



## Bau- und Umweltdepartement

Landesbauamt  
Gaiserstrasse 8  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 92 99  
info@bud.ai.ch

# Gestalterische Massnahmen des Strassenraums

## 1. Inhalt und Geltungsbereich

Staatsstrassen besitzen eine überregionale Erschliessungs- und / oder Verbindungsfunktion. Bei Havarien auf dem übergeordneten Netz (Nationalstrassen) ist eine Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs so gut als möglich auf dem Staatsstrassennetz zu organisieren. In vielen Gebieten führt diese überregionale Funktion zu Konflikten mit der Gesellschaft.

Beruhigungs- und Gestaltungsmassnahmen gewinnen zunehmend an Popularität, wobei ein unausweichlicher Zielkonflikt zwischen Wohnen und Mobilität entsteht. Um die Thematik Strassenraumgestaltung im Kanton Appenzell Innerrhoden einheitlich zu regeln, zeigt dieses Papier den Kompromiss zwischen dem Bau bzw. dem Unterhalt und der Verkehrsplanung auf. Trotz der einheitlichen Regelung besitzt jeder Strassenzug einen eigenen Charakter und ist als Einzelfall zu betrachten. Abweichungen von den Vorgaben sind nach gegenseitiger Absprache möglich.

In den Bezirken Schlatt-Haslen, Oberegg und Gonten wurden zur Aufwertung des Strassenraumes in den Dörfern spezielle Gestaltungsprojekte, sogenannte Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK), entwickelt.

Die finale Kostenbeteiligung des Kantons für neue freie Ausgaben bleibt vorbehalten und richtet sich nach Art. 7<sup>ter</sup> der Kantonsverfassung (GS 101.000, abgekürzt KV).

## 2. Eigentumsverhältnisse

Nach Art. 7 Abs. 1 der Strassengesetzes vom 30. November 1998 (GS 725.000; abgekürzt StrG) sind alle Bauten und Anlagen, die zur Erfüllung ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind, Bestandteil der Strasse. Nach Art. 3 Abs. 1 Bst. d der Strassenverordnung (GS 725.010; abgekürzt StrV) gelten bauliche Massnahmen und Bepflanzungen zur Verkehrsberuhigung oder -lenkung sowie zur Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild, als Bestandteil der Strasse und sind somit im Eigentum des jeweiligen Strasseneigentümers.

Bezirk und Kanton definieren gemeinsam den Perimeter des Gestaltungsraumes. Private Liegenschaften können in den Gestaltungsperimeter integriert werden. In diesem Fall sind die betroffenen Liegenschaftsbesitzer angemessen in den Kostenteiler einzubeziehen.

## 3. Materialien / Bautechnik

Die Verwendung von speziellen Baumaterialien ist im Einzelfall zu prüfen. Generell sind möglichst fugenarme Werke anzustreben. Pflästerungen und eingefärbte Beläge sind beliebte Elemente einer Strassenraumgestaltung. Die Erstellung, als auch der Unterhalt von Pflästerungen respektive eingefärbten Belägen sind sehr aufwändig und kostspielig. Um die Gleichbehandlung der Bezirke zu gewährleisten, sind die Mehrkosten gegenüber dem herkömmlichen Standard vom betroffenen Bezirk zu tragen. Die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt gehen gänzlich zu Lasten der jeweiligen Bezirke (siehe Kapitel: Finanzierung / Kosten).

Insbesondere bei Pflästerungen, aber auch bei anderen Materialien, können die Lärmemissionen weit über den Werten eines Asphaltbelages liegen. Entsprechend ist diesem Umstand genügend Aufmerksamkeit zu widmen. Auf Staatsstrassen werden Schwellen oder andere vertikale Versätze nicht angewandt.

Auf verkehrsorientierten Hauptverkehrsstrassen sind Flächenpflästerungen und Vertikalversätze auf der Fahrbahn nicht zugelassen.

Bei farbigen Beschichtungen handelt es sich um eine äusserst preisgünstige Gestaltungsmassnahme. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass farbige Beschichtungen eine relative kurze Lebensdauer besitzen, speziell wenn diese in Bereichen mit maschineller Schneeräumung eingesetzt werden. Im Übrigen dürfen die Materialien keine Farben oder Formen aufweisen, die den rechtlich relevanten Markierungen ähnlich sind oder deren Wirkung herabsetzen könnten (siehe Kapitel „Farben im Strassenraum“).

