



**KANTON
APPENZELL INNERRHODEN**

Kantonaler Richtplan Appenzell Innerrhoden

Teilanpassung Verkehr: Ausgewählte Objektblätter

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

Strategien zum Verkehr

VERKEHR

Ganzer Kanton

Nr. V.1

Datum: Mai 2002, rev. April 2017

RICHTPLANAUFGABE

Der Richtplan soll die kantonalen Verkehrsstrategien festlegen und mit den übrigen Nutzungen, namentlich mit der Siedlungsentwicklung, koordinieren.

AUSGANGSLAGE

Der Kanton Appenzell I.Rh. ist durch die traditionelle Streusiedlung geprägt. Diese Art der Besiedlung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Erschliessungsstruktur (öffentlicher Verkehr, Individualverkehr) und auf die Mobilitätsbedürfnisse. Mit der zunehmenden nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung ausserhalb der Bauzonen wird auch der Pendlerverkehr tendenziell weiter zunehmen. In dünn besiedelten Gebieten kann der öffentliche Verkehr mit fixem Fahrplan und Linienverlauf nicht überall eine optimale Erschliessung bieten. Der Kanton Appenzell I.Rh. weist denn auch eine Fahrzeugdichte auf, die rund 20 % über dem schweizerischen Durchschnitt liegt. Die erhöhten Mobilitätsansprüche und die erwartete Zunahme der Bevölkerung lassen in Zukunft nach wie vor eine Zunahme der gesamten Fahrleistung auf den Strassen erwarten.

BESCHLÜSSE

Richtungweisende Festlegung:

1. Die weitere Siedlungsentwicklung ist primär auf die heute gut ausgestatteten und erschlossenen Gebiete auszurichten.
2. Aufgrund der traditionellen Siedlungsstruktur der Streubauweise wird der private Strassenverkehr auch in Zukunft der Hauptverkehrsträger bleiben, weshalb das Strassennetz zu erhalten und zeitgemäss zu erneuern ist. Dabei stehen Wahrung und Förderung der Verkehrssicherheit im Vordergrund.
3. Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Appenzell-St. Gallen-Trogen wird die Attraktivität des ÖV gestärkt, weshalb ein möglichst grosser Anteil des Pendlerverkehrs vor allem aus Appenzell, Steinegg und Meistersrüte zur Benutzung des ÖV bewegt werden soll. Für den übrigen, v. a. nicht automobilen Bevölkerungsteil ist eine angemessene Mobilität sicherzustellen.
4. Die Angebotskapazität des vorhandenen Liniennetzes mit fixem Fahrplan ist nach Möglichkeit zu wahren.
5. Neben den klassischen öffentlichen Verkehrsangeboten sind alternative Verkehrsmittel wie Rufbus-Systeme, Sammeltaxis und Schulbusse in die Planung mit einzubeziehen.
6. Bei der Verkehrsplanung ist der Fuss- und Veloverkehr als eigenständige Mobilitätsform und in Kombination mit dem ÖV als gleichberechtigte dritte Säule des Personenverkehrs zu behandeln. Bahnhöfe, Haltestellen, Bildungsstätten, Läden, Freizeiteinrichtungen usw. sind mit direkten Rad- und Fusswegverbindungen gut zu erschliessen. Auf der Basis der beiden Netzpläne Fuss- und Radverkehr ist sukzessive ein sicheres, zusammenhängendes Wegnetz bereitzustellen. Strassenbauvorhaben haben die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs situativ zu berücksichtigen. Im Rahmen des kantonalen Mobilitätsmanagements werden das klassierte Wegnetz und die bereitgestellte Infrastruktur zweckmässig kommuniziert. Mittels Sen-

sibilisierungs- und Imagekampagnen ist der Fuss- und Radverkehr zu fördern.

7. Die Kapazität der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Zweiräder ist in den Dorfzentren bedarfsgerecht auszubauen. Dabei ist auf eine gute Anbindung an das Hauptstrassennetz zu achten.
8. Der Kanton sucht und pflegt bei regionalen und überregionalen Verkehrsfragen aktiv die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

Abstimmungsanweisungen:

Die Behörden richten ihr Handeln im Bereich der Planung und des Bewilligungswesens auf die vorstehenden Grundsätze aus.

