



KANTON  
APPENZELL INNERRHODEN

## **Kantonaler Richtplan Appenzell Innerrhoden**

# **Teilanpassung Verkehr: Bericht zu den Grundlagen**

Von der Ständekommission erlassen am: 18. April 2017  
Vom Grossen Rat genehmigt am: 26. Juni 2017  
Vom Bundesrat genehmigt am: 11. April 2018

---

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
<b>1. AUSGANGSLAGE</b> .....	<b>3</b>
1.1 Anlass	3
1.2 Richtplan 2009, Teil Verkehr	3
<b>2. STRASSENBAUVORHABEN</b> .....	<b>4</b>
2.1 Herleitung   Begründungen	4
2.2 Richtplaninhalt	4
2.2.1 Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach	4
2.2.2 Aktualisierung Übersicht Strassenbauvorhaben	5
<b>3. LANGSAMVERKEHR</b> .....	<b>6</b>
3.1 Herleitung   Begründungen	6
3.2 Richtplaninhalt	9
<b>4. ANHANG</b> .....	<b>10</b>
4.1 Verwendete Grundlagen	10

# 1. AUSGANGSLAGE

## 1.1 Anlass

Das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG), in Kraft seit dem 1. Mai 2014, enthält den Auftrag an die Kantone zur Richtplan-Anpassung. Dabei steht die Überarbeitung des Richtplans, Teil Siedlung, im Zentrum.

Nach Art. 8a Abs. 1 lit. b RPG ist im kantonalen Richtplan im Bereich Siedlung festzulegen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden, um eine rationelle, sowie flächensparende Erschliessung sicherzustellen.

In der aktuellen Gesamtrevision des kantonalen Richtplans, Teil Siedlung, sind entsprechende Massnahmen zur Abstimmung Siedlung und Verkehr formuliert worden (vgl. Bericht zu den Grundlagen, Teil Siedlung, Kap. 7 und Objektblatt S.4), die auch gewisse Anpassungen und Ergänzungen des bestehenden Richtplans, Teil Verkehr, notwendig machen.

## 1.2 Richtplan 2009, Teil Verkehr

Während der Richtplan, Teil Siedlung, neu erarbeitet worden ist und deshalb den bisherigen Richtplan, Teil Siedlung, vollumfänglich ersetzen soll, handelt es sich beim Richtplan, Teil Verkehr, lediglich um eine Teilanpassung und nicht um eine Gesamtüberarbeitung. Es werden Ergänzungen und Anpassungen vorgenommen, die sich aus dem revidierten Teil Siedlung ergeben.

Somit hat der bisherige Verkehrsteil des Richtplans von 2002 (vom Bundesrat genehmigt am 25. Juni 2003) mit Nachführungen 2009 (vom Bundesrat genehmigt am 28. Juni 2012) nach wie vor Bestand und Rechtsgültigkeit.

Nachfolgende Objektblätter des bestehenden Richtplans sind vorliegend ergänzt und aktualisiert worden:

- Objektblatt Nr. V.1: Strategien zum Verkehr
- Objektblatt Nr. V.8: Strassenbauvorhaben

Nachfolgend aufgeführte Objektblätter kommen mit der vorliegenden Teilanpassung neu hinzu:

- Objektblatt Nr. V.6d: Neubau Verkehrskreisel Schmittbach
- Objektblatt Nr. V.7a: Fussverkehr
- Objektblatt Nr. V.7b: Radverkehr

## 2. STRASSENBAUVORHABEN

### 2.1 Herleitung | Begründungen

Der Richtplan hat die Aufgabe, Strassenbauvorhaben von kantonalem Interesse auf die angestrebte räumliche Entwicklung abzustimmen.

Aus Anlass der aktuellen Siedlungsentwicklung im Dorf Appenzell, wo in den Gebieten Sandgrube, Böhleli und Ziel, Hinteres Böhleli sowie an der Mettlenstrasse und im Gebiet Bödeli mehrere Bauvorhaben in Planung sind, ergeben sich verkehrsplanerische und verkehrstechnische Fragestellungen von kantonaler Relevanz. Bereits im bestehenden Richtplan, Teil Verkehr, mit Stand 2009 ist die Abstimmungsanweisung enthalten, dass für die Entlastungsstrasse im Bereich Mettlen – Schmittenbach ein Erschliessungskonzept zu erarbeiten sei.

