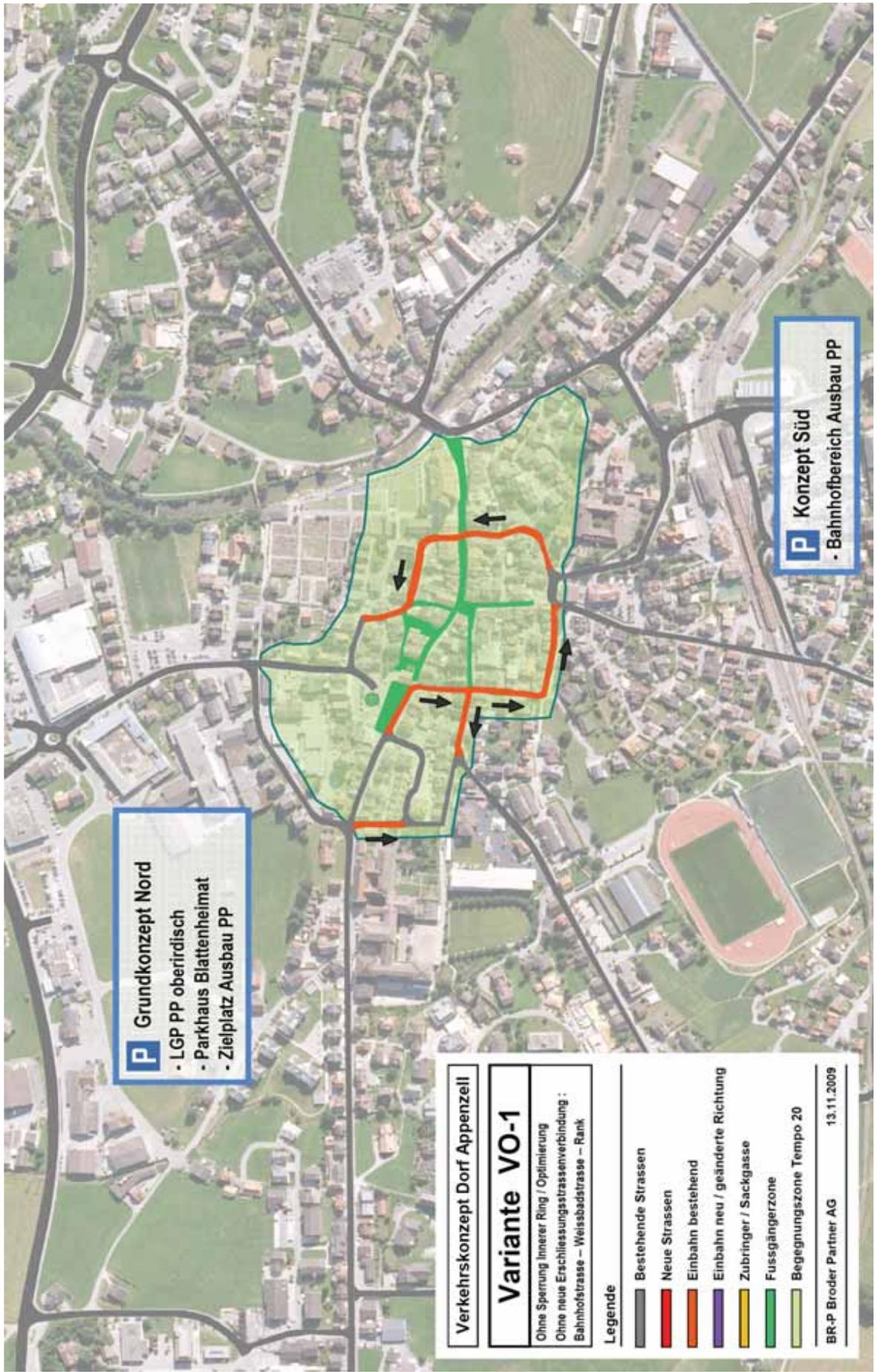
Der Innere Ring und die übrige Verkehrsführung im Dorfkern werden grundsätzlich belassen. Zur Beruhigung des Dorfkerns und zur Steigerung der Attraktivität für den Langsamverkehr wird im erweiterten Dorfkernbereich eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt. Als ergänzende Massnahme zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dem Inneren Ring und zur Verbesserung der Fussgängersituation wird der Landsemeinplatz auf der Südseite entlang der Hauptgasse für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Verkehr zum Nord-Süd-Ast des Inneren Rings wird über die Blattenheimatstrasse und die Hauptgasse geführt. Die Zone mit Fahrverbot für den allgemeinen motorisierten Verkehr bleibt in ihrer Ausdehnung so wie sie in der Nullvariante bereits besteht.

Das Parkplatz-Angebot im Dorfkernbereich wird im Wesentlichen unverändert beibehalten. Zur teilweisen Behebung des Defizits an Parkfeldern im Dorfkern und im Peripheriebereich des Dorfkerns ist ein Ausbau des Parkplatz-Angebots sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorgesehen. Für den Variantenvergleich in der NWA-Grundstufe ist dazu die Umsetzung des Grundkonzeptes Nord bzw. des Konzeptes Süd eingeplant (vgl. 4.4.1). Vorgesehen ist die möglichst vollständige Deckung des 2007 ausgewiesenen PP-Defizits (exkl. Wohnnutzung).

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Anordnung einer Begegnungszone mit Tempo 20 im erweiterten Dorfkernbereich
- Sperrung Landsemeinplatz Südseite
- Gestalterische Massnahmen im Bereich der Hauptgasse vom Restaurant Linde bis zur Blattenheimatstrasse (Kapuzinerkloster) zur Verkehrsberuhigung
- Umgestaltung des Knotens Blattenheimatstrasse / Hauptgasse zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit infolge geänderter Belastung aus der Sperrung Landsemeinplatz Süd
- Ausbau des Parkplatz-Angebots um rund 250 Parkfelder im Rahmen des PP-Grundkonzeptes Nord und um rund 60 Parkfelder im Rahmen des PP-Konzeptes Süd.

Abbildung 11: Variante VO-1



4.5.3 Variante VO-1N

Kurzbeschreibung

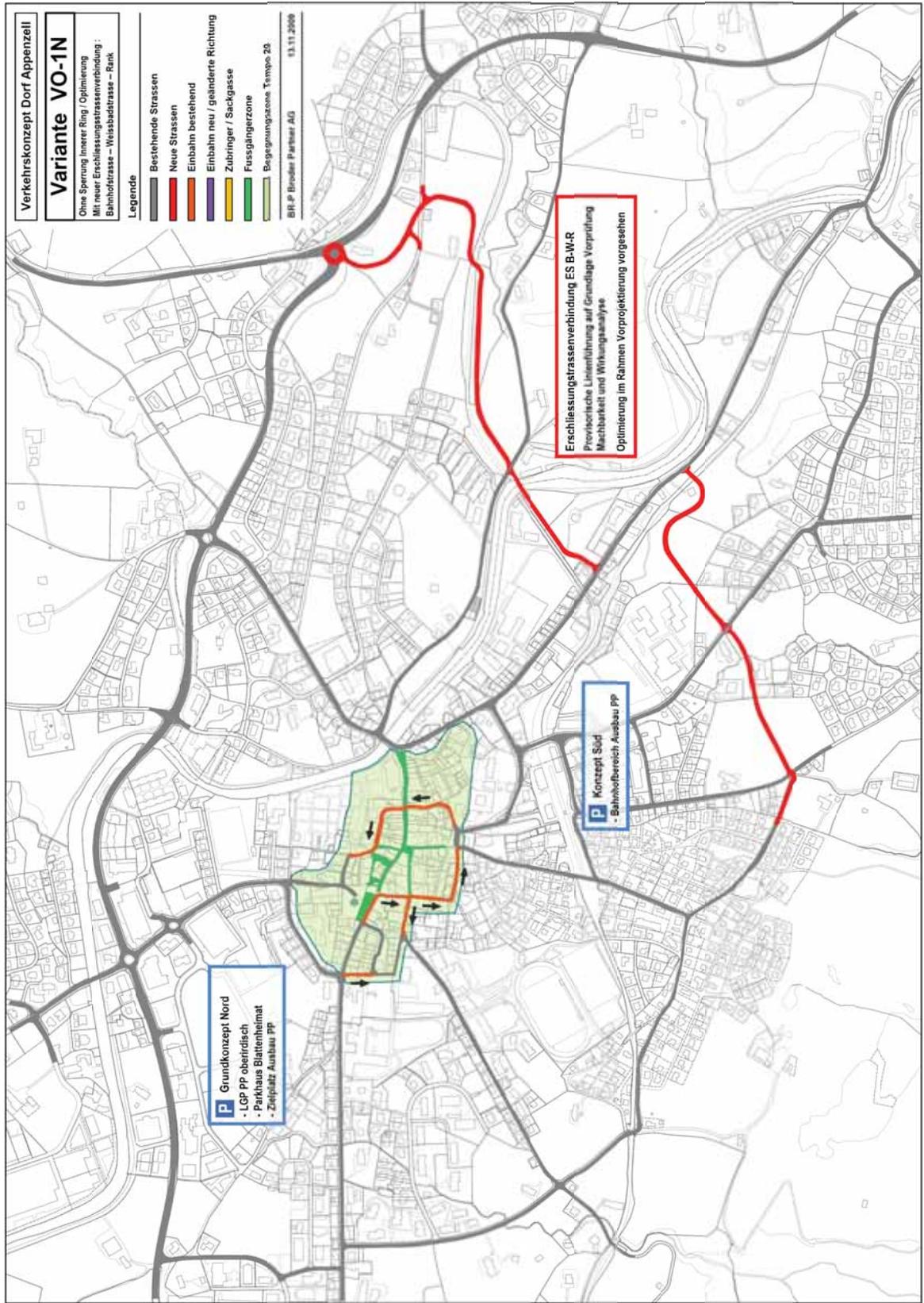
Verkehrs- und Parkierungsmassnahmen wie in Variante VO-1, aber kombiniert mit einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung von der Bahnhofstrasse über die Weissbadstrasse bis zum Rank (Hirschberg) [abgekürzt ES-Verbindung B-W-R]

Ziel der neuen Erschliessungsstrassenverbindung ist es, heute fehlende quartierübergreifende Verbindungen im südöstlichen Dorfgebiet zu schaffen und den Erschliessungsverkehr möglichst direkt an die Umfahrungsstrasse anzubinden. Damit sollen die heute stark belasteten Strassenabschnitte Gringelstrasse, Weissbadstrasse und Gaiserstrasse sowie die Metzbrücke entlastet werden.

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Alle Massnahmen wie Variante VO-1
- Errichtung einer Erschliessungsstrassenverbindung Bahnhofstrasse – Weissbadstrasse – Rank allenfalls in Etappen abgestimmt auf geplante und künftige Neuerschliessungen von noch nicht überbauten Quartieren

Abbildung 12: Variante VO-1N



4.5.4 Variante VS-1

Kurzbeschreibung

Der Innere Ring wird gesperrt, d.h. die Durchfahrt durch das Rathaus und die Verbindung ab dem Landgemeindeplatz Richtung Gansbach werden aufgehoben. Dies ermöglicht es, die Begegnungszone (Fahrverbot für den allgemeinen motorisierten Verkehr) entlang der Hauptgasse konsequent vom Adlerplatz bis zum Landgemeindeplatz unter Einbezug der angrenzenden Plätze und Strassen zu erweitern. Die Südseite des Landgemeindeparkplatzes soll als Begegnungszone nicht mehr vom motorisierten Verkehr gequert werden können. Da der Landgemeindeplatz für Anstösser und Besucher von Norden und der Kronengarten von Westen bzw. Süden hinreichend erschlossen sind, kann die Begegnungszone im Bereich der westlichen Hauptgasse vom Landgemeindeplatz (Landgemeindebrunnen) bis zur Blattenheimatstrasse erweitert werden. Das Regime für die zeitweise Öffnung der Begegnungszone für die Anlieferung wird optimiert. Eine Option für eine zeitweise Öffnung für den allgemeinen Verkehr (Nacht, Randzeiten Wochentage) wird geprüft.

Die Erschliessung des Dorfkerns erfolgt über die bestehenden Zufahrtsstrassen teilweise im Einbahnverkehr. Diese Zufahrtsstrassen werden zum Teil als Sackgassen signalisiert.