Abstimmungsstand: Festsetzung

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN, REALISIERUNG

Federführung:

Standeskommission

Weitere beteiligte Stellen:

Volkswirtschaftsdepartement, Bau- und Umweltschutzdepartement, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Bezirke, Feuerschaugemeinde

Massgebliche Verfahren: Bau- und Planungsverfahren

Realisierung: Laufende Aufgabe

WEITERE INFORMATIONEN

Verweis auf die Grundlagen:

Verweis auf die Leitsätze:

Weitere Hinweise:

Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach	VERKEHR
	Feuerschaugemeinde
	Nr. V.6d
	Datum: April 2017

RICHTPLANAUFGABE

Eine verbesserte Anbindung der Gebiete Sandgrube, Böhleli, Ziel und Münz an die bestehende Entlastungsstrasse mit einem Verkehrskreisel soll ermöglicht werden. Der dafür erforderliche Platz ist zu sichern.

AUSGANGSLAGE

Im Dorf Appenzell sind in den Gebieten Sandgrube, Böhleli und Ziel, Hinteres Böhleli sowie an der Mettlenstrasse und im Gebiet Bödeli mehrere Bauvorhaben in Planung, die einen Mehrverkehr gegenüber der heutigen Situation generieren werden. Die Verkehrsanalysen haben ergeben, dass die bestehenden Erschliessungen im Endzustand das Verkehrsaufkommen voraussichtlich nicht mehr hinreichend bewältigen können und insbesondere der Anschluss an die Umfahrungsstrasse (Knoten) zu Problemen führen kann. Es sind vor allem in der Spitzenstunde Rückstaus und eine unzureichende Verkehrsqualität an den Knoten möglich. Auch ist die Verkehrssicherheit bei den Einlenkern Mettlenstrasse / Umfahrungsstrasse sowie Rütistrasse / Umfahrungsstrasse durch die heutigen Linksabbieger beeinträchtigt.

Es sind Massnahmen notwendig, damit der künftige Verkehr aus den genannten Gebieten mit einer geeigneten Lösung bewältigt werden kann. Gleichzeitig soll die Erschliessungssituation der Gebiete Münz (ARA mit Gewerbe- und Industriezone) und Mettlenstrasse mitberücksichtigt werden. Die Situation am bestehenden Knoten Mettlenstrasse ist insbesondere hinsichtlich der Befahrbarkeit für den Schwerverkehr verbesserungswürdig.

BESCHLÜSSE

Abstimmungsanweisungen:

1. Der Verkehrskreisel Schmittenbach wird im Sinne einer Vorstudie als Erschliessungslösung zur Anbindung der Gebiete Sandgrube, Böhleli, Ziel, Hinteres Böhleli und Bödeli an die Entlastungsstrasse im Zusammenhang mit den geplanten Bauvorhaben in den Richtplan aufgenommen.

Abstimmungsstand: Zwischenergebnis

2. Beim Kreiselneubau ist auf eine möglichst platzsparende Umsetzung und eine hinsichtlich entstehender Restflächen optimierte Lösung zu achten. Sollten zwischen der Erschliessung Sandgrube und dem Steintobelbach dennoch grössere Restflächen entstehen, sind diese so festzulegen, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll genutzt werden könnten.

Abstimmungsstand: Zwischenergebnis

3. Die Feuerschaugemeinde wird angewiesen, den für den Verkehrskreisel benötigten Raum sowie die Trassen für die Anbindungen an die Umfahrungsstrasse sowie die Strasse Sandgrube zu sichern.

Abstimmungsstand: Festsetzung

4. Im Rahmen der Interessenabwägung und weiteren Planung des Kreiselsneubaus sind die Erhaltungsziele des ISOS-Objekts Appenzell entsprechend zu berücksichtigen.