Mittlerweile ist für die Anbindung der Gebiete Sandgrube, Böhleli, Hinteres Böhleli, Bödeli und Ziel an die Entlastungsstrasse eine Vorstudie erarbeitet worden. Diese sieht den Neubau eines Verkehrskreisels im Bereich Schmittenbach als geeignete Erschliessungslösung vor. Damit kann einerseits der künftige Verkehr (inkl. Mehrverkehr durch die geplanten Bauvorhaben) bewältigt werden, andererseits lässt sich dadurch auch die Erschliessungssituation der Gebiete Münz und Mettlenstrasse verbessern.

### 2.2 Richtplaninhalt

#### 2.2.1 Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach

Das Strassenbauprojekt Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach wird im Sinne eines Zwischenergebnisses im Richtplan aufgenommen. Der dafür benötigte Raum ist zu sichern.

Abb. 1 Standort Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach



## 2.2.2 Aktualisierung Übersicht Strassenbauvorhaben

Da mit dem Neubauprojekt Verkehrskreisel Schmittenbach ein neues Strassenbauvorhaben im Richtplan, Teil Verkehr, aufgenommen wird, ist das bestehende Objektblatt zu den Strassenbauvorhaben (Objektblatt V.8) ergänzt und aktualisiert worden. Änderungen ergaben sich vorliegend bei den Abstimmungsanweisungen.

Seit der letzten Richtplan-Revision konnten folgende Strassenbauvorhaben realisiert und deshalb aus der Zusammenstellung entfernt werden:

- Verkehrssanierung Strecke St. Anna – Kreuzung Steinegg: Abschnitt St. Anna – Schäfli
- Sanierung Strecke Steinegg – Weissbad (inkl. Rad- und Gehweg)
- Sanierung Staatstrasse Oberegg – Heiden
- Kreuzung Rank

Bei folgenden Strassenbauvorhaben hat sich die Realisierung verzögert, weshalb sie nun unter den Projekten in Vorbereitung aufgeführt werden:

- Sanierung Eichbergstrasse
- Sanierung Eggerstandenstrasse (Umfahrungsstrasse bis Obere Hirschbergstrasse)

In den Abstimmungsanweisungen werden folgende Strassenbauvorhaben neu berücksichtigt:

- Ausbau Kantonsstrasse Appenzell – Enggenhütten (Nationalstrassenzubringer Appenzell – Herisau – Winkeln) auf höchstens zwei Spuren bis zur Kantonsgrenze AI/AR
- Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach Appenzell (in Vorbereitung)
- Geh- und Radweg Haslen-Rotbachbrücke (in Realisation)
- Geh- und Radweg Haslen-Appenzell
- Geh- und Radweg Jakobsbad – Gonten

Bei den Strassenbauvorhaben in Vorbereitung war der Auftrag für ein Erschliessungskonzept Entlastungsstrasse im Bereich Mettlen – Schmittenbach enthalten. Durch die Aufnahme des Projekts Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach wird dieser Auftrag neu formuliert.

### 3. LANGSAMVERKEHR

#### 3.1 Herleitung I Begründungen

Der Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrs und insbesondere für die nicht automobilen Bevölkerung wie Kinder (Schüler) und Jugendliche sowie Senioren von wesentlicher Bedeutung. Dabei ist insbesondere der Veloverkehr volkswirtschaftlich sehr effizient und weist ein grosses Wachstumspotenzial auf.

Im revidierten Richtplan, Teil Siedlung, ist der Planungsgrundsatz formuliert worden, dass hinsichtlich einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr das Umlagerungspotenzial zugunsten des Fuss- und Radverkehrs bestmöglich zu nutzen ist. Dies gilt insbesondere für das Dorf Appenzell als kantonales Zentrum, sowie für Wege zwischen dem Zentrum und den umliegenden Dörfern.

##### *Netz- und Schwachstellenanalyse Langsamverkehr*

Als Grundlage für eine Förderstrategie des Langsamverkehrs ist in der Folge eine Netz- und Schwachstellenanalyse durchgeführt worden, in welcher das heutige Langsamverkehrsnetz auf Schwachstellen hinsichtlich Attraktivität, Sicherheit und Netzdichte bzw. Netzlücken untersucht wurde. Auf der Basis der Schwachstellenanalyse wurde ein Massnahmenplan zur Optimierung des Langsamverkehrs ausgearbeitet. Ein Ziel der Analyse war der Entwurf bzw. die Planung eines optimalen Langsamverkehrsnetzes.

Das Konzept zum Langsamverkehr ist noch nicht definitiv verabschiedet, dies erfolgt erst nach einer Vernehmlassung bei den Bezirken.

##### *Radverkehr: Einzugsgebiete und Wegnetz*

Für die Netzplanung für den Radverkehr wurden sogenannte Grundanforderungen formuliert. Demzufolge weist ein optimales Radwegnetz folgende Merkmale auf:

- attraktiv: geringe Anzahl Fahrunterbrechungen, geeignete Beläge, hohe Umfeldqualität
- sicher: möglichst wenige Gefahrenstellen im Netz, einheitliche und durchgehende Gestaltung der Radinfrastruktur (Homogenität)
- zusammenhängend und dicht: Maschenweite des Wegenetzes von max. 200 m im Siedlungsraum und 500 m ausserorts, keine Netzlücken, wichtige Ziele eingebunden, direkte Quell- / Zielverbindungen

Sowohl für das innere wie auch für das äussere Land ist ein Radweg-Netzplan mit den Haupttrouten und dem Lokalnetz ent-

worfen worden. Grundlage dafür liefern Einzugsgebiete für den Radverkehr.

Abb. 2 Einzugsgebiete Radverkehr und Netzplan Inneres Land

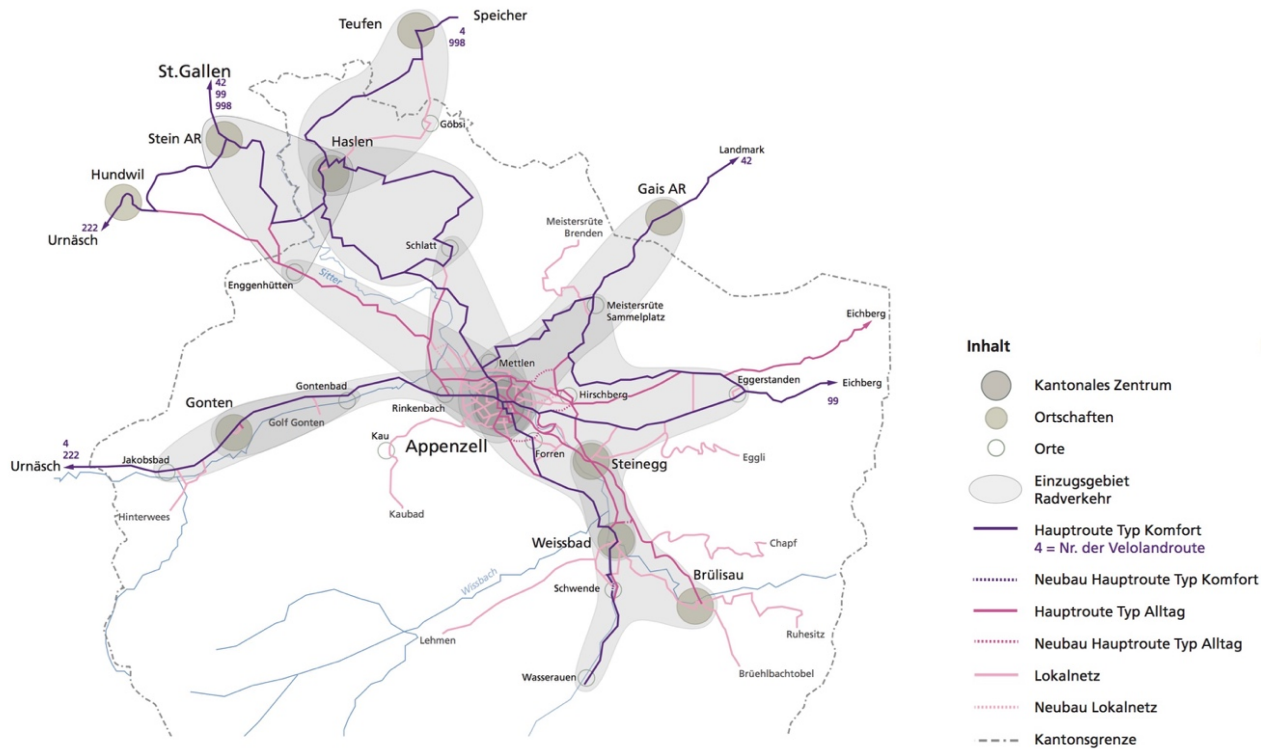
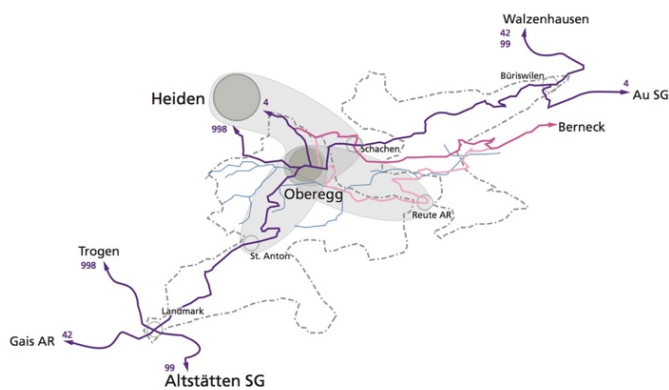