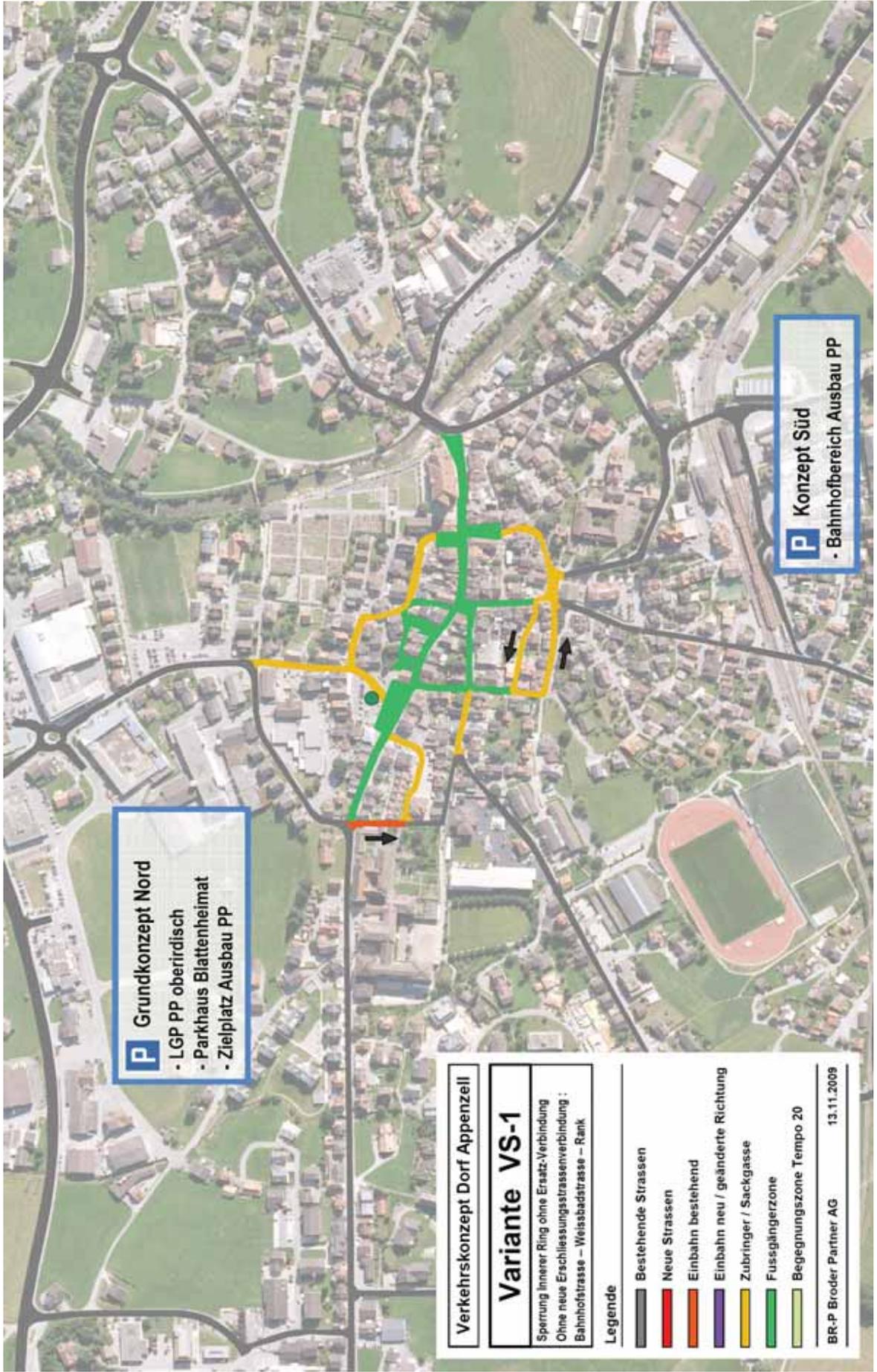
Auf einen Ersatz des Inneren Rings wird verzichtet. Mit einer Verlagerung des heutigen Nord-Süd-Verkehrs auf das bestehende Strassennetz (Umfahrungsstrasse, Pulverturmstrasse) ist zu rechnen. Die gesteigerte Attraktivität des verkehrsfreien Dorfkerns für den Langsamverkehr und das ergänzte Parkplatz-Angebot an der Peripherie des Dorfkerns können zur Minderung des Verlagerungseffektes beitragen.

Das Parkplatz-Angebot im Dorfkernbereich kann mit wenigen Ausnahmen beibehalten werden. Am Landgemeindeplatz wird ein Teil der bestehenden Parkplätze zu Gunsten der Begegnungszone aufgehoben und die vier Parkplätze am Schmäuslemarkt fallen ganz weg. Zur teilweisen Behebung des Defizits an Parkfeldern im Dorfzentrum und im Peripheriebereich des Dorfkerns ist ein Ausbau des Parkplatz-Angebots sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite vorgesehen. In der NWA-Grundstufe ist dazu die Umsetzung des Grundkonzeptes Nord bzw. des Konzeptes Süd eingeplant (vgl. 4.4.1). Vorgesehen ist die möglichst vollständige Deckung des 2007 ausgewiesenen PP-Defizits (exkl. Wohnnutzung).

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Neusignalisation der Begegnungszone und der Zufahrtsstrassen zum Dorfkern begleitet von baulichen Gestaltungsmassnahmen
- Umgestaltung der Hauptgasse zwischen Landgemeindebrunnen und Blattenheimatstrasse als Begegnungszone entsprechend dem Konzept der Dorfgestaltung
- Ausbau des Parkplatz-Angebots um rund 250 Parkfelder im Rahmen des PP-Grundkonzeptes Nord und um rund 60 Parkfelder im Rahmen des PP-Konzeptes Süd.

Abbildung 13: Variante VS-1



4.5.5 Variante VS-1N

Kurzbeschreibung

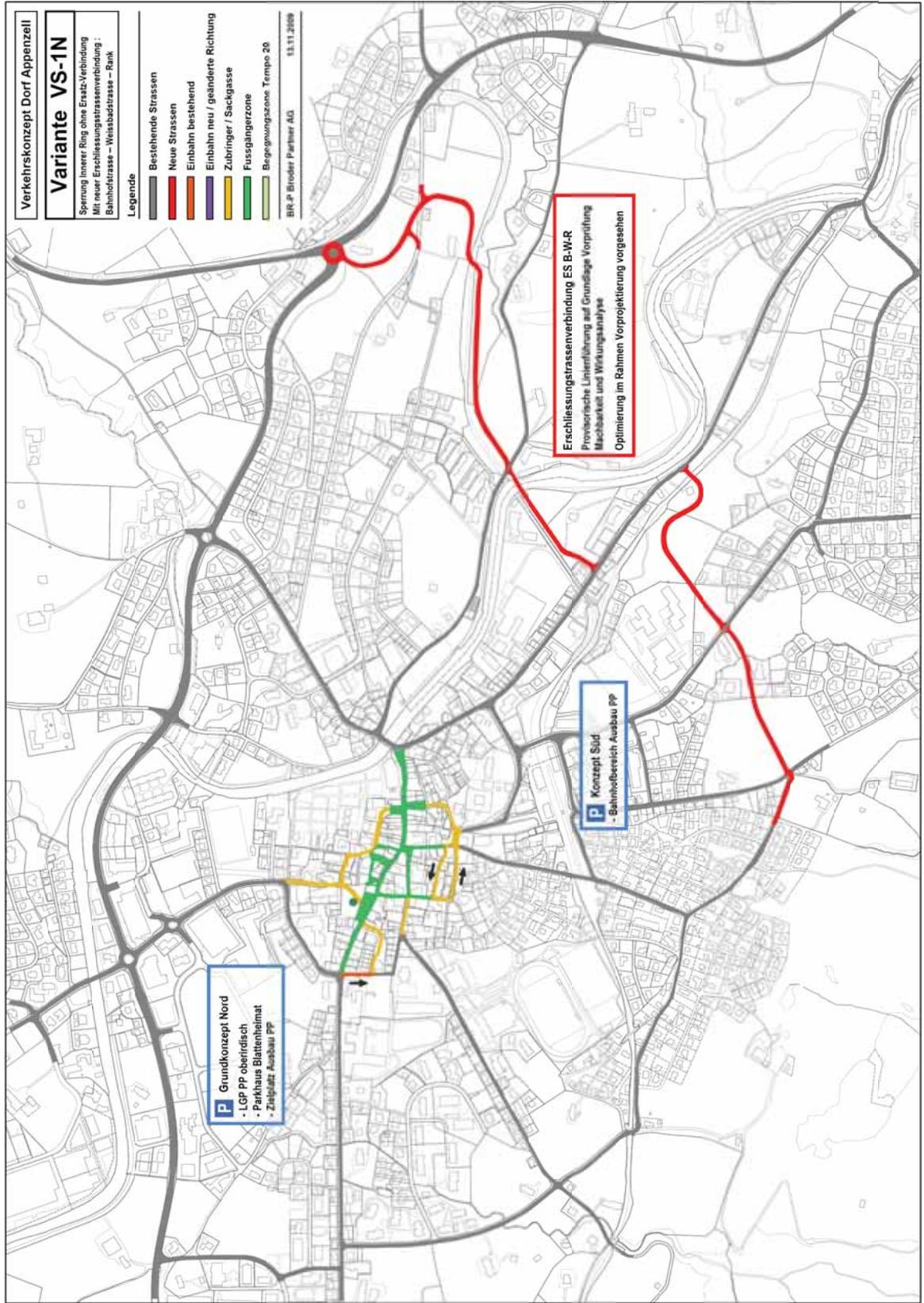
Verkehrs- und Parkierungsmassnahmen wie in Variante VS-1, aber kombiniert mit einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung von der Bahnhofstrasse über die Weissbadstrasse bis zum Rank (Hirschberg) [abgekürzt ES-Verbindung B-W-R]

Ziel der neuen Erschliessungsstrassenverbindung ist es, heute fehlende quartierübergreifende Verbindungen im südöstlichen Dorfgebiet zu schaffen und den Erschliessungsverkehr möglichst direkt an die Umfahrungsstrasse anzubinden. Damit sollen die heute stark belasteten Strassenabschnitte Gringelstrasse, Weissbadstrasse und Gaiserstrasse sowie die Metzbrücke entlastet werden.

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Alle Massnahmen wie Variante VS-1
- Errichtung einer Erschliessungsstrassenverbindung Bahnhofstrasse – Weissbadstrasse – Rank allenfalls in Etappen abgestimmt auf geplante und künftige Neuerschliessungen von noch nicht überbauten Quartieren

Abbildung 14: Variante VS-1N



4.5.6 Variante VS-2

Kurzbeschreibung

Der Innere Ring wird gesperrt, d.h. die Durchfahrt durch das Rathaus und die Verbindung ab dem Landgemeindeplatz Richtung Gansbach werden aufgehoben. Dies ermöglicht es, die Begegnungszone (Fahrverbot für den allgemeinen motorisierten Verkehr) entlang der Hauptgasse konsequent vom Adlerplatz bis zum Landgemeindeplatz unter Einbezug der angrenzenden Plätze und Strassen zu erweitern. Die Südseite des Landgemeindeplatzes soll als Begegnungszone nicht mehr vom motorisierten Verkehr gequert werden können. Da der Landgemeindeplatz für Anstösser und Besucher von Norden und der Kronengarten von Westen bzw. Süden hinreichend erschlossen sind, kann die Begegnungszone im Bereich der westlichen Hauptgasse vom Landgemeindeplatz (Landgemeindebrunnen) bis zur Blattenheimatstrasse erweitert werden. Das Regime für die zeitweise Öffnung der Begegnungszone für die Anlieferung wird optimiert. Eine Option für eine zeitweise Öffnung für den allgemeinen Verkehr (Nacht, Randzeiten Wochentage) wird geprüft.

Die Erschliessung des Dorfkerns erfolgt über die bestehenden Zufahrtsstrassen teilweise im Einbahnverkehr. Diese Zufahrtsstrassen werden zum Teil als Sackgassen signalisiert.

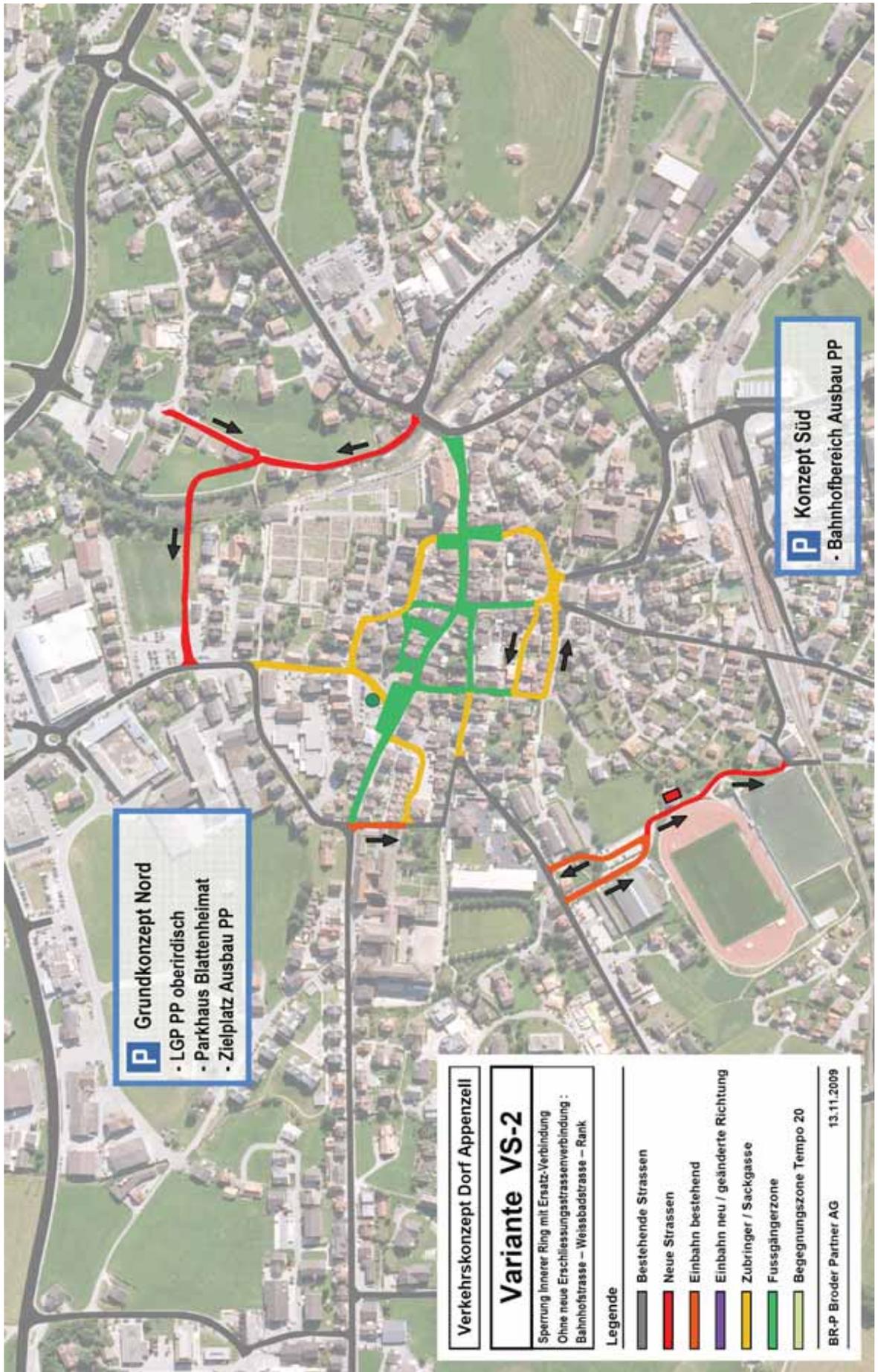
Als Ersatz für den Inneren Ring werden neue, ausserhalb des Dorfzentrums liegende Nord-Süd-Verbindungen wie bisher im Einbahnverkehr geschaffen. Als Ersatz für die Rathausdurchfahrt ist eine Süd-Nord-Verbindung ab der Metzbrücke über die Sitterstrasse und eine neue Sitterbrücke zum Zielplatz vorgesehen. Diese neue Verbindung könnte optional mit einer Einbahnverbindung ab dem Hallenbad über die bestehende Sitterstrasse ergänzt werden. An Stelle der Nord-Süd-Verbindung vom Landgemeindeplatz über den Gansbach zum Postplatz wird ab der Blattenheimatstrasse die bestehende Einbahn entlang der Klostermauer genutzt. Anschliessend führt die Ersatzverbindung über die Engelgasse zur Kaustrasse und zum Parkplatz Wüeri-Sporthalle, von wo eine rund 3.00 m breite Einbahnstrasse bis zum Restaurant Neuhof führt. Ab hier verteilt sich der Verkehr je nach Fahrziel in Richtung Wüeristrasse, Jakob Signer Strasse, Riedstrasse oder Güterstrasse beim Stossplatz.