Abstimmungsstand: Festsetzung

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN, REALISIERUNG

Federführung:

Bau- und Umweltdepartement

Weitere beteiligte Stellen:

Feuerschaugemeinde, Bezirk Appenzell, Justiz-, Polizei- und Militärdepartement, Signalisationskommission

Massgebliche Verfahren: Zonenplanung, Quartierplanung, Strassenbauprogramm

Realisierung: Kurz- bis mittelfristig

WEITERE INFORMATIONEN

Verweis auf die Grundlagen:

Verweis auf die Leitsätze:

Weitere Hinweise:



Fussverkehr

VERKEHR

Ganzer Kanton

Nr. V.7a

Datum: April 2017

RICHTPLANAUFGABE

Rund ein Drittel der Bevölkerung, im Speziellen Kinder und ältere Menschen, bewegt sich vorwiegend zu Fuss. Die Bedeutung des Fussverkehrs als "Zubringer" zum öffentlichen und privaten Verkehr ist gross. Ein lückenloses Netz von sicheren, attraktiven und direkten Fusswegen, welches sich an den Nutzeransprüchen von Schule, Arbeit, Einkaufen und Freizeit orientiert, liegt im kantonalen Interesse (Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung).

AUSGANGSLAGE

Der Kanton Appenzell Innerrhoden hat im Rahmen der Richtplanaktualisierung einen Netzplan "Teilbereich Fussverkehr" erarbeitet. Mit dem Zielbild eines attraktiven, sicheren, lückenlosen und hindernisfreien Fusswegnetzes bezeichnet und priorisiert dieses Planwerk folgende Fokusbereiche, die für den Fussverkehr relevant sind:

- Fokusbereich 1: Zentrumsgebiet Appenzell mit einer Überlagerung und Konzentration von diversen Fussverkehrsansprüchen
- Fokusbereich 2: Einzugsgebiete im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von Bildungsstätten
- Fokusbereich 3: Übrige Fuss- und Wanderwege

Neben der bestehenden Fussverkehrsinfrastruktur werden in diesem Planwerk Netzlücken und Infrastrukturdefizite bezeichnet, die u. a. auch aus der Ausscheidung von Siedlungserweiterungsgebieten resultieren. Das Konzept ist nach einer Vernehmlassung bei den Bezirken und der Feuerschaugemeinde noch definitiv zu verabschieden.

Im Rahmen eines permanenten Auftrages sind der Kanton, die Feuerschaugemeinde und die Bezirke beauftragt, die bezeichneten Netzlücken im Fusswegnetz zu schliessen und die Defizite auf dem bestehenden Fusswegnetz sukzessive zu beheben.

BESCHLÜSSE

Richtungweisende Festlegung:

1. Der Netzplan "Teilbereich Fussverkehr" bildet die Basis für eine schrittweise Aufwertung einer zusammenhängenden Fussverkehrsinfrastruktur. Die bezeichneten linearen und punktuellen Defizite (inkl. Netzlücken) auf dem bezeichneten Fusswegnetz sind sukzessive zu beheben.
2. Das Fusswegnetz im Zentrumsgebiet Appenzell (Fokusbereich 1) und im Einflussbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von Bildungsstätten (Fokusbereich 2) ist bei Infrastrukturergänzungen und -reparaturen prioritär zu behandeln.
3. Attraktoren (ÖV-Haltestellen, Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Einkaufen, Freizeiteinrichtungen usw.) werden mit direkten Fusswegverbindungen erschlossen.
4. Die geplanten Siedlungserweiterungsgebiete sind qualitativ in das bestehende Fusswegnetz einzubinden. Der Netzraster im Siedlungsgebiet soll grundsätzlich eine Maschenweite von 100 m aufweisen.
5. Strassenbauvorhaben haben die Bedürfnisse des Fussverkehrs zu berücksichtigen.

6. Bei der Aufwertung bzw. Reparatur der Fussverkehrsinfrastruktur sind die entsprechenden fachlichen Richtlinien (ASTRA, Normen Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Fussverkehr Schweiz) unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden.

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN, REALISIERUNG

Federführung:

Bau- und Umweltdepartement, Bezirke,
Feuerschaugemeinde

Weitere beteiligte Stellen:

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Massgebliche Verfahren: Strassenbauvorhaben nach Strassengesetz, Quartierplanung nach Baugesetz

Realisierung: Laufende Aufgabe

WEITERE INFORMATIONEN

Verweis auf die Grundlagen:**Verweis auf die Leitsätze:****Weitere Hinweise:**

- 1656_FV_2 Netzplan – Teilbereich Fussverkehr
- Plan Schwachstellenanalyse Teilbereich Fussverkehr

Radverkehr	VERKEHR
	Ganzer Kanton
	Nr. V.7b
	Datum: April 2017

RICHTPLANAUFGABE

Ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Radnetz ist die Basis, damit das Velo als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel genutzt werden kann. Die Bereitstellung und Sicherung einer Radinfrastruktur, welche den unterschiedlichen Nutzeransprüchen (Schule, Arbeit, Einkaufen, Freizeit) gerecht wird, liegt im kantonalen Interesse (Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung).