Abb. 3 Einzugsgebiete Radverkehr und Netzplan Äusseres Land



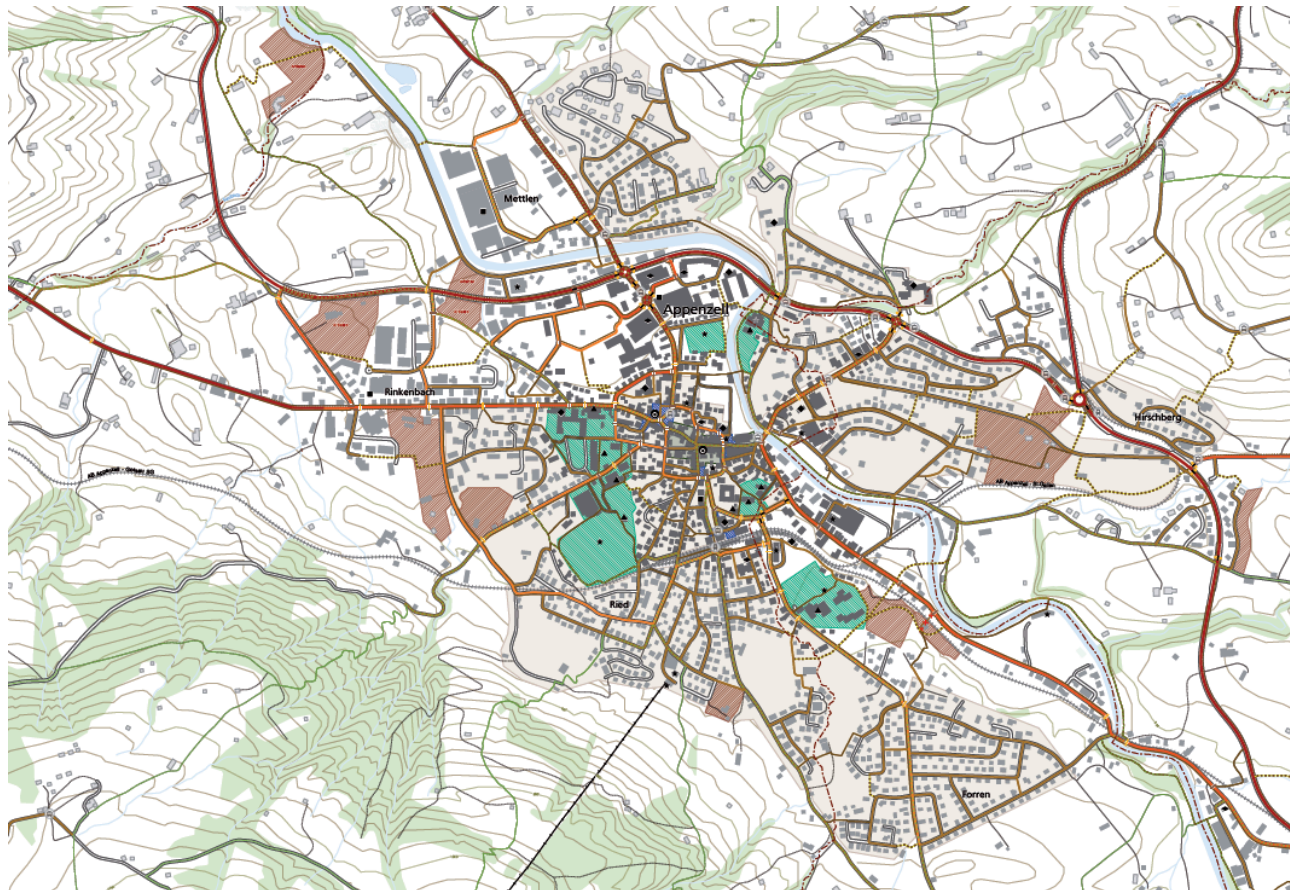
**Fussverkehr: Anforderungen und Wegnetz**

Auch für das Fussverkehrsnetz werden analoge Grundanforderungen formuliert:

- attraktiv: direkte Verbindungen, hoher Gehkomfort, gute Umfeldqualität
- sicher: Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit

- zusammenhängend und dicht: Maschenweite des Wegenetzes von max. 100 m im Siedlungsraum, keine Netzlücken, wichtige Ziele eingebunden
- hindernisfrei: stufenlose Wegverbindungen

Abb. 4 Fussweg-Netzplan: Beispiel Dorf Appenzell (Stand Entwurf) (Abbildung neu)



#### Netztypologie

- Verkehrsorientierte Strasse mit starker Trennwirkung
- Verkehrsorientierte Strasse mit Trennwirkung
- Siedlungsorientierte Sammelstrasse / Überlandstrasse (wenig Verkehr)
- Siedlungsorientierte Erschliessungsstrasse / Land- und Forstwirtschaftsstrasse
- Eigenständiger Fussweg
- - - - - Netzergänzung Fussverkehr
- - - - - Gehbereich entlang Strasse (Bestand | Netzergänzung)
- x x x Rückbau infolge Netzergänzung
- - - - - Wanderweg (Freizeitnetz | überlagernd)

#### Strassenquerungen

- + Fussgängerquerung mit Streifen, Querung mit baulicher Schutzinsel
- | Fussgängerquerung mit Streifen, Querung ohne Element
- + Fussgängerquerung ohne Streifen, Querung mit baulicher Schutzinsel
- | Fussgängerquerung ohne Streifen, Querung ohne Element

#### Schwachstellen und Infrastrukturdefizite

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden Netzlücken sowie Schwachstellen bzw. Infrastrukturdefizite auf dem Radweg- und Fussverkehrsnetz identifiziert.



Dabei wurden auch die in der Revision des Richtplans Teil Siedlung in der Festlegung des Siedlungsgebiets bezeichneten Siedlungserweiterungsgebiete berücksichtigt, um eine gute Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Langsamverkehr zu gewährleisten.

## 3.2 Richtplaninhalt

### *Planungsgrundsätze*

Es wird das Ziel formuliert, durch die sukzessive Behebung der ermittelten Schwachstellen im Rad- und Fussverkehr und die Schliessung von bestehenden Netzlücken die Bedingungen für den Langsamverkehr bezüglich Sicherheit und Attraktivität laufend zu verbessern.

Dem Langsamverkehr ist bei allen Projekten im Bereich Siedlung und Verkehr besondere Beachtung zu schenken. Bei Strassenbau- und Sanierungsprojekten ist das Vorhandensein von bezeichneten Schwachstellen im Fuss- und Radverkehr zu prüfen. Die Schwachstellen sind innerhalb dieser Projekte so weit als möglich zu beheben.

Bei Siedlungserweiterungen in den im Teil Siedlung bezeichneten Gebieten ist auf eine qualitätsvolle Einbindung in das bestehende Rad- und Fusswegnetz zu achten.

Es werden folgende grundsätzlichen Zielgrössen hinsichtlich des Netzrasters innerhalb des Siedlungsgebiets formuliert:

- Fusswegnetz mit einer Maschenweite von 100 m
- Radwegnetz mit einer Maschenweite von 200 m

Dabei sind jeweils die topografischen Verhältnisse zu berücksichtigen.

## **4. ANHANG**

### **4.1 Verwendete Grundlagen**

#### *Langsamverkehr*

- 1656\_FV\_2 Netzplan – Teilbereich Fussverkehr,
- Plan Schwachstellenanalyse Teilbereich Fussverkehr
- 1656\_RV\_ 1a Strukturplan Radverkehr Appenzell
- 1656\_RV\_ 1b Strukturplan Radverkehr Oberegg,
- 1656\_RV\_2 Netzplan – Teilbereich Radverkehr
- Plan Schwachstellenanalyse Teilbereich Radverkehr