Liegt eine unklare Situation bezüglich der Akzeptanz einer Massnahme vor, kann mittels einer Versuchsordnung (Provisorium limitiert auf einjährige Versuchsdauer) die Entscheidungsfindung unterstützt werden.

Verkehrsinselfen sind, sofern die Verantwortung für den Unterhalt nicht durch den jeweiligen Bezirk übernommen wird, möglichst unterhaltsarm auszuführen.

#### **4. Farben im Strassenraum**

Nach Art. 72 Abs. 1bis SSV sind bauliche Elemente, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden können, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können, unzulässig.

Punktuelle Belagswechsel dürfen weder bezüglich Farbe noch Form als Markierung im Sinn der Signalisationsverordnung verstanden werden. Sie dürfen demnach nur zur Verdeutlichung von baulichen oder betrieblichen Massnahmen auf den jeweiligen Verkehrsflächen angewendet werden. Solche Belagswechsel haben somit keine rechtliche Bedeutung in Bezug auf Verkehrsführung und Vortrittsregelung, insbesondere wenn sie als Oberflächeneinfärbungen und Beschichtungen ausgeführt werden. Diese dienen ausschliesslich der Strassenraumgestaltung. Darunter werden Mehrzweckstreifen, breite Bänder am Fahrbahnrand oder flächige Gestaltungen auf Fahrbahnen (ohne Markierung wie Radstreifen usw.) verstanden, die in grau, beige oder mit einer anderen Farbe, welche Art. 101 Abs. 1 SSV nicht verletzen, oder mit ähnlichen Materialien ausgeführt werden.

Die Farbwahl von eingefärbten Belägen und Beschichtungen richtet sich nach SN 40 214 „Entwurf des Strassenraumes; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“.

#### **5. Finanzierung**

Die Finanzierung einer Strassenraumgestaltung erfolgt nach dem Grundsatz der Interessenslage. Die Definition des Kostenteilers wurde erstmalig im Landsgemeindemandat 2022 für den Kredit eines Geh- und Radweges entlang der Haslenstrasse formuliert. Die Standeskommission ist gemäss Protokoll vom 16. August 2021 bereit, kantonsseitig die Hälfte der Mehrkosten für die gestalterische Aufwertung des Strassenraumes zu übernehmen, sofern sich der entsprechende Bezirk ebenfalls hälftig beteiligt. Vorbehalten bleibt in jedem Fall die Zustimmung für «freie Beschlüsse» des Grossen Rates oder der Landsgemeinde.

Im Falle einer Ablehnung des Bezirksbeitrages wird die Sanierung eines Strassenabschnittes durch den Kanton ohne gestalterische Aufwertung des Strassenraumes vorgenommen.

## **6. Unterhalts- und Instandstellungskosten**

Zu Lasten des Kantons Appenzell I. Rh. gehen die Unterhalts- und Erneuerungskosten nach Art. 43 ff des Strassengesetzes des betreffenden Staatsstrassenabschnittes (die so genannten Ohnehinkosten).

## **7. Projekt- und Investitionskosten**

Zusätzlich trägt der Kanton Appenzell I. Rh. häufig die Projekt- und Investitionskosten, die durch die Gestaltung des Strassenraumes entstehen (die so genannten Sonderkosten).

Zulasten der Bezirke gehen häufig die Kosten, die durch die Gestaltung des Strassenraums, entstehen. Insbesondere sind dies:

- Mehrkosten für den normalen Standard übertreffende Ausbauten von Gehwegen, Radstreifen, Kernfahrbahnen, usw. (z.B. Pflästerungen, Einfärbung von Belägen oder anderweitigen Gestaltungen);
- Mehrkosten für Beleuchtungsanlagen, welche über die erforderliche Standardlösung hinausgehen;
- Gestalterische Massnahmen auf öffentlichem Grund (Grünrabatten, Bepflanzungen, Parkplätze, Sitzbänke, Trennpfosten, usw.);

Mehrkosten in der Gestaltung von privaten Vorplätzen sowie deren Bepflanzungen sind durch separate Vereinbarungen durch die Bezirke zu Regeln.

Der Kostenanteil der Projekt- und Investitionskosten wird den Bezirken durch das Landesbauamt nach Abschluss der Bauarbeiten in Rechnung gestellt.

## **8. Baulicher und betrieblicher Unterhalt**

Nebst den gesetzlichen Bestimmungen tragen die Bezirke die folgenden baulichen und betrieblichen Unterhaltskosten zu 100%:

Gehweg- und Fahrbahnbereiche, welche nicht den normalen Baustandard (Schwarzbelag oder vergossene Granitsteinpflasterung) aufweisen;

- Kosten für den Mehraufwand beim baulichen Unterhalt infolge gestalterischer Massnahmen, sofern der bauliche Unterhalt durch das Landesbauamt ausgeführt wird;
- Unterhalt aller Flächen, die auf Wunsch der Bezirke speziell bepflanzt oder möbliert wurden;
- Instandstellungskosten für Schäden an den Staatsstrassenanlagen sowie an Dritteigentum (Werkleitungen, private Vorplätze, usw.), welche ausgewiesener Massen aus der Pflanzung und dem Bestand von hochstämmigen Bäumen entstehen;
- Reparatur und Erneuerung der Beleuchtung, welche über die erforderliche Standardlösung hinausgehen;
- Reparatur und Erneuerung von Pollern, Absperrpfosten und ähnlichen Einrichtungen.

Allfällige Mehrkosten im baulichen Unterhalt von Fahrbahnen und Gehwegen, sofern dieser durch das Landesbauamt erfolgt, sowie Mehrkosten im betrieblichen Unterhalt infolge

gestalterischer Massnahmen auf der Fahrbahn und Gehwegen, werden den Bezirken jährlich durch das Landesbauamt in Rechnung gestellt.

## **9. Weitere Bedingungen**

Neue Bäume auf öffentlichem Grund und im ungesetzlichen Abstand zur Eigentumsgrenze der Staatsstrasse bilden nicht Gegenstand der Strassenraumgestaltung. Auf Gesuch der Bezirke werden neu zu pflanzende Bäume vom Landesbauamt mit separater Verfügung bewilligt, sofern die Verkehrssicherheit dies zulässt.

Neue Bäume auf öffentlichem Grund verbleiben im alleinigen Unterhalt der Bezirke. Sie dürfen nicht als Schutzobjekte bestimmt werden und können durch das Landesbauamt ohne Bewilligung und entschädigungslos entfernt werden, sofern dies aus Verkehrssicherheitsgründen oder im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

## **10. Vorgehen für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept «Strassenraumgestaltung»**

Beabsichtigt ein Bezirk ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine «Strassenraumgestaltung» erstellen zu lassen, bei der auch Staatsstrassen einbezogen werden sollen, empfehlen wir folgende Anhaltspunkte zu berücksichtigen:

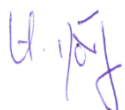
Anhaltspunkte allgemein

- Zu Beginn des Verfahrens wird eine Ideensammlung in einer vom Bezirk geführten Arbeitsgruppe durchgeführt. Das Resultat dieser Ideensammlung wird als Grundlage für den Auftrag an den Planer verwendet.
- Die Ausschreibung und Arbeitsvergabe für das Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes «Strassenraumgestaltung» liegt beim jeweiligen Bezirk. Der Kanton beteiligt sich hälftig an den Konzeptkosten.
- Der erste Schritt einer Strassenraumgestaltung bildet das Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes mit einem anschliessenden Mitwirkungsverfahren mit dem Ziel das Konzept einer «Strassenraumgestaltung» zu erarbeiten. Dieses Konzept sollte vom Konkretisierungsgrad her den örtlichen Verhältnissen (z.B. Strassenbreiten) entsprechen.
- Die Teilnehmer für die Erarbeitung eines Konzeptes «Strassenraumgestaltung» bilden eine Arbeitsgruppe mit einem externen Moderator (Fachexperte).
- Die Dauer für ein Konzept «Strassenraumgestaltung» sollte 12 Monate nicht übersteigen.
- Es ist empfehlenswert, weitere Bezirkstrassen im Sinne eines Gesamtkonzeptes mit einzu beziehen.
- Aus Gründen der Finanzierbarkeit kann es notwendig sein, das Vorhaben zu etappieren.
- Der Einbezug des Bau- und Umweltdepartement ist zwingend.

## **11. Inkraftsetzung**

Dieses Dokument ist ab dem 1. April 2026 anwendbar.

Der Bauherr



Hans Dörig

Leiter Landesbauamt



Ralf Bürki