AUSGANGSLAGE

Bis heute sind im Kanton Appenzell Innerrhoden ausschliesslich die Veloland-Routen von SchweizMobil klassiert und kommuniziert (4 Alpenpanorama-Route, 42 Appenzeller Route, 99 Herzroute, 222 Kulinarische Appenzeller Route). Durch die Konzentration der Oberstufenschule in Appenzell benutzen viele Schüler und Schülerinnen das Rad täglich. Vermehrt werden auch E-Bikes im täglichen Verkehr benutzt. Die "lebendige" Topografie begünstigt den Einsatz von tretunterstützten Fahrrädern.

Der Kanton Appenzell Innerrhoden hat im Rahmen der Richtplanaktualisierung einen Netzplan "Teilbereich Radverkehr" erarbeitet. Die Basis für diese Projektarbeit ist der entwickelte Strukturplan 'Radverkehr'. Im Erreichbarkeitsgebiet von 5 bis 6 Kilometern bzw. ca. 20 Minuten Unterwegszeit mit dem Rad werden potenzielle Radverkehrszellen (Einzugsgebiete Radverkehr) definiert. Netzergänzungen bzw. Netzoptimierungen verdichten das heutige touristische Routenangebot und bilden einen Idealzustand ab.

Die Struktur im Netzplan ist wie folgt aufgebaut:

- Hauptrouten Typ Komfort: Hohe Nutzerakzeptanz, breites Zielpublikum, u. a. SchweizMobil-Routen;
- Hauptrouten Typ Alltag: Ergänzen die Komfortrouten, verbinden die Ortschaften, die Direktheit zeichnet diesen Routen aus;
- Lokalnnetz: Ergänzen das Radnetz auf Bezirksstufe, definiert Schulwegbeziehungen zu kleineren Orten / Weilern innerhalb des Bezirks.

Nebst der neu klassierten Radinfrastruktur werden in diesem Planwerk Netzlücken und Infrastrukturdefizite bezeichnet, die u. a. auch aus der Ausscheidung von Siedlungserweiterungsgebieten resultieren. Das Konzept ist nach einer Vernehmlassung bei den Bezirken und der Feuerschaugemeinde noch definitiv zu verabschieden.

Im Rahmen eines permanenten Auftrages sind der Kanton, die Feuerschaugemeinde und die Bezirke beauftragt, die bezeichneten Netzlücken im Radwegnetz zu schliessen und die Defizite auf dem bestehenden Radwegnetz sukzessive zu beheben.

BESCHLÜSSE

Richtungweisende Festlegung:

1. Der Netzplan "Teilbereich Radverkehr" bildet die Basis für die schrittweise Aufwertung einer zusammenhängenden Radverkehrsinfrastruktur. Die bezeichneten linearen und punktuellen Defizite (inkl. Netzlücken) auf dem klassierten Netz sind sukzessive zu beheben.

2. Attraktoren (öV-Haltestellen, Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Einkaufs-, Freizeiteinrichtungen usw.) werden mit direkten Radwegverbindungen erschlossen.
3. Das Radwegnetz auf den Haupttrouten (Komfort und Alltag) ist bei Infrastrukturergänzungen und -reparaturen prioritär zu behandeln.
4. Die geplanten Siedlungserweiterungsgebiete sind qualitativ in das bestehende Radwegnetz einzubinden. Die Maschenweite des Radwegnetzes soll innerorts maximal 200 m und ausserorts 500 m betragen. Dabei sind die speziellen topografischen Verhältnisse zu berücksichtigen.
5. Strassenbauvorhaben haben die Bedürfnisse des Radverkehrs zu berücksichtigen.
6. Bei der Aufwertung bzw. Reparatur der Radverkehrsinfrastruktur sind die entsprechenden fachlichen Richtlinien (ASTRA, Normen Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Velokonferenz Schweiz) unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden.
7. Im Bereich der bezeichneten Attraktoren sind an guter Lage zum Hauptzugang nutzerspezifische Abstellanlagen (Langzeit- / Kurzzeitparkierung) mit einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen anzubieten.