In Bezug auf die Parkierung gelten dieselben Ausführungen wie bei der Variante VS-1.

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Im Dorfkernbereich und betreffend Ausbau des Parkplatz-Angebots gelten dieselben Massnahmen wie bei Variante VS-1
- Umbau der Sitterstrasse als Einbahnverbindung mit seitlichem Gehweg, Errichtung einer neuen Einbahnstrasse von der Sitterstrasse über die Sitter zum Zielplatz
- Erstellen einer Einbahnverbindung zwischen dem Parkplatz bei der Wüeri-Sporthalle und dem Restaurant Neuhof. Ersatzbau für das ehemalige Schwesternhaus.
- Neusignalisation der neuen Verbindung Nord-Süd begleitet mit baulichen Beruhigungsmassnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Abbildung 15: Variante VS-2



4.5.7 Variante VS-2N

Kurzbeschreibung

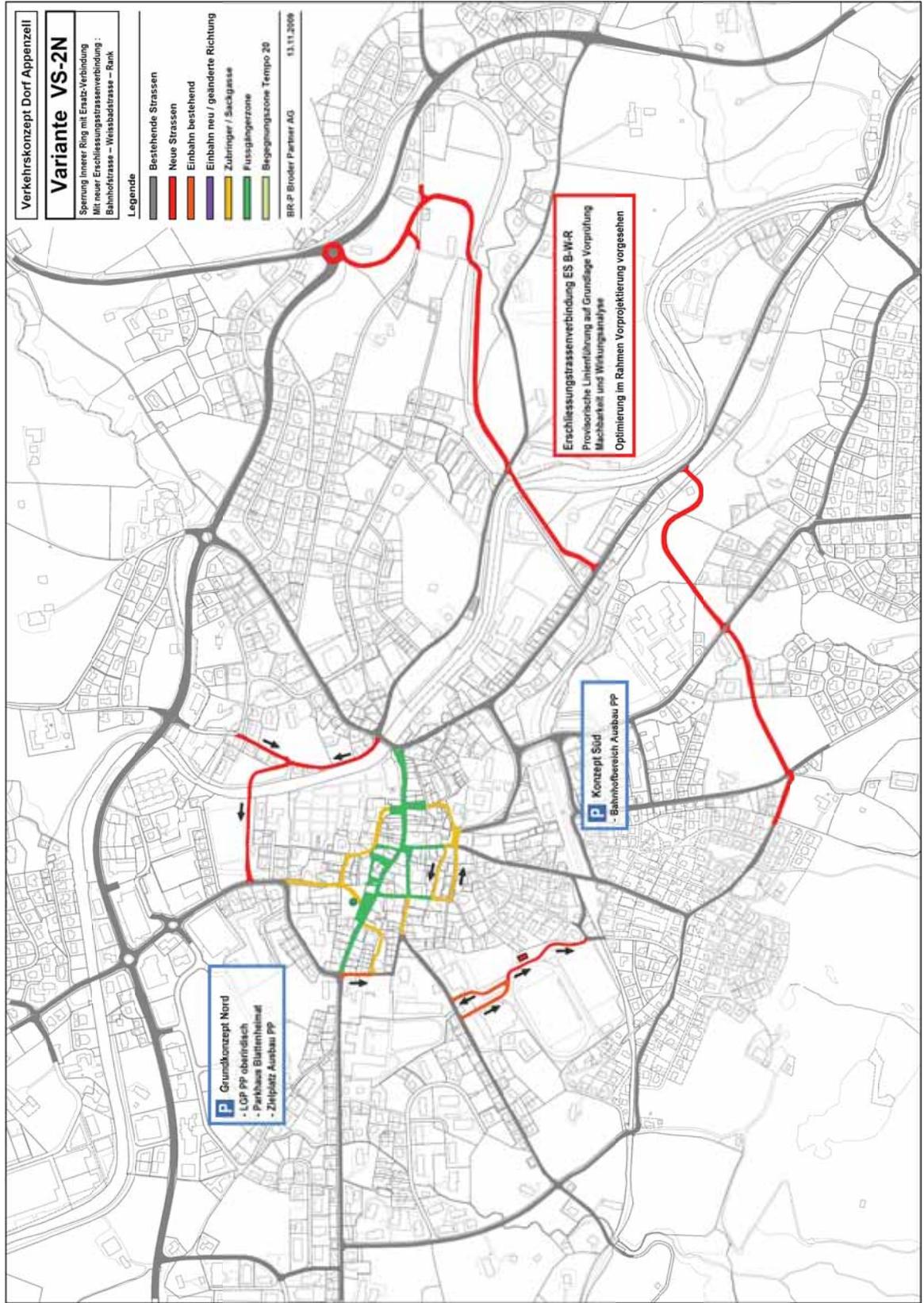
Verkehrs- und Parkierungsmassnahmen wie in Variante VS-2, aber kombiniert mit einer neuen Erschliessungsstrassenverbindung von der Bahnhofstrasse über die Weissbadstrasse bis zum Rank (Hirschberg) [abgekürzt ES-Verbindung B-W-R]

Ziel der neuen Erschliessungsstrassenverbindung ist es, heute fehlende quartierübergreifende Verbindungen im südöstlichen Dorfgebiet zu schaffen und den Erschliessungsverkehr möglichst direkt an die Umfahrungsstrasse anzubinden. Damit sollen die heute stark belasteten Strassenabschnitte Gringelstrasse, Weissbadstrasse und Gaiserstrasse sowie die Metzbrücke entlastet werden.

Übersicht der wichtigsten Massnahmen

- Alle Massnahmen wie Variante VS-2
- Errichtung einer Erschliessungsstrassenverbindung Bahnhofstrasse – Weissbadstrasse – Rank allenfalls in Etappen abgestimmt auf geplante und künftige Neuerschliessungen von noch nicht überbauten Quartieren

Abbildung 16: Variante VS-2N



5 Technischer Machbarkeitsnachweis

Die technische Machbarkeit der Varianten konnte auf Grund einer Detailprüfung als gegeben eingestuft werden. Die Kosten wurden als Basis für die Nutzwertanalyse ermittelt. Die Details sind im Anhangband unter den entsprechenden Kriterien im Detail dargestellt.

6 Bewertung

6.1 Nutzwertanalyse NWA Grundstufe

Die Bewertung ist in Beilage 1 – Indikatorenblätter Nutzwertanalyse Grundstufe und im Anhangband (9 Anhänge Nutzwertanalyse Grundstufe) im Detail dargestellt. Die zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse findet sich in Tabelle 3 (Seite 43).

Die Abbildung 17 (Seite 41) zeigt das Ergebnis der Bewertung in graphischer Form.

In Bezug auf eine "absolute" Bewertung der von den Varianten erzielten Totalpunktzahl ist zu beachten, dass sie aus der Summation von positiven und negativen Nutzwerten resultiert. D.h. es muss realistischerweise erwartet werden, dass für die Varianten eine Totalpunktzahl zwischen -1 und +1 ausgewiesen wird.

Damit ergibt sich, dass die Resultate so zu interpretieren sind, dass Varianten mit positivem Gesamtnutzwert eine relevante Verbesserung zum Ist-Zustand bewirken, wobei auch die Differenz zwischen den Varianten als aussagekräftig beurteilt werden kann, wenn sie rund 0.1 ± 0.05 Nutzwerte beträgt.

Die Nutzwertanalyse zeigt, dass aus der Grundstufe die Variante VS-2N (Sperrung innerer Ring mit Ersatzverbindung Nord-Süd und Erschliessungsstrassenverbindung) als Bestvariante hervorgeht. Die zweitbeste Variante ist VO-1N (ohne Sperrung mit Erschliessungsstrassenverbindung).

Daraus lässt sich vorerst schliessen, dass die Erschliessungstrassenverbindung mit und ohne Sperrung des inneren Rings sinnvoll ist.

Die Variante VS-2N mit Sperrung des inneren Rings und einer Ersatzverbindung Nord-Süd besitzt trotz der durch den Bau entstehenden Kosten einen signifikanten Vorteil im Vergleich zur Variante VO-1N ohne Sperre durch die deutlich bessere Beurteilung in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen.

Eine Sperre ist allerdings nur sinnvoll, wenn eine Ersatzverbindung geschaffen wird, da sonst die Auswirkungen auf die Umwelt insbesondere in Folge der Umwegfahrten negativ ins Gewicht fallen. D.h. die Variante VS-1N mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung Nord-Süd ergibt einen deutlich schlechteren Nutzwert als VS-2N mit Ersatzverbindung und VO-1N ohne Sperre.

Auch ohne Erschliessungstrassenverbindung wird die Variante VS-2 mit Sperre und Ersatzverbindung Nord-Süd noch leicht besser beurteilt als die Variante VO-1 ohne Sperre. Allerdings ist die Differenz in der Bewertung dann nicht mehr als signifikant einzustufen, da die negative Wirkung der fehlenden Entlastung durch die Erschliessungstrassenverbindung sich verkehrlich stärker auswirkt als bei der Variante ohne Sperre.

Auch ohne Erschliessungstrassenverbindung schneidet die Variante mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung deutlich schlechter ab als die Variante mit Sperre und Ersatzverbindung bzw. die Variante ohne Sperrung.

Insgesamt ergibt sich die folgende Rangfolge in Bezug auf die vier besten Varianten:

- Rang 1: Variante VS-2N**
- mit Sperrung des inneren Rings mit Ersatzverbindung Nord-Süd
- mit Erschliessungstrassenverbindung
- Rang 2: Variante VO-1N**
- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
- mit Erschliessungstrassenverbindung
- Rang 3: Variante VS-1N**
- mit Sperrung des inneren Rings ohne Ersatzverbindung Nord-Süd
- mit Erschliessungstrassenverbindung
- Rang 4: Variante VS-2**
- mit Sperrung des inneren Rings mit Ersatzverbindung Nord-Süd
- ohne Erschliessungstrassenverbindung

Gemäss Untersuchungsdesign gehen die aus der Grundstufe resultierenden Bestvarianten mit und ohne Sperrung des inneren Rings in die Detailstufe ein.

Es zeigt sich, dass dies zugleich die zwei bestbewerteten Varianten der Grundstufe sind:

- **Bestvariante mit Sperrung des inneren Rings: Rang 1: Variante VS-2N**
- **Bestvariante ohne Sperrung des inneren Rings: Rang 2: Variante VO-1N**

Abbildung 17:
Graphische Darstellung
des Ergebnisses der
Nutzwertanalyse
Grundstufe für Total
und für Verkehr, Raum-
planung / Umwelt /
Energie / Sicherheit
sowie Kosten

In Bezug auf eine "absolute"
Bewertung der von den Varianten
erzielten Totalpunktzahl ist zu
beachten, dass sie aus der
Summation von positiven und
negativen Nutzwerten resultiert.
D.h. es muss realistischerweise
erwartet werden, dass für die
Varianten eine Totalpunktzahl
zwischen -1 und +1 ausgewiesen
wird.

Damit ergibt sich, dass die Re-
sultate so zu interpretieren sind,
dass Varianten mit positiven Ge-
samtnutzwert eine relevante
Verbesserung zum Ist-Zustand
bewirken, wobei auch die Diffe-
renz zwischen den Varianten
aussagekräftig ist, wenn sie rund
 0.1 ± 0.05 Nutzwerte beträgt.

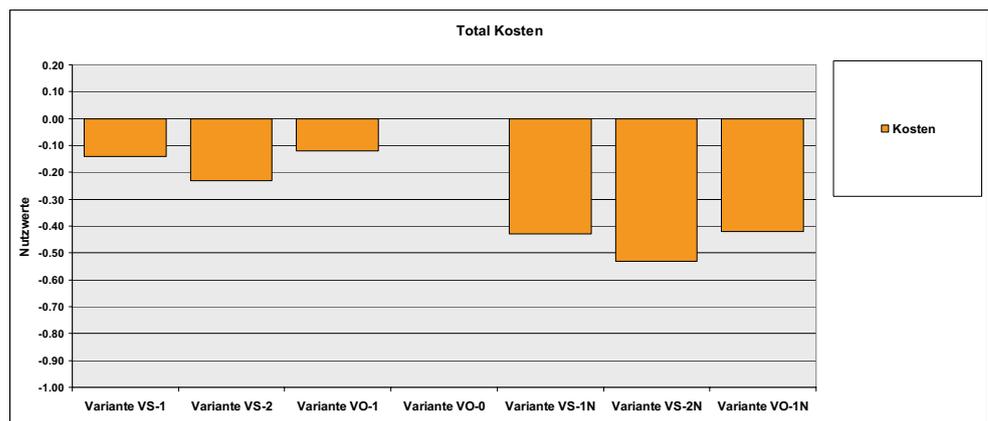
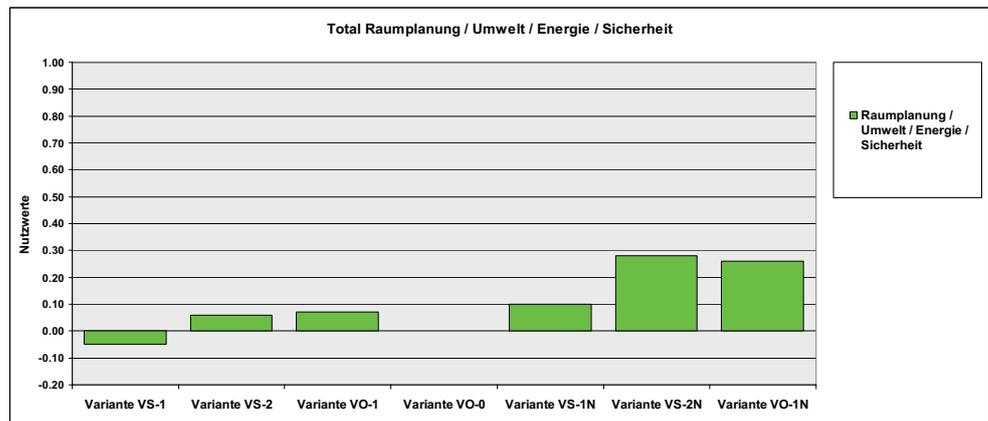
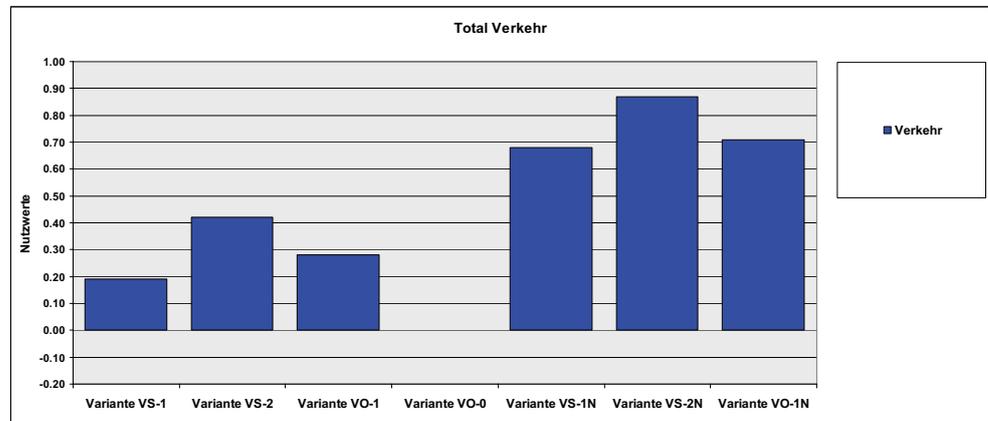
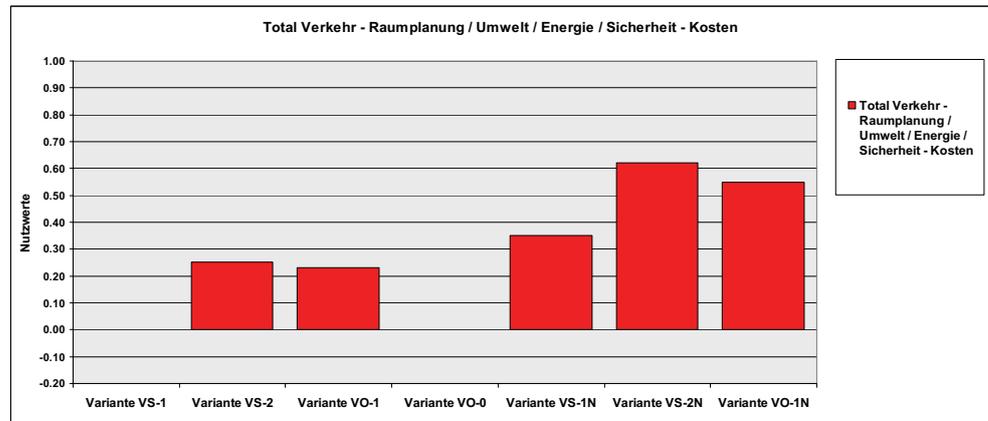


Tabelle 3: Ergebnisse der Nutzwertanalyse Grundstufe

In Bezug auf eine "absolute" Bewertung der von den Varianten erzielten Totalpunktzahl ist zu beachten, dass sie aus der Summation von positiven und negativen Nutzwerten resultiert. D.h. es muss realistischweise erwartet werden, dass für die Varianten eine Totalpunktzahl zwischen -1 und +1 ausgewiesen wird.

Damit ergibt sich, dass die Resultate so zu interpretieren sind, dass Varianten mit positivem Gesamtnutzwert eine relevante Verbesserung zum Ist-Zustand bewirken, wobei auch die Differenz zwischen den Varianten aussagekräftig ist, wenn sie rund 0.1 ± 0.05 Nutzwerte beträgt.

Kanton Appenzell A. S.				NWA Verkehrs- und Parkierungskonzept Appenzell											
Tabelle: Nutzwertanalyse mit Projekt-Gewichtung															
Subsystem	Gewichtung (Punkte)	Variante VS-1		Variante VS-1N		Variante VS-2		Variante VS-2N		Variante VO-0		Variante VO-1		Variante VO-1N	
		Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)	Teilnutzwert (Punkte)	Gewichteter Teilnutzwert (Punkte)
Total Verkehr - Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit - Kosten		100%	0.00	0.35	0.25	0.62	0.00	0.23	0.55						
Verkehr	7	45%	0.19	0.68	0.42	0.87	0.00	0.28	0.71						
Überzeit / Teilzeit	Indikator	Nr.	Einheit												
Förderung des Wirtschaftsstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung		10	Einheit	17%	0.15	0.32	0.24	0.29	0.00	0.15	0.30				
Optimierung Erreichbarkeit IV (Wirtschaft)	Ausschluss aus übergenutztem Netz (inklusive zukünftiger Nutzungen)	101	Qualität	3%	-1	-0.03	1	0.03	0	0.00	2	0.06	0	0.00	0
Optimierung Erreichbarkeit DV (Wirtschaft)	Halbzeitanbindung	102	Mittlere Distanz zu Schwerpunktabgaben, m	2%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0
Optimierung Erreichbarkeit Versorgung	Zufahrtmöglichkeiten LKW, LF	103	Qualität	2%	-1	-0.02	2	0.04	1	0.02	3	0.06	0	0.00	0
Optimierung Erreichbarkeit Langsamverkehr	Abfahrtsort der Langsamverkehrsanbindungen	104	Qualität	2%	2	0.04	3	0.06	3	0.06	4	0.08	0	0.00	1
Optimierung der Ausweitung für touristische Nutzung	Angebot/Erreichbarkeit	105	Qualität	3%	3	0.09	4	0.12	3	0.09	4	0.12	0	0.00	1
Optimierung Ausstattung (Wirtschaft)	Angebot/Erreichbarkeit	106	Bezugsgrößen relative Anzahl	2%	2	0.04	2	0.04	2	0.04	0	0.00	2	0.04	2
Optimierung Nutzbarkeit (Wirtschaft)	Angebot/Erreichbarkeit	107	Bezugsgrößen relative Anzahl	3%	1	0.03	1	0.03	1	0.03	1	0.03	0	0.00	2
Förderung des Wohnstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung		11	Einheit	12%	0.08	0.23	0.15	0.32	0.00	0.07	0.24				
Optimierung Erreichbarkeit IV (Wohnen)	Ausschluss aus übergenutztem Netz (inklusive zukünftiger Nutzungen)	111	Qualität	4%	-1	-0.04	2	0.08	0	0.00	3	0.12	0	0.00	0
Optimierung Erreichbarkeit DV (Wohnen)	Halbzeitanbindung	112	Mittlere Distanz zu Schwerpunktabgaben	3%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0
Optimierung Erreichbarkeit Fussgänger	Abfahrtsort der Fussgängeranbindungen	113	Qualität	2%	2	0.04	3	0.06	2	0.04	3	0.06	0	0.00	1
Optimierung Erreichbarkeit Velo	Abfahrtsort der Veloanbindungen	114	Qualität	2%	2	0.04	3	0.06	3	0.06	4	0.08	0	0.00	1
Optimierung der Ausweitung für Wohn-Nutzung	Angebot/Erreichbarkeit	115	Qualität	1%	2	0.02	3	0.03	3	0.03	4	0.04	0	0.00	1
Optimierung Parkierung (Wohnen)	Angebot/Erreichbarkeit	116	Bezugsgrößen relative Anzahl	1%	2	0.02	2	0.02	2	0.02	2	0.02	0	0.00	2
Förderung des Standortes durch Gewährleistung leistungsfähiger und effizienter Verkehrsinfrastruktur		12	Einheit	10%	-0.14	-0.04	-0.07	-0.01	0.00	0.01	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01
Effizienter Verkehrsfluss	Fahrleistung in Abhängigkeit des Streckennetzes	121	Fg/km	4%	-1	-0.04	-2	-0.08	-0.6	-0.02	-1.5	-0.06	0	0.00	-0.1
Fahrkomfort	Fahrleistung auf überlasteten Strecken	122	Fg/km	2%	-1.6	-0.03	1.1	0.02	-0.2	0.00	2.6	0.05	0	0.00	0.2
	Belastung	123	Anzahl Knoten mit starker Behinderung Hauptströme	2%	-1.5	-0.03	1	0.02	-1	-0.02	1	0.02	0	0.00	0.5
		124	Anzahl Knoten mit starker Behinderung Nebenströme	2%	-2	-0.04	0	0.00	-1.4	-0.03	0	0.00	0	0.00	0
Konferenz der Verkehrsteilnehmer		13	Einheit	0%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Steigerung Rückmeldung gegenüber Akzeptanz Verkehrsteilnehmer	Bedingungen des Strassenraums für Fussgänger	131	Qualität	3%	2	0.06	3	0.09	2	0.06	3	0.09	0	0.00	1
	Bedingungen des Strassenraums für Fahrradverkehr	132	Qualität	2%	2	0.04	3	0.06	2	0.04	3	0.06	0	0.00	1
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit		2	Einheit	30%	-0.05	0.10	0.06	0.28	0.00	0.07	0.28				
Überzeit / Teilzeit	Indikator	Nr.	Einheit												
Förderung der Qualität der Raumnutzung		21	Einheit	2%	0.04	0.03	0.04	0.03	0.00	0.02	0.02				
Hohe Qualität der Strassenräume	Nutzbarkeit des Strassenraums	211	Qualität	1%	2	0.02	2	0.02	3	0.03	3	0.03	0	0.00	1
Hohe Qualität der Siedlungs/Reisbaugruben	Veränderung Ortsbild	212	Qualität	1%	2	0.02	1	0.01	1	0.01	0	0.00	0	0.00	0
Optimierung der Siedlungsentwicklung		22	Einheit	2%	0.04	0.06	0.04	0.06	0.00	0.04	0.04				
Sicherstellung Homogenität (Platz, Leitlinien)	Eine der Übereinstimmung mit der Stadtplanung	221	Qualität	2%	2	0.04	3	0.06	2	0.04	3	0.06	0	0.00	1
Schutz und Förderung der Gesundheit des Menschen		23	Einheit	20%	-0.12	0.08	-0.01	0.28	0.00	0.04	0.00	0.04	0.04	0.04	0.04
Sicherheit im Strassenverkehr	Verkehrsunfälle	231	Verkehrsunfälle / a	5%	-1	-0.05	0	0.00	0	0.00	2	0.10	0	0.00	1
Senkung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen	Emissionen NO _x , PM10 im Betrieb	232	g/h NO _x , PM10	2%	-1.2	-0.02	-1.9	-0.04	-0.5	-0.01	-1.2	-0.02	0	0.00	-0.1
	Emissionen NO _x , PM10 im Betrieb	233	Strassenlänge/g/h NO _x , PM10 > Grenzwert	4%	0.3	0.01	2.5	0.10	1	0.04	3.3	0.13	0	0.00	-0.5
	Freispartikelbelastungen	234	g/h CO ₂	2%	-1	-0.02	-1.9	-0.04	-0.6	-0.01	-1.4	-0.03	0	0.00	-0.1
	Verkehrsmittelbelastung in Wohngebieten	235	Wohnungs- dB(A) > Grenzwert	4%	-1	-0.04	2.6	0.10	0	0.00	3.7	0.15	0	0.00	0.3
	Verkehrsmittelbelastung in Gewerbegebieten	236	Bezugs- dB(A) > Grenzwert	1%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0
	Verkehrsmittelbelastung in potenziellen Siedlungsgebieten	237	Flächen- dB(A) > Planungswert	1%	0	0.00	-2.3	-0.02	0	0.00	-2.3	-0.02	0	0.00	0
	Verkehrsmittelbelastung in Schutz-Entwicklungsgebieten	238	Qualität	1%	0	0.00	-2	-0.02	-1	-0.01	-3	-0.03	0	0.00	0
Minimierung von Eingriffen in die Natur		24	Einheit	0%	-0.01	-0.07	-0.03	-0.09	0.00	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01
Minimierung Bodennutzung	Flächenbeanspruchung (Bodenversiegelung)	241	Flächenverlust (m ²)	2%	0.3	-0.01	-1.3	-0.03	-0.6	0.00	-1.6	-0.03	0	0.00	-0.3
Minimierung Belastung von Landschaften und Lebensräumen	Beaufschlagung von Lebensräumen	242	Qualität	2%	0	0.00	-1	-0.02	0	0.00	-1	-0.02	0	0.00	0
Erhaltung von Gewässern und Wasserressourcen	Beaufschlagung von Gewässern und Wasserressourcen	243	Qualität	2%	0	0.00	-1	-0.02	-1	-0.02	-2	-0.04	0	0.00	0
Kosten		3	Einheit	25%	-0.14	-0.43	-0.23	-0.53	0.00	-0.12	-0.42				
Überzeit / Teilzeit	Indikator	Nr.	Einheit												
Optimaler wirtschaftlicher Mittelansatz		31	Einheit	20%	-0.14	-0.43	-0.23	-0.53	0.00	-0.12	-0.42				
Minimale Kosten	Kosten für die Realisierung der Infrastruktur	311	Ft	10%	-1.5	-0.15	-3	-0.30	-2	-0.20	-3.5	-0.35	0	0.00	-1.4
	Betriebs- und Unterhaltskosten	312	Ft	10%	-1.4	-0.14	-2.8	-0.28	-1.8	-1.3	-3.3	-0.33	0	0.00	-1.3
Stufung der Investitionen	Spezialkosten der Erstellung von Neubauten	313	Qualität	5%	3	0.15	3	0.15	3	0.15	3	0.15	0	0.00	3

6.2 Nutzwertanalyse NWA Detailstufe

In die Detailstufe gehen die aus der Grundstufe resultierenden Bestvarianten mit und ohne Sperrung des inneren Rings ein. Es ist dies die Variante VS-2N (Sperrung innerer Ring mit Ersatzverbindung Nord-Süd und Erschliessungsstrassenverbindung) als Bestvariante und die Variante VO-1N (ohne Sperrung mit Erschliessungsstrassenverbindung) als insgesamt zweitbeste und zugleich beste Variante ohne Sperrung.

In der Detailstufe werden grundsätzlich die gleichen Messgrössen und Skalierungen wie in der Grundstufe verwendet. Da aber die Kosten der Parkierungslösungen stark differieren, muss die Skalierung für die Kosten angepasst werden, um in der Detailstufe die ganze Kostenbandbreite ohne Verzerrung abbilden zu können.

Die Bewertung ist in Beilage 2 – Indikatorenblätter Nutzwertanalyse Detailstufe - und im Anhangband (10 Anhänge Nutzwertanalyse Detailstufe) im Detail dargestellt. Die zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse ist in Tabelle 4 (Seite 47) dargestellt. Die Abbildung 18 (Seite 46) zeigt das Ergebnis der Bewertung in graphischer Form.

Es zeigt sich, dass die Varianten mit Parkhaus Landsgemeindeplatz (VS-2N-LB und VO-1N-LB) deutlich schlechter abschneiden als diejenigen mit einem Parkhaus Blattenheimat (VS-2N-BZ und VO-1N-BZ), da die Kosten eines Parkhauses Landsgemeindeplatz sehr hoch sind. Zum Ergebnis trägt auch die Tatsache bei, dass das Parkhaus Landsgemeindeplatz keine verkehrlichen Vorteile im Vergleich mit einem Parkhaus Blattenheimat aufweist.

Bei den Varianten mit einem Parkhaus Blattenheimat schneidet diejenige mit oberirdischen Parkplätzen auf dem Landsgemeindeplatz auf Grund der Kosten leicht besser ab. Die Differenz in der Bewertung ist allerdings nicht signifikant.

Insgesamt ergibt sich somit folgende Rangfolge der vier besten Varianten:

- Rang 1: Variante VS-2N-BZ-oiL**
- mit Sperrung des inneren Rings und Ersatzverbindung Nord-Süd
 - mit Erschliessungsstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz
 - mit Beibehaltung offener Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz
- Rang 2: Variante VS-2N-BZ**
- mit Sperrung des inneren Rings und Ersatzverbindung Nord-Süd
 - mit Erschliessungsstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz
 - ohne offene Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz
- Rang 3: Variante VO-1N-BZ-oiL**
- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
 - mit Erschliessungsstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz
 - mit Beibehaltung offener Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz
- Rang 4: Variante VO-1N-BZ**
- ohne Sperrung des inneren Rings mit Optimierung / Beruhigung
 - mit Erschliessungsstrassenverbindung
 - mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz
 - ohne offene Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz

Abbildung 18:
Graphische Darstellung
des Ergebnisses der
Nutzwertanalyse De-
tailstufe für Total und
für Verkehr, Raumplan-
nung / Umwelt / Energie
/ Sicherheit sowie
Kosten

In Bezug auf eine "absolute" Bewertung der von den Varianten erzielten Totalpunktzahl ist zu beachten, dass sie aus der Summation von positiven und negativen Nutzwerten resultiert. D.h. es muss realistischerweise erwartet werden, dass für die Varianten eine Totalpunktzahl zwischen -1 und +1 ausgewiesen wird.

Damit ergibt sich, dass die Resultate so zu interpretieren sind, dass Varianten mit positiven Gesamtnutzwert eine relevante Verbesserung zum Ist-Zustand bewirken, wobei auch die Differenz zwischen den Varianten aussagekräftig ist, wenn sie rund 0.1 ± 0.05 Nutzwerte beträgt.

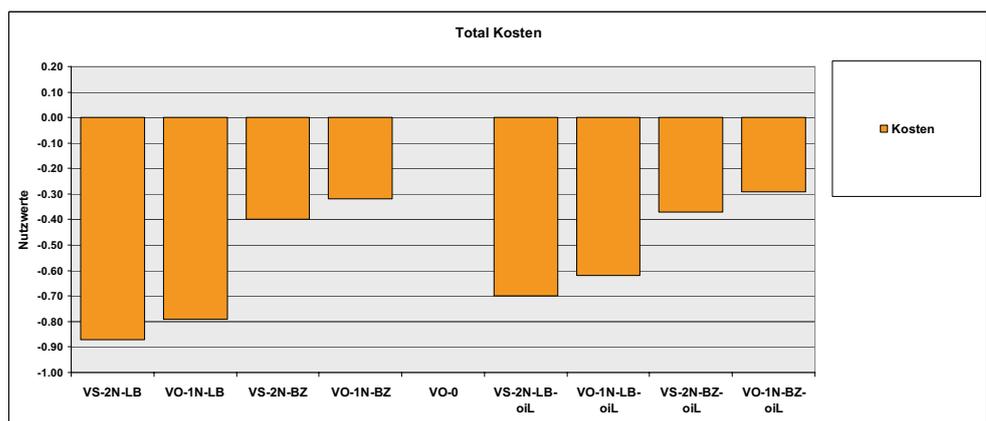
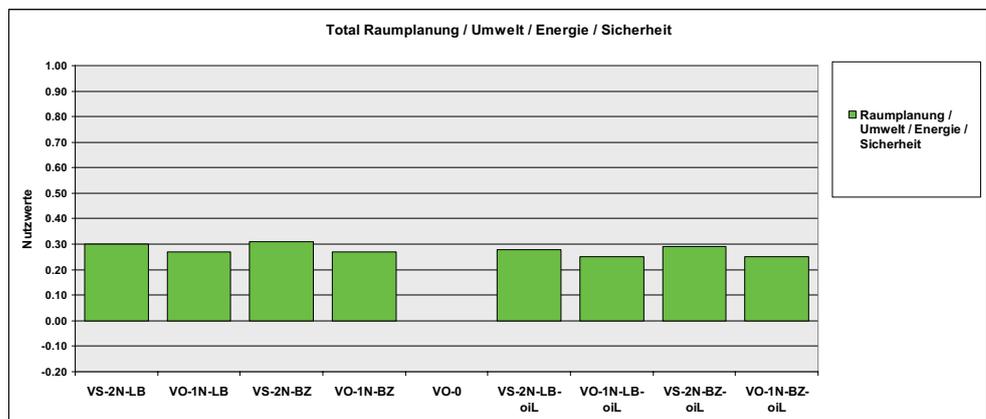
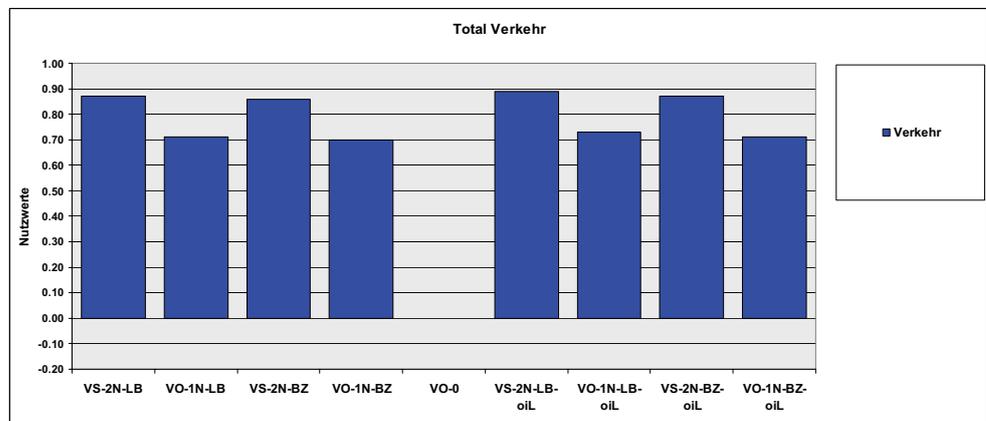
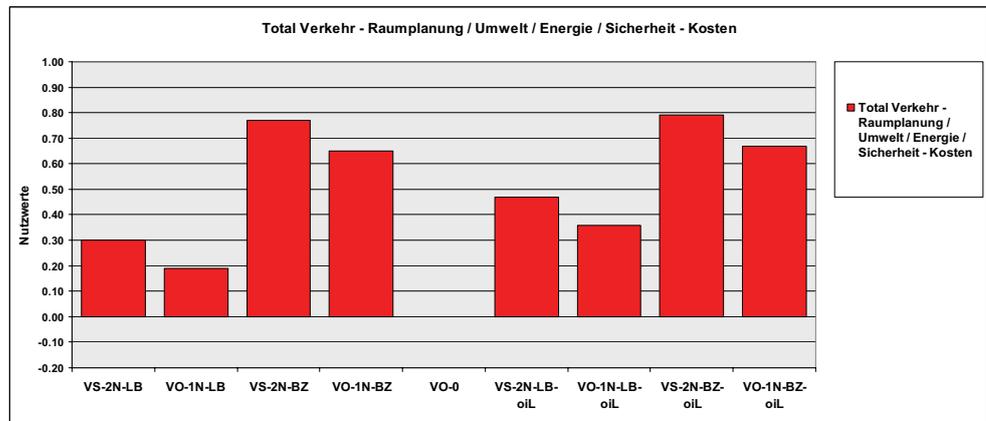


Tabelle 4: Ergebnisse der Nutzwertanalyse Detailstufe

Kanton Appenzell A.O.		NWA Verkehrs- und Parkierungskonzept Appenzell														
Tabelle: Nutzwertanalyse mit Projekt-Gewichtung																
Zielsystem	Gewichtung (Punkte)	VS-2N-LB		VS-2N-LB-0L		VS-2N-BZ		VS-2N-BZ-0L		VO-0		VO-IN-LB		VO-IN-LB-0L		
		Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	Tatschwert (Punkte)	Relativwert (Punkte)	
Total Verkehr - Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit - Kosten	100%	---	0.30	---	0.47	---	0.77	---	0.79	---	0.00	---	0.19	---	0.65	
Verkehr	4%	---	0.87	---	0.80	---	0.86	---	0.87	---	0.00	---	0.71	---	0.70	
Übersicht / Teilziel	Indikator	Nr.	Einheit													
Förderung des Wirtschaftsstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung		19		17%	---	0.37	---	0.40	---	0.37	---	0.39	---	0.00	---	0.28
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Kennlinie des ökonomischen Netz (inklusive suboptimaler Nutzungen)	191	Qualität	2%	2	0.08	2	0.08	2	0.08	2	0.08	0	0.00	2	0.08
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Substanzdichte	192	Wahres Dichte zu Schwerpunktlokalen, m	2%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Zufahrtshäufigkeiten LKRL, LF	193	Qualität	2%	3	0.06	3	0.06	3	0.06	3	0.06	0	0.00	2	0.04
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Abstrahlkraft der Langsamverkehrsberechnungen	194	Qualität	2%	4	0.08	4	0.08	4	0.08	4	0.08	0	0.00	2	0.04
Optimierung der Auswirkungen für lokale Nutzung	Ergebniswert	195	Qualität	2%	5	0.10	4	0.07	0	0.00	4	0.12	0	0.00	3	0.09
Optimierung Doppelnutzung (Wirtschaft)	Ergebniswert	196	Qualität	2%	2.5	0.05	2.3	0.05	2.3	0.05	2	0.04	0	0.00	2.5	0.05
Optimierung Doppelnutzung (Wirtschaft)	Ergebniswert	197	Datengenerierte relative Anzahl	2%	-1	-0.03	1	0.03	-1	-0.03	1	0.03	0	0.00	2	0.06
Förderung des Wirtschaftsstandortes durch Optimierung der Verkehrserschliessung		11		13%	---	0.24	---	0.23	---	0.23	---	0.22	---	0.28	---	0.25
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Kennlinie des ökonomischen Netz (inklusive suboptimaler Nutzungen)	111	Qualität	4%	3	0.12	3	0.12	3	0.12	3	0.12	0	0.00	3	0.12
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Substanzdichte	112	Wahres Dichte zu Schwerpunktlokalen	2%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Abstrahlkraft der Fussgängerverkehrsrechnungen	113	Qualität	2%	3	0.06	3	0.06	3	0.06	3	0.06	0	0.00	2	0.04
Optimierung Erreichbarkeit (V) Wirtschaft	Abstrahlkraft der Veloverkehrsrechnungen	114	Qualität	2%	4	0.08	4	0.08	4	0.08	4	0.08	0	0.00	2	0.04
Optimierung der Auswirkungen für lokale Nutzung	Ergebniswert	115	Qualität	2%	5	0.05	4	0.04	0	0.00	4	0.04	0	0.00	3	0.09
Optimierung Doppelnutzung (Wirtschaft)	Ergebniswert	116	Qualität	2%	2.5	0.05	2.6	0.05	2	0.02	2	0.02	0	0.00	2.6	0.05
Förderung des Standortes durch Gewährleistung leistungsfähiger und effizienter Verkehrsinfrastruktur		12		10%	---	0.81	---	0.81	---	0.81	---	0.81	---	0.87	---	0.87
Effizienter Verkehrsnetze	Fähigkeit in Abhängigkeit des Strassenetzes	121	Fähigkeit	4%	-15	-0.58	-15	-0.58	-15	-0.58	-15	-0.58	0	0.00	-9	-0.34
Fachwissen	Fähigkeit auf überlappenden Netzen	122	Fähigkeit	2%	2.6	0.05	2.6	0.05	2.6	0.05	2.6	0.05	0	0.00	3	0.06
	Stapel	123	Anzahl Knoten mit starker Behinderung Hauptstrasse	2%	1	0.02	1	0.02	1	0.02	1	0.02	0	0.00	2	0.04
	Erweiterung und Abhängen	124	Anzahl Knoten mit starker Behinderung Nebenstrasse	2%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0.7	0.01	0.7	0.01
Koordinierung der Verkehrsinfrastruktur		13		8%	---	0.75	---	0.75	---	0.75	---	0.75	---	0.80	---	0.80
Integration Einzelverkehrs in integriertes Kollektiv Verkehrsnetz	Bedingungen des Strassenetzes für Fussgänger	131	Qualität	2%	3	0.06	3	0.06	3	0.06	3	0.06	0	0.00	2	0.04
	Bedingungen des Strassenetzes für Fahrradverkehr	132	Qualität	2%	3	0.06	3	0.06	3	0.06	3	0.06	0	0.00	2	0.04
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit		2		30%	---	0.30	---	0.28	---	0.31	---	0.28	---	0.00	---	0.25
Übersicht / Teilziel	Indikator	Nr.	Einheit													
Förderung der Qualität der Raumplanung		21		2%	---	0.05	---	0.07	---	0.06	---	0.04	---	0.00	---	0.02
Hohes Qualität der Strassenräume	Struktur des Strassenraums	211	Qualität	1%	5	0.05	4	0.04	5	0.05	4	0.04	0	0.00	3	0.03
Hohes Qualität der Strassenräume	Veränderung Dichte	212	Qualität	1%	0	0.00	-1	-0.01	1	0.01	0	0.00	-1	-0.01	-2	-0.02
Optimierung der Siedlungsentwicklung		22		2%	---	0.06	---	0.06	---	0.06	---	0.06	---	0.04	---	0.04
Sicherstellung Siedlungsplanung (Freizeit, Leibzeit)	Ziel der Überwindung mit der Siedlungsplanung	221	Qualität	2%	3	0.06	3	0.06	3	0.06	3	0.06	0	0.00	2	0.04
Schutz und Förderung der Gesundheit der Menschen		23		20%	---	0.20	---	0.20	---	0.20	---	0.20	---	0.27	---	0.27
Sicherheit im Strassenverkehr	Verkehrsunfälle	231	Verkehrsunfälle / a	6%	2	0.10	2	0.10	2	0.10	2	0.10	2	0.10	2	0.10
Senkung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen	Emissionen NO _x + PM10 im Betrieb	232	g/h NO _x PM10	2%	-12	-0.02	-12	-0.02	-12	-0.02	-12	-0.02	0	0.00	0.7	0.01
	Emissionen NO _x + PM10 im Betrieb	233	g/h NO _x PM10	4%	13	0.13	13	0.13	13	0.13	13	0.13	0	0.00	1.9	0.02
	Ergebniswert	234	Ergebniswert	2%	-14	-0.03	-14	-0.03	-14	-0.03	-14	-0.03	0	0.00	0.8	0.01
	Verkehrsmittelbelastung in Wohngebieten	235	Wohnungs- (B/L) + Gewerbe	4%	3.7	0.15	3.7	0.15	3.7	0.15	3.7	0.15	0	0.00	4.1	0.16
	Verkehrsmittelbelastung in Dienstleistungsgebieten	236	Betriebs- (B/L) + Gewerbe	1%	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	Verkehrsmittelbelastung in zentralen Dienstleistungsgebieten	237	Betriebs- (B/L) + Planungswert	1%	-2.3	-0.02	-2.3	-0.02	-2.3	-0.02	-2.3	-0.02	0	0.00	-2.3	-0.02
	Verkehrsmittelbelastung in Schutz-Erholungsgebieten	238	Qualität	1%	-3	-0.03	-3	-0.03	-3	-0.03	-3	-0.03	0	0.00	-2	-0.02
Minimierung von Eingriffen in die Natur		24		6%	---	-0.09	---	-0.09	---	-0.09	---	-0.09	---	-0.06	---	-0.07
Minimierung Bodenversiegelung	Flächenversiegelung (Bodenversiegelung)	241	Flächenverlust (m ²)	2%	-13	-0.03	-13	-0.03	-13	-0.03	-13	-0.03	0	0.00	-1	-0.01
Minimierung Belastung von Landschaften und Lebensräumen	Beibehaltung von Lebensräumen	242	Qualität	2%	-1	-0.02	-1	-0.02	-1	-0.02	-1	-0.02	0	0.00	-1	-0.02
Sicherung von Gewässern und Wasserressourcen	Beibehaltung von Gewässern und Wasserressourcen	243	Qualität	2%	-2	-0.04	-2	-0.04	-2	-0.04	-2	-0.04	0	0.00	-1	-0.02
Kosten		3		25%	---	-0.87	---	-0.70	---	-0.80	---	-0.37	---	0.00	---	-0.79
Übersicht / Teilziel	Indikator	Nr.	Einheit													
Optimaler wirtschaftlicher Mittelverbrauchs		31		28%	---	-0.87	---	-0.70	---	-0.80	---	-0.37	---	0.00	---	-0.79
Minimale Kosten	Kosten für die Beschaffung der Infrastruktur	311	Fr.	10%	-4.8	-0.40	-4	-0.40	-3.8	-0.38	-3.8	-0.38	0	0.00	-4.2	-0.42
	Betriebs- und Instandhaltungskosten	312	Fr.	10%	-4.8	-0.40	-4	-0.40	-2.7	-0.27	-2.8	-0.28	0	0.00	-4.2	-0.42
Bauleistung der Investitionen	Ergebniswert der Erstellung von Neubauten	313	Qualität	8%	1	0.05	2	0.10	3	0.15	3	0.15	0	0.00	1	0.05

(Der "absolute" Bewertung der erhaltenen Totalpunktzahl wird in der Einleitung von S.1)

6.3 Sensitivitätsanalyse NWA Grundstufe

Die Sensitivitätsanalyse wird ausgehend von der Projekt-Gewichtung durchgeführt. Diese Projekt-Gewichtung dient als Ausgangspunkt, da sie der Problemstellung - der Beurteilung verschiedener Lösungsvarianten in Bezug auf den Verkehr - als adäquat zu betrachten ist und vor Durchführung der Analyse und damit unabhängig von deren Ergebnis als ausgewogen beurteilt und festgelegt wurde.

Untersucht wird, ob bzw. wie stark sich bei anderer - aber immer noch in Übereinstimmung mit der Problemstellung stehender - Gewichtung die Resultate der NWA ändern.

Dazu werden die Gewichte im Vergleich zur Projektgewichtung in Bezug auf die Oberziele Verkehr bzw. Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit bzw. Kosten jeweils um den Faktor 1.5 zu Lasten der anderen Oberziele erhöht.

Daraus resultieren dann die im Vergleich zur Projektgewichtung verkehrsbetonte Gewichtung (Verkehr mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 68% statt 45%), die im Vergleich zur Projektgewichtung raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung (Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 45% statt 30%) sowie die im Vergleich zur Projektgewichtung kostenbetonte Gewichtung (Kosten mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 38% statt 25%).

Die Bewertung unter Verwendung dieser Gewichtsvarianten zeigt dann auf, ob das Ergebnis der Nutzwertanalyse stabil ist bzw. wie weit es sich durch Gewichtungsverschiebungen zwischen den Zielen in Bezug auf die Aspekte Verkehr, Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit bzw. Kosten ändert.

Die Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf die Grundstufe sind in Abbildung 19 dargestellt.

Es zeigt sich, dass die Rangfolge auf den Rängen 1 bis 3 bei allen Gewichtungsvarianten mit Ausnahme der kostenbetonten Gewichtung identisch ist.

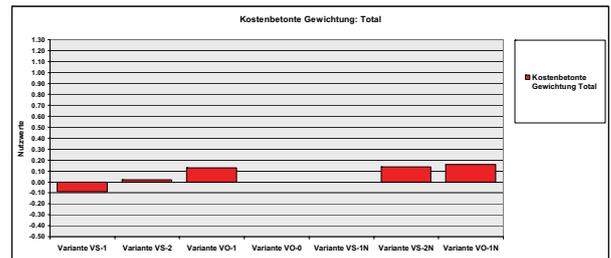
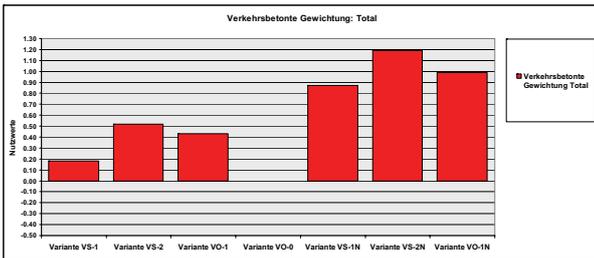
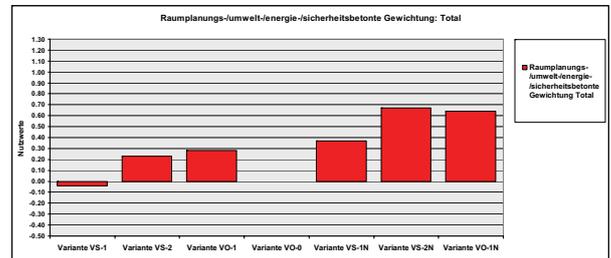
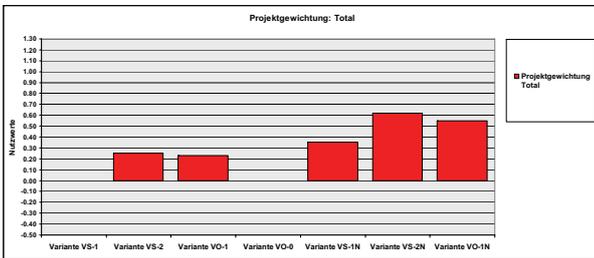
Nur bei der kostenbetonten Gewichtung resultiert ein Abtausch zwischen den Varianten mit und ohne Sperrung des inneren Rings.

Dabei ist der Unterschied zwischen den Varianten VO-1N und VS-2N mit 0.02 Nutzwertpunkten allerdings nicht signifikant. D.h. die verkehrlichen Vorteile der Variante VS-2N vermögen die höheren Kosten auch bei einer im Vergleich zur Projektgewichtung kostenbetonten Gewichtung annähernd aufzuwiegen.

Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse hängen ebenfalls nicht in relevantem Mass von der Annahme einer intensiven Verkehrsentwicklung ab. Auch bei einer zu Grunde gelegten moderaten Verkehrsentwicklung behalten die Aussagen ihre Gültigkeit.

Die Bewertungen der Grundstufe erweisen sich somit als sehr stabil und sie können als zuverlässige Grundlage für die Auswahl der Bestvarianten für die Detailstufe betrachtet werden.

Abbildung 19: Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse Grundstufe



	Gewichtung	Variante VS-1	Variante VS-2	Variante VO-1	Variante VO-0	Variante VS-1N	Variante VS-2N	Variante VO-1N
Projektgewichtung Total	100%	0.00	0.25	0.23	0.00	0.35	0.62	0.55
Verkehr	45%	0.19	0.42	0.28	0.00	0.68	0.87	0.71
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit	30%	-0.05	0.06	0.07	0.00	0.10	0.28	0.26
Kosten	25%	-0.14	-0.23	-0.12	0.00	-0.43	-0.53	-0.42
Verkehrsbetonte Gewichtung Total	100%	0.18	0.52	0.43	0.00	0.87	1.19	0.99
Verkehr	68%	0.28	0.63	0.44	0.00	1.04	1.32	1.08
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit	17%	-0.02	0.02	0.06	0.00	0.07	0.17	0.15
Kosten	15%	-0.08	-0.13	-0.07	0.00	-0.24	-0.30	-0.24
Raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung Total	100%	-0.04	0.23	0.28	0.00	0.37	0.67	0.64
Verkehr	35%	0.15	0.33	0.24	0.00	0.54	0.65	0.57
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit	45%	-0.08	0.08	0.13	0.00	0.17	0.41	0.40
Kosten	20%	-0.11	-0.18	-0.09	0.00	-0.34	-0.42	-0.33
Kostenbetonte Gewichtung Total	100%	-0.09	0.02	0.13	0.00	0.00	0.14	0.16
Verkehr	37%	0.15	0.33	0.24	0.00	0.55	0.72	0.58
Raumplanung / Umwelt / Energie / Sicherheit	25%	-0.03	0.03	0.07	0.00	0.09	0.22	0.21
Kosten	38%	-0.21	-0.34	-0.18	0.00	-0.64	-0.60	-0.63

Definition der Gewichtungen:

- Im Vergleich zur Projektgewichtung **verkehrsbetonte Gewichtung**: Verkehr mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 68% statt 45% wie bei der Projektgewichtung
- Im Vergleich zur Projektgewichtung **raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung**: Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 45% statt 30%
- Im Vergleich zur Projektgewichtung **kostenbetonte Gewichtung**: Kosten mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 38% statt 25% wie bei der Projektgewichtung

6.4 Sensitivitätsanalyse NWA Detailstufe

Die Sensitivitätsanalyse der Detailstufe wird analog zu derjenigen der Grundstufe durchgeführt. D.h. die Projekt-Gewichtung dient ebenfalls als Ausgangspunkt, da sie der Problemstellung - der Beurteilung verschiedener Lösungsvarianten in Bezug auf den Verkehr - als adäquat zu betrachten ist und vor Durchführung der Analyse und damit unabhängig von deren Ergebnis als ausgewogen beurteilt und festgelegt wurde.

Untersucht wird auch in der Detailstufe, ob bzw. wie stark sich bei anderer - aber immer noch in Übereinstimmung mit der Problemstellung stehender - Gewichtung die Resultate der NWA ändern. Dazu werden die Gewichte im Vergleich zur Projektgewichtung in Bezug auf die Oberziele Verkehr bzw. Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit bzw. Kosten jeweils um den Faktor 1.5 zu Lasten der anderen Oberziele erhöht. Die Bewertung unter Verwendung dieser Gewichtsvarianten zeigt dann auf, wie weit das Ergebnis der Nutzwertanalyse stabil ist.

Die Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf die Detailstufe sind in Abbildung 20 dargestellt.

Es zeigt sich, dass die Variante VS-2N-BZ-oiL mit Sperrung des inneren Rings und Ersatzverbindung Nord-Süd, mit Erschliessungstrassenverbindung, mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie mit Beibehaltung offener Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz bei allen Gewichtungsvarianten mit Ausnahme der raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonten Gewichtung auf Rang 1 liegt (Tabelle 5).

Bei der raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonten Gewichtung wird die gleiche Grundvariante aber ohne oberirdische Parkplätze (VS-2N-BZ) auf dem Landsgemeindeplatz besser bewertet (Tabelle 5). Sonst liegt diese Variante durchwegs auf Rang 2.

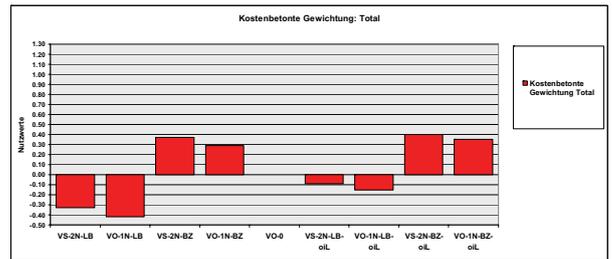
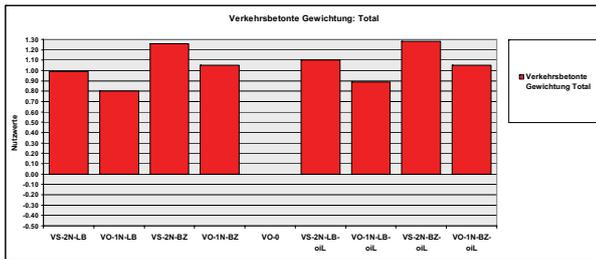
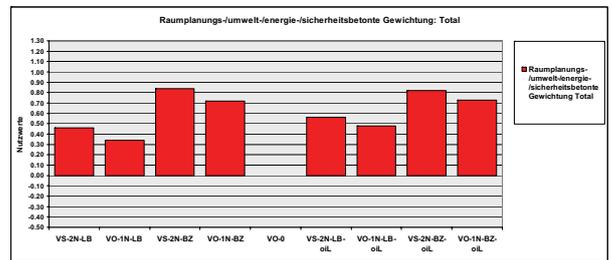
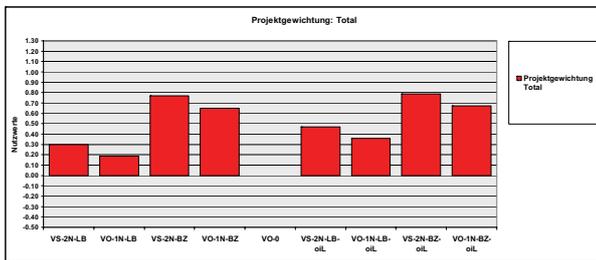
Tabelle 5: Rangfolge der Varianten bei unterschiedlichen Gewichtungen

Rangfolge	VS-2N-LB	VO-1N-LB	VS-2N-BZ	VO-1N-BZ	VO-0	VS-2N-LB-oiL	VO-1N-LB-oiL	VS-2N-BZ-oiL	VO-1N-BZ-oiL
Projektgewichtung Total	7	8	2	4	9	5	6	1	3
Verkehrsbetonte Gewichtung Total	6	8	2	4	9	3	7	1	4
Raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung Total	7	8	1	4	9	5	6	2	3
Kostenbetonte Gewichtung Total	8	9	2	4	5	6	7	1	3

Auf Rang 3 und 4 verbleiben - teilweise gleichrangiert - die Varianten VO-1N-BZ-oiL bzw. VO-1N-BZ ohne Sperrung des inneren Rings, mit Erschliessungstrassenverbindung, mit Parkhaus Blattenheimat und Ausbau Ziel- oder Brauereiplatz sowie mit bzw. ohne offene Parkplätze auf dem Landsgemeindeplatz (Tabelle 5). Dabei schiebt sich in der verkehrsbetonten Gewichtung die Variante VS-2N-LB-oiL knapp auf Rang 3, was allerdings nicht relevant ist, da sie als Sperrungsvariante nur in Konkurrenz zu den Varianten mit Sperrung steht, welche auf den Rängen 1 bzw. 2 liegen.

Die Bewertungen der Detailstufe erweisen sich somit wie schon diejenigen der Grundstufe als sehr stabil und sie können als zuverlässige Grundlage für die Entscheide der zuständigen Behörden betrachtet werden.

Abbildung 20: Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse Detailstufe



	Gewicht	VS-2N-LB	VO-1N-LB	VS-2N-BZ	VO-1N-BZ	VO-0	VS-2N-LB-oil	VO-1N-LB-oil	VS-2N-BZ-oil	VO-1N-BZ-oil
Projektgewichtung Total	100%	0.30	0.19	0.77	0.65	0.00	0.47	0.36	0.79	0.67
Verkehr	45%	0.87	0.71	0.86	0.70	0.00	0.89	0.73	0.87	0.71
Raumplanung/ Umwelt/ Energie/ Sicherheit	30%	0.30	0.27	0.31	0.27	0.00	0.28	0.25	0.29	0.25
Kosten	25%	-0.87	-0.79	-0.40	-0.32	0.00	-0.70	-0.62	-0.37	-0.29
Verkehrsbetonte Gewichtung Total	100%	0.99	0.88	1.26	1.05	0.00	1.10	0.85	1.28	1.05
Verkehr	68%	1.32	1.09	1.30	1.07	0.00	1.31	1.10	1.32	1.08
Raumplanung/ Umwelt/ Energie/ Sicherheit	17%	0.16	0.16	0.19	0.16	0.00	0.16	0.15	0.17	0.14
Kosten	15%	-0.51	-0.45	-0.23	-0.18	0.00	-0.40	-0.36	-0.21	-0.17
Raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung Total	100%	0.46	0.34	0.84	0.72	0.00	0.56	0.48	0.82	0.73
Verkehr	35%	0.69	0.55	0.69	0.55	0.00	0.69	0.56	0.68	0.57
Raumplanung/ Umwelt/ Energie/ Sicherheit	45%	0.45	0.41	0.46	0.42	0.00	0.41	0.38	0.42	0.38
Kosten	20%	-0.68	-0.62	-0.31	-0.25	0.00	-0.54	-0.46	-0.28	-0.22
Kostenbetonte Gewichtung Total	100%	-0.33	-0.42	0.37	0.29	0.00	-0.69	-0.45	0.40	0.35
Verkehr	37%	0.72	0.56	0.72	0.56	0.00	0.71	0.59	0.72	0.58
Raumplanung/ Umwelt/ Energie/ Sicherheit	25%	0.25	0.20	0.25	0.21	0.00	0.23	0.19	0.23	0.20
Kosten	38%	-1.30	-1.18	-0.60	-0.48	0.00	-1.05	-0.93	-0.55	-0.43

Definition der Gewichtungen:

- Im Vergleich zur Projektgewichtung **verkehrsbetonte Gewichtung**: Verkehr mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 68% statt 45% wie bei der Projektgewichtung
- Im Vergleich zur Projektgewichtung **raumplanungs-/umwelt-/energie-/sicherheitsbetonte Gewichtung**: Raumplanung/Umwelt/Energie/Sicherheit mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 45% statt 30%
- Im Vergleich zur Projektgewichtung **kostenbetonte Gewichtung**: Kosten mit Faktor 1.5 höher gewichtet, d.h. das Gewicht beträgt 38% statt 25% wie bei der Projektgewichtung

7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

7.1 Schlussfolgerungen

Auf Grundlage der Abklärungen im Rahmen der Nutzwertanalyse und auf Basis deren Ergebnisse können die folgenden Schlussfolgerungen gezogen werden:

1. Die Verkehrsprobleme des Dorfes Appenzell resultieren zum wesentlichsten Teil aus dem Binnenverkehr, d.h. sie sind „hausgemacht“. Der Neubau von Umfahrungsstrassen kann somit nicht entscheidend zur Lösung der Verkehrsproblematik im Dorf Appenzell beitragen.
2. Eine Erschliessungsstrassenverbindung Bahnhofstrasse - Weissbadstrasse - Rank ist unabhängig von der im Dorfzentrum verwirklichten Verkehrslösung zweckmässig.
3. Eine voll- oder teilweise Sperrung des inneren Rings, für die sich eine grosse Mehrheit der Teilnehmer am öffentlichen Mitwirkungsverfahren ausgesprochen hat, ist - wenn kein (Teil-) Verzicht auf die Abdeckung von Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mittels motorisiertem Individualverkehr innerhalb des Dorfes vorausgesetzt werden kann bzw. wird - nur bei Schaffung einer Ersatzverbindung Nord - Süd ohne massgebende negative Effekte auf Verkehr und Umwelt zu realisieren.
4. Die Schaffung einer Ersatzverbindung Nord - Süd bei Sperrung des inneren Rings erweist sich auf Grund der vorhandenen Bebauungssituation als schwierig und eine ideale Lösung lässt sich nicht verwirklichen. Ein Zuwarten mit einem entsprechenden Entscheid würde aber wohl einen endgültigen Verzicht auf eine solche Lösung bedeuten, da sich Tunnelvarianten als nicht finanzierbar erweisen und der nur noch mit grossen Einschränkungen vorhandene Spielraum für eine Linienführung durch eine Nutzung der Flächen für andere Zwecke weiter verkleinert wird. Eine planungsrechtliche Sicherung der noch möglichen Linienführungen wäre grundsätzlich möglich, würde aber nur einen kurzfristigen Aufschub eines Entscheides ermöglichen.
5. Ein Konzeptentscheid für eine der Parkierungsvarianten ist nicht abhängig vom Grundsatzentscheid für oder gegen eine Sperrung des inneren Rings. Er ist aber erforderlich, um die notwendigen Vereinbarungen mit Grundeigentümern und Investoren zu treffen. Dies betrifft insbesondere das Parkhaus Blattenheimat und die Bahnhofsparkierung.
6. Entscheide zu Detailfragen der Parkierung (Ausbau Parkierung Zielplatz, Brauereiplatz oder Spital) sind im Moment nicht notwendig. Die Diskussion dazu kann im Rahmen weiterer Planungsschritte geführt werden.

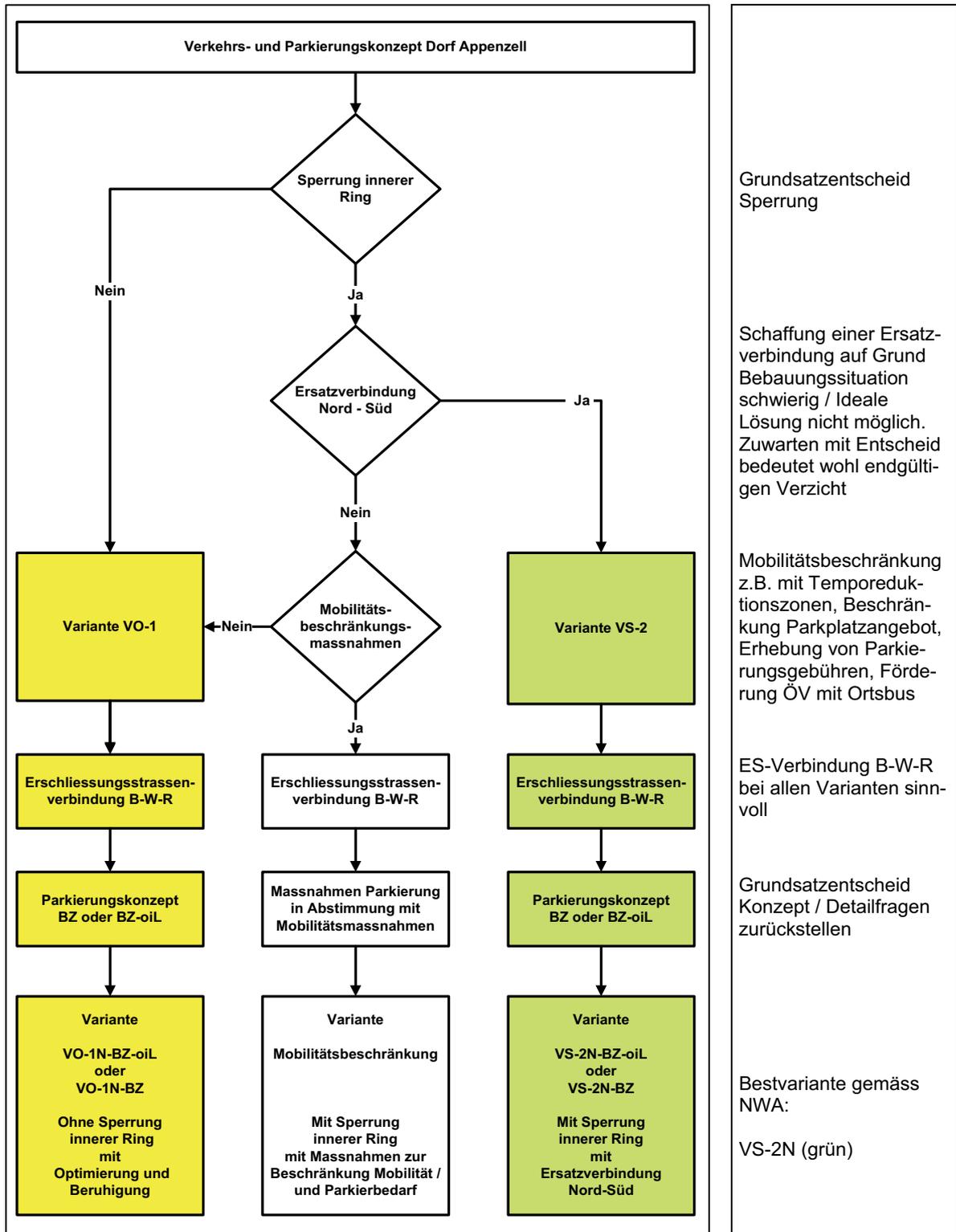
7.2 Empfehlungen

Die Empfehlung zum weiteren Vorgehen ist im Entscheidschema in Abbildung 21 dargestellt. Darin ist auch die Bestvariante der Nutzwertanalyse bezeichnet.

Es ergeben sich die folgenden Entscheidungsschritte

1. Grundsatzentscheid Sperrung innerer Ring (Resultat Nutzwertanalyse: Ja)
2. Bei Entscheid für Sperrung Optimierung der Linienführung und Einleitung Sicherung Trasse für Ersatzverbindung Nord-Süd (Resultat Nutzwertanalyse: Ja)
Eventuell: Erarbeitung einer Mobilitätsbeschränkungsvariante mit Massnahmen wie beispielsweise Einführung von Temporeduktionszonen, Schaffung neuer Begegnungszonen, Beschränkung des Parkplatzangebots im Dorfzentrum, Erhebung von in Bezug auf die Verkehrsbeschränkung wirksamen Parkierungsgebühren, Förderung ÖV mittels Ortsbus.
3. Optimierung / Vorprojekt ES-Verbindung B-W-R und planungsrechtliche Sicherung Korridor
4. Grundsatzentscheid Parkierungskonzept und Treffen Vereinbarungen mit Grundeigentümern und Investoren (Resultat Nutzwertanalyse: Parkhaus Blattenheimat)
5. Erarbeitung des Masterplans für die Umsetzung der Bestvariante gemäss NWA, der Variante VS-2N-BZ (-oiL) oder der zweitbesten Variante VO-1N (-oiL). Eventuell Umsetzung einer noch zu erarbeitenden Mobilitätsbeschränkungsvariante.

Abbildung 21: Entscheidschema



Grundsatzentscheid Sperrung

Schaffung einer Ersatzverbindung auf Grund Bebauungssituation schwierig / Ideale Lösung nicht möglich. Zuwarten mit Entscheid bedeutet wohl endgültigen Verzicht

Mobilitätsbeschränkung z.B. mit Temporeduktionszonen, Beschränkung Parkplatzangebot, Erhebung von Parkierungsgebühren, Förderung ÖV mit Ortsbus

ES-Verbindung B-W-R bei allen Varianten sinnvoll

Grundsatzentscheid Konzept / Detailfragen zurückstellen

Bestvariante gemäss NWA:

VS-2N (grün)

Geschäftsbericht 2009
der Appenzeller Kantonalbank

Der Geschäftsbericht 2009 kann bei der
Appenzeller Kantonalbank
Bezogen werden

Landrechtsgesuche

Die Kommission für Recht und Sicherheit unterbreitet dem Grossen Rat die Landrechtsgesuche von:

- Neugebauer Inge, geb. 03.02.1962 in Giengen a.d. Brenz (Deutschland), deutsche Staatsangehörige, ledig, wohnhaft Kaustrasse 18, 9050 Appenzell.
Mit der Erteilung des Landrechtes erhält Neugebauer Inge das Bürgerrecht von Appenzell, das Landrecht des Kantons Appenzell I.Rh. und damit das Schweizer Bürgerrecht.
- Canic Sabina, geb. 26.11.1991 in Appenzell, bosnisch-herzegowinische Staatsangehörige, ledig, wohnhaft Gaishausstrasse 4, 9050 Appenzell.
Mit der Erteilung des Landrechtes erhält Canic Sabina das Bürgerrecht von Appenzell, das Landrecht des Kantons Appenzell I.Rh. und damit das Schweizer Bürgerrecht.
- Keskinarslan Deniz, geb. 26.05.1986 in Istanbul (Türkei), türkische Staatsangehörige, ledig, wohnhaft Zielstrasse 25, 9050 Appenzell.
Mit der Erteilung des Landrechtes erhält Keskinarslan Deniz das Bürgerrecht von Appenzell, das Landrecht des Kantons Appenzell I.Rh. und damit das Schweizer Bürgerrecht.
- Maricic-Ilic Dalibor, geb. 28.03.1981 in Koper (Slowenien), bosnisch-herzegowinischer Staatsangehöriger, sowie seiner Ehefrau Maricic-Ilic Alma, geb. 20.04.1978 in Djakovo (Kroatien), kroatische Staatsangehörige, wohnhaft Gaishausstrasse 6, 9050 Appenzell.
Mit der Erteilung des Landrechtes erhalten Maricic-Ilic Dalibor und Maricic-Ilic Alma das Bürgerrecht von Appenzell, das Landrecht des Kantons Appenzell I.Rh. und damit das Schweizer Bürgerrecht.
- Djuric Sandra, geb. 09.01.1992 in Appenzell, bosnisch-herzegowinische Staatsangehörige, ledig, wohnhaft Sonnenfeldgässli 4, 9050 Appenzell.
Mit der Erteilung des Landrechtes erhält Djuric Sandra das Bürgerrecht von Appenzell und das Landrecht des Kantons Appenzell I.Rh. und damit das Schweizer Bürgerrecht.



Einbezug des Grossen Rates in Konkordatserarbeitung

Bericht Büro des Grossen Rates

vom 25. Februar 2010

A. Ausgangslage

Für Recht setzende Konkordate ist nach Art. 27 der Kantonsverfassung der Grosse Rat zuständig. In der bisherigen Praxis erfolgte die Ausarbeitung solcher Vereinbarungen durch die Exekutive oder einen Vertreter dieser Behörde. Dem Grossen Rat wurde dann das ausgearbeitete und auf Regierungsebene verabschiedete Konkordat zur Ratifizierung überwiesen. Dieses Vorgehen wird immer mehr als ungenügend betrachtet. Insbesondere wird als Manko erachtet, dass man als Legislative ein Recht setzendes Regelwerk nur noch als Ganzes vollständig zurückweisen oder vollständig annehmen kann. Entzündet hat sich diese Diskussion hauptsächlich im Zusammenhang mit der Interkantonalen Vereinbarung für soziale Einrichtungen (IVSE) und die Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der obligatorischen Schule (HarmoS).

Aufgrund dieser schweizweit zu beobachtenden Bewegung wurden in jüngerer Zeit in verschiedenen Kantonen Legislativkommissionen ins Leben gerufen, die bereits in der Erarbeitungsphase eines Konkordates über das Geschäft orientiert werden. Damit die Erarbeitung des Konkordates gleichwohl im nötigen Vertrauensrahmen durchgeführt werden kann, erfolgt der Beizug dieser Kommissionen in aller Regel ohne Information der Öffentlichkeit und unter Wahrung des Amtsgeheimnisses.

Auch im Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. ist der Wunsch aufgetaucht, gerne in geeigneter Form bereits in die Erarbeitung der Konkordate einbezogen zu werden. Im Büro des Grossen Rates wurde daher diese Fragestellung erörtert. Zudem wurde die Frage anlässlich eines Treffens aller Kommissionspräsidenten mit dem Büro besprochen. Auch die Meinung der Standeskommission zu dieser Fragestellung wurde eingeholt.

B. Formelle Vorbemerkungen

In formeller Hinsicht ist vorab festzuhalten, dass nur interkantonale Abkommen für eine grossrätliche Vorberatung in Betracht fallen, die schliesslich vom Grossen Rat oder wegen der finanziellen oder rechtlichen Tragweite sogar von der Landsgemeinde verabschiedet werden müssen. Dabei handelt es sich um Konkordate, denen eine Recht setzende Qualität zukommt, die neue Ausgaben in erheblicher Höhe beinhalten oder die einen Rechtsetzungsprozess auslösen.

Viele interkantonale Vereinbarungen beziehen sich demgegenüber auf Geschäfte, für die abschliessend die Standeskommission zuständig ist. So werden namentlich Verwaltungsvereinbarungen mit anderen Kantonen durch die Standeskommission abgeschlossen. Diese Abkommen kommen im Rechtsalltag deutlich häufiger vor als die eigentlichen Konkordate.

Zu berücksichtigen ist überdies, dass das Aushandeln von Konkordaten schon seit jeher als ureigene Domäne der Regierungen gilt. Gestützt auf Art. 30 Abs. 5 der Kantonsverfassung hat demgemäss auch die Standeskommission diese Aufgabe stets wahrgenommen. Daran ist auch künftig festzuhalten. Der Grosse Rat soll sich früher zu einer neuen Vereinbarung äussern können. Er soll Impulse für die Verhandlungsführung setzen können. Die Verhandlungen selber werden aber auch künftig durch die Standeskommission wahrzunehmen sein.

Mit einem früheren Einbezug des Grossen Rates wird daher nicht ein Wechsel in der Verhandlungsführung angestrebt, sondern eine bessere Berücksichtigung der Strömungen und der Stimmung im Grossen Rat.

Der Zeitpunkt des Einbezugs des Grossen Rates wird nicht immer gleich festzulegen sein. Idealerweise müsste dieser aber dann erfolgen, wenn ein erster konsolidierter Entwurf für eine Vereinbarung vorhanden ist und die wesentlichen Regelungsinhalte zumindest klar absehbar sind. Es handelt sich dabei oftmals um einen Zeitpunkt, zu dem die Datenbasis noch nicht abschliessend zusammengetragen ist und zu dem es an erläuternden Berichten und einer konzisen Dokumentation noch fehlt.

Ob der Einbezug des Grossen Rates für ein bestimmtes Geschäft einmalig erfolgt oder mehrere Konsultationen umfasst, hängt ganz wesentlich vom Geschäft selber und dem Verhandlungsverlauf ab. Diesbezüglich muss auch zu einem guten Stück die Praxis den Weg weisen.

C. Lösungsmöglichkeiten

1. Ständige Kommission

Es wird eine neue ständige Kommission eingesetzt, die einzig dem frühen Einbezug in Konkordatsverhandlungen dienen würde.

Recht setzende Konkordate sind in der Praxis relativ selten. Zudem beschlagen sie nicht nur einen Fachbereich, sondern stammen aus dem ganzen Feld des politischen Alltags. Die Seltenheit der Geschäftsfälle in Kombination mit der Breite der fachlichen Spannweite lassen die Einsetzung einer ständigen Kommission als ungünstig erscheinen. Als ungünstig erweist sich auch die Konstellation, dass in einer frühen Phase die Konkordatskommission tätig wäre, während das Konkordat im Ratifikationsprozess an sich durch die zuständige Fachkommission vorzubereiten wäre.

2. Fallweise Zuweisung an eine bestehende oder an eine Ad-hoc-Kommission

Bei dieser Variante würden die Geschäfte fallweise zugewiesen. Da die einzelnen Konkordate je für sich genommen meist einen bestimmten Fachbereich betreffen, steht die Zuweisung an die Grossratskommission in Vordergrund, die auch innerkantonal für diesen Fachbereich zuständig ist. Ein Schulabkommen würde daher beispielsweise der Kommission für Soziales, Gesundheit, Erziehung und Bildung zugewiesen. Umfasst das Konkordat mehrere Fachbereiche, würde gegebenenfalls eine auf die fachlichen Anforderungen abgestimmte Ad-hoc-Kommission eingesetzt.

Dieser Weg erscheint durchaus praktikabel. Mit ihm würde weder die Seltenheit der Geschäfte noch die fachliche Anforderung ein Problem darstellen. Hingegen müsste für die Kommissionsarbeit Stillschweigen nach aussen gelten, sodass auch mit dieser Lösung der Grosse Rat als Ganzes keinen Einfluss nehmen könnte. Es wäre einzig der Einfluss der Fraktionen über ihre Kommissionsvertreter gewährleistet.

3. Beratung des Geschäftes im Grossen Rat

Um den Einbezug des Grossen Rates vollständig zu wahren, ist denkbar, die Konkordatsarbeit bereits in einem frühen Stadium im Grossen Rat zu behandeln, allerdings unter Ausschluss der Öffentlichkeit und mit der Verpflichtung zur Verschwiegenheit des Grossen Rates. Ob für das Geschäft bereits in dieser frühen Phase eine Vorberatung durch eine bestehende Kommission durchzuführen ist, müsste fallweise entschieden werden. Auch die vorberatende Kommission müsste zu Verschwiegenheit nach aussen verpflichtet sein.

Dieser Weg würde die Rechte des Grossen Rates am besten wahren. Allerdings ist nicht zu verkennen, dass die für eine Konkordatsarbeitung erforderliche Verschwiegenheit nur schwer zu wahren wäre. Insbesondere würde das Verhandeln eines nicht genannten Geschäftes im Grossen Rat sehr schnell und nachhaltig die Neugier der Presse wecken. Würden dann aber tatsächlich Informationen durchsickern, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Erarbeitung des Konkordates und Auswirkungen auf das Verhältnis zu den anderen am Konkordat beteiligten Kantonen haben. Zudem steht einem Einbezug des ganzen Grossen Rates entgegen, dass man im Rahmen der Konkordatsverhandlungen oftmals flexibel und rasch reagieren muss und sich der Grosse Rat lediglich an fünf Tagen pro Jahr trifft, so dass mit Verzögerungen zu rechnen wäre.

D. Beschluss des Büros

Das Büro des Grossen Rates ist aufgrund dieser Variantenabklärung zum Schluss gelangt, dass eine fallweise Zuweisung der Konkordatsgeschäfte an eine bestehende Kommission, ausnahmsweise an eine Ad-hoc-Kommission die sachgerechteste Lösung darstellt. Diese Haltung ergab sich auch aus der Diskussion mit den Kommissionspräsidenten. Sie wird zudem von der Standeskommission mitgetragen.

Diese Lösung kann ohne Änderung des Geschäftsreglements des Grossen Rates (GS 171.210) umgesetzt werden. Das nähere Anschauen einer noch nicht fertig ausgearbeiteten Konkordatsfassung kann zwanglos als eine frühe Form der Vorberatung betrachtet werden. Die Zuweisung der einzelnen Konkordate wird demgemäss wie bei den an den Grossen Rat zugewiesenen Beratungsgeschäften durch das Büro vorgenommen. Auch eine ausnahmsweise Einsetzung einer Ad-hoc-Kommission ist nach Art. 32 Abs. 4 des Geschäftsreglements ohne weiteres möglich.

Das Büro des Grossen Rates wird kommende Konkordate ab sofort zuweisen. Die Kommissionspräsidenten erhalten die Zuweisung in der üblichen Form mitgeteilt. Die Beratungen der Konkordate in den Kommissionen werden ohne Information der Öffentlichkeit und unter Verschwiegenheit durchgeführt. Es gilt das Amtsgeheimnis.

E. Antrag

Das Büro des Grossen Rates beantragt dem Grossen Rat, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Appenzell, 25. Februar 2010

Namens Büro des Grossen Rates

Der Grossratspräsident: Der Ratschreiber:

Ruedi Eberle

Markus Dörig