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN, REALISIERUNG

Federführung:

Bau- und Umweltdepartement, Bezirke,
Feuerschaugemeinde

Weitere beteiligte Stellen:

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement

Massgebliche Verfahren: Strassenbauvorhaben nach Strassengesetz, Quartierplanung nach Baugesetz

Realisierung: Laufende Aufgabe

WEITERE INFORMATIONEN

Verweis auf die Grundlagen:

Verweis auf die Leitsätze:

Weitere Hinweise:

- 1656_RV_1a Strukturplan Radverkehr Appenzell
- 1656_RV_1b Strukturplan Radverkehr Oberegg
- 1656_RV_2 Netzplan – Teilbereich Radverkehr
- Plan Schwachstellenanalyse Teilbereich Radverkehr

Strassenbauvorhaben

VERKEHR

Kanton

Nr. V.8

Datum: 2002, 2009, rev. April 2017

RICHTPLANAUFGABE

Abstimmung der Strassenbauvorhaben von kantonalem Interesse auf die angestrebte räumliche Entwicklung.

AUSGANGSLAGE

Beim Strassennetz besteht insbesondere ein Handlungsbedarf bezüglich der Qualitätswahrung sowie im Bereich der Verkehrssicherheit (Entflechtung des Verkehrs, Rad- und Gehwege, Sanierung von Kreuzungen, unbewachten Bahnübergängen usw.).

In der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) bezeichnet der Bundesrat gestützt auf Art. 12 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) das Hauptstrassennetz, an welches der Bund Globalbeiträge gewährt. Im Kanton Appenzell I.Rh. gehört folgende Strasse zum beitragsberechtigten Hauptstrassennetz:

H 448: (Urnäsch) Kantonsgrenze AR – Gonten – Appenzell – Kantonsgrenze AR (Gais) inkl. Hauptstrasse Nr. 448 – Steinegg

BESCHLÜSSE

Richtungweisende Festlegung:

Der Kanton Appenzell I.Rh. richtet den Bau und den Unterhalt der Staatsstrassen auf folgende Ziele aus:

a) Allgemein

- Gewährleistung eines effizienten und direkten Zubringers zur Autobahn A1.
- Prioritärer Mitteleinsatz für die Werterhaltung bestehender Strassen, vor allem für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Staatsstrassen (Hauptverkehrsstrassen)

b) Bauvorhaben ausserorts

- Erhöhen der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Radfahrer

c) Bauvorhaben innerorts

- Berücksichtigung der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse
- Anstreben guter Strassenraumgestaltung
- Anstreben von weiteren gestalterischen und verkehrstechnischen Begleitmassnahmen zur Verkehrsberuhigung (Temporeduktion; Gestaltung von Ortseinfahrten z. B. durch optische Verengung der Fahrbahn o. ä.)
- Erhöhen der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Radfahrer

Abstimmungsanweisungen:

1. Folgende Strassenbauvorhaben sind in Realisation bzw. zu realisieren:

- Dorfgestaltung Appenzell
- Geh- und Radweg Haslen-Rotbachbrücke

Abstimmungsstand: Festsetzung

2. Folgende Strassenbauvorhaben sind in Prüfung oder Vorbereitung:

- Ausbau Kantonsstrasse Appenzell – Enggenhütten (Nationalstrassenzubringer Appenzell – Herisau – Winkeln) auf höchstens zwei Spuren bis zur Kantonsgrenze AI/AR
- Sanierung Eichbergstrasse
- Sanierung Eggerstandenstrasse (Umfahrungstrasse bis Obere Hirschbergstrasse)
- Neubau Verkehrskreisel Schmittenbach Appenzell
- Geh- und Radweg Haslen-Appenzell
- Geh- und Radweg Jakobsbad – Gonten

Abstimmungsstand: Zwischenergebnis

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN, REALISIERUNG

Federführung:

Bau- und Umweltdepartement

Weitere beteiligte Stellen:

Bezirke, Feuerschaugemeinde, Kantonspolizei

Massgebliche Verfahren: Strassenbauprojekte nach Strassengesetz

Realisierung: Laufende Aufgabe

WEITERE INFORMATIONEN

Verweis auf die Grundlagen: Teilanpassung Verkehr: Bericht zu den Grundlagen (Kap. 2.2.2)

Verweis auf die Leitsätze:

Weitere Hinweise: