

**Betriebs- und
Gestaltungskonzept (BGK)
Dorfstrasse und Dorfplatz**

Planungsbericht

9. Mai 2023

Workshop 2

Bezirk Schlatt-Haslen
Gestaltungskonzept (BGK) Dorfstrasse und
Dorfplatz
Planungsbericht

Impressum

raum.manufaktur.ag
Feldlistrasse 31A
9000 St. Gallen

071 555 03 10
info@raummanufakturag.ch
www.raummanufakturag.ch

Projektleitung
Armin Meier
dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A
dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS

Fachbearbeitung
Edna Tiedemann
Dipl.-Ing. (Uni) Architektur, Stadtplanung

Silvan Oberholzer
BSc FH in Raumplanung

Sandro Inauen
BA FH in Architektur
CAS Immobilienentwicklung

Qualitätsmanagement
2. Mai 2023 | Kap 1-4 (aco)

Pfad: 4/3104/004/320/02/Ber_BGK-Dorfstr-
Haslen_230427.docx

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
1 Ausgangslage	4
1.1 Sachverhalt	4
1.2 Projektorganisation	5
2 Analyse und Strategie	7
2.1 Planungsgrundlagen	7
2.2 Analyse Teil Siedlung	16
2.3 Analyse Verkehr	23
2.4 Handlungsbedarf	33
2.5 Strategie	36
Anhang	53
Beilage	57

1 Ausgangslage

1.1 Sachverhalt

1.1.1 Planungsanlass

Die Dorfstrasse ist Teil des Kantons- / Staatsstrassennetzes und soll in nächster Zeit umfassend saniert werden. Die Gestaltung des Strassenraumes wird den Ansprüchen des Ortsbildes nicht gerecht. Dem Landesbauamt und dem Bezirksrat ist es deshalb ein Anliegen, die Einpassung der Strasse zu optimieren. Auf kommunaler Stufe ist zusätzlich zur Dorfstrasse die Gestaltung des Dorfplatzes zu lösen. Diese soll deshalb in den gesamten Prozess integriert werden.

1.1.2 Auftrag | Planungsziele

Die raum.manufaktur.ag wurde vom Landesbauamt und dem Bezirk Schlatt-Haslen beauftragt, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zu erarbeiten. Es handelt sich dabei um eine räumlich definierte Strategie, die direkt aber keine eigentumsverbindliche Wirkung entfaltet. Sie ist die Grundlage für nachgelagerte, technische Strassenprojekte und eignet sich insbesondere für die Partizipation der Bevölkerung.

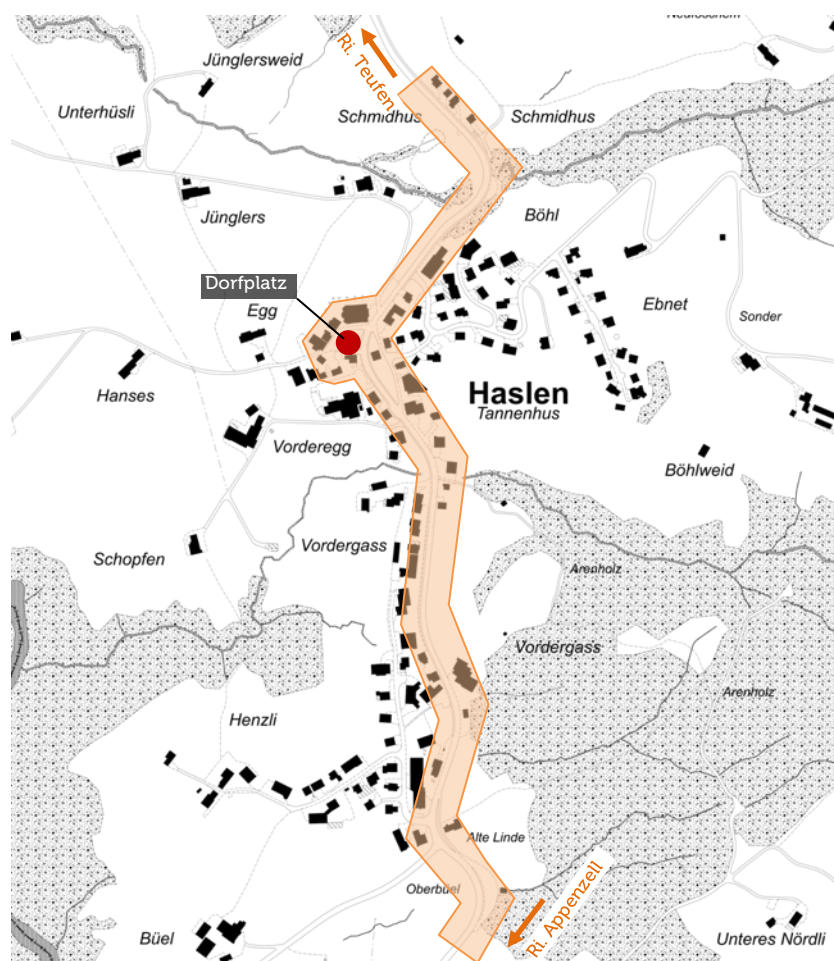
Das BGK soll zeigen, wie die verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum und den Dorfplatz künftig ausgewogener aufeinander abgestimmt werden können.

Der Ortskern von Haslen soll durch typische Gestaltungselemente verdeutlicht und aufgewertet werden.

1.1.3 Planungserimeter

Der Planungserimeter umfasst die gesamte Dorfstrasse innerhalb des Dorfs Haslen respektive den Abschnitt zwischen Schmidhus im Norden und Alte Linde im Süden. Der Strassenzug hat eine Länge von rund 1.2 Kilometern und schliesst den Dorfplatz im Ortskern mit ein.

Abb. 1 Planungserimeter (unbestimmter Massstab), geoportal.ch (27. März 2023)



1.2 Projektorganisation

1.2.1 Grundsatz

Der adäquate Einbezug der Bevölkerung wird als wichtig beurteilt. Dabei soll der Grad der Mitsprache beim Projektstart intensiver sein, während mit zunehmender Konkretisierung der Vorschläge vor allem die Rückmeldung der Bevölkerung als Grundlage für die Entscheide der Behörde im Vordergrund steht. Die berufenen Organe zur Ausarbeitung des BGK werden so gewählt, dass möglichst viele und unterschiedliche Interessen abgedeckt werden können.

1.2.2 Bezirksrat

Dem Bezirksrat obliegt die politische Konsolidierung des BGK. Er wird in der Fach- und Begleitgruppe durch Wilfried Segmüller (stillstehender Hauptmann) vertreten.

1.2.3 Projektteam

Das Projektteam erarbeitet konkrete Vorschläge zuhanden der übrigen Organe. Ihm obliegt auch die Projektorganisation. Es setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- Christoph Giger, Architekt
- Urs Koster, Architekt
- Armin Meier, Raum-, Verkehrs- und Ortsplaner
- Edna Tiedemann, Architektin und Städtebauerin
- Silvan Oberholzer, Raum- und Verkehrsplaner

1.2.4 Fachgruppe (fachlich)

Der Fachgruppe obliegt die fachliche Begleitung der Planungsarbeiten. Es sind neben dem Vertreter des Bezirkrates auch die kantonalen Fachstellen mit folgenden Personen vertreten:

- Ralf Bürki, Leiter Landesbauamt Appenzell Innerrhoden
- Roland Koster, Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden

1.2.5 Begleitgruppe (politisch)

Die Begleitgruppe dient der Abstimmung der Planung – insbesondere des Dorfplatzes – mit den hauptbetroffenen Institutionen/Eigentümer. Sie sind durch folgende Personen vertreten:

- Franz Dörig, Präsident Kirchenrat Pfarrei Haslen-Stein
- Marco Gschwend, Kirchenrat Pfarrei Haslen-Stein (Ressort Bau)
- Beat Rechsteiner, Präsident Schulrat Schlatt-Haslen
- Christian Sutter, Schulrat Schlatt-Haslen (Ressort Bauten)
- Weitere Anstösser Dorfplatz (Namen aufführen)

1.2.6 Bevölkerung

Die interessierte Bevölkerung partizipiert an der Konzeptentwicklung im Rahmen von Workshops. Ihr obliegen die Mitgestaltung der Strategie des BGK sowie die Rückmeldungen zu den vorgeschlagenen Lösungen.

2 Analyse und Strategie

2.1 Planungsgrundlagen

2.1.1 Kantonale Grundlagen

Kantonaler Richtplan (April 2017)

Objektblatt V.5 Staatsstrassennetz

Die Dorfstrasse wird gemäss kant. Richtplan als Durchgangsstrasse eingeteilt. In der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes ist die Dorfstrasse jedoch nicht aufgeführt.

Objektblatt V.8 Strassenbauvorhaben

Der im Richtplan erwähnte Geh- und Radweg von Haslen–Rotbachbrücke wurde ab dem «Schäfli» bereits umgesetzt – der Geh- und Radweg Haslen–Appenzell ist in Vorbereitung. Das BGK ist darauf abzustimmen (vgl. auch 2.1.3).

Es wird festgelegt, dass der Kanton Appenzell Innerrhoden den Bau und Unterhalt der Staatsstrasse innerorts auf folgende Ziele ausrichtet:

- Berücksichtigung der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse;
- Anstreben guter Strassenraumgestaltung;
- Anstreben von weiteren gestalterischen und verkehrstechnischen Begleitmassnahmen zur Verkehrsberuhigung;
- Erhöhen der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Radfahrer.

Objektblatt V.7 Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Strassenbauvorhaben haben die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen (Radstreifen, kombinierte Nutzung Trottoirs). Die in diesem Objektblatt angesprochenen konkreten Ausbauten sind bereits im vorangegangenen Objektblatt beschrieben.

Objektblatt V.7a Teilbereich Fussverkehr

Die Dorfstrasse ist im Netzplan zum kantonalen Richtplan, Teilbereich Fussverkehr, grösstenteils als verkehrsorientierte Strasse mit Trennwirkung ausgeschieden. Ausserhalb des bebauten Gebiets respektive ab Höhe der Einmünders der Strasse «Böhl» sowie der Liststrasse ist sie als verkehrsorientierte Strasse mit starker Trennwirkung definiert. Im Bereich des Restaurants Krone sowie im Raum Alte Linde ist eine Gehwegergänzung eingetragen. Bei Strassenquerungen bestehen mehrheitlich Fussgängerstreifen – im Bereich Alte Linde und südlich des Feuerwehrdepots bestehen keine solchen. Die im Rahmen des Richtplans aufgenommenen Schwachstellen sind in Kap. 2.3.5 aufgeführt.

Abb. 2 Übersicht der Strassen- / Gebietsbezeichnungen



Objektblatt V.7b Teilbereich Veloverkehr

Die Dorfstrasse ist im Netzplan zum kantonalen Richtplan, Teilbereich Radverkehr, als Hauptroute Typ «Komfort» ausgeschieden. Gleiches gilt für die in die Dorfstrasse einmündenden Strasse «Böhl» und die Liststrasse. Die alte Leimensteigstrasse (vor der Bezirksverwaltung) wird als ergänzendes Lokalnnetz bezeichnet. Die im Rahmen des Richtplans aufgenommenen Schwachstellen sind in Kap. 2.3.4 aufgeführt.

Einteilung Strassen nach Art. 3 Strassengesetz (StrG)

Neben der Dorfstrasse wird auch die auf die andere Seite der Sitter führende Liststrasse als Staatstrasse eingeteilt. Als Bezirksstrassen gelten die Alte Leimensteigstrasse sowie die Strassen «Böhl» und «Oberbüel». Die Strassen in das Gebiet Vorderegg, Jünglers und Christes/Hanses auf der Westseite der Dorfstrasse sind Flurstrassen. Letztere soll mittelfristig ins Bezirksstrassennetz aufgenommen werden.

Gesamtverkehrsstrategie (GVS)

Der Kanton Appenzell Innerrhoden hat die Erarbeitung einer Strategie zur künftigen Gesamtverkehrsausrichtung in Auftrag gegeben. Die Strategie liegt seit Ende Januar 2023 vor (Beschluss Standeskommission). Die GVS definiert einige Ziele zur künftigen kantonalen Verkehrsabwicklung:

- Kontrollierte Entwicklung MIV (Zunahme bis 2045 um max. 7 %);
- Veloverkehr stärken und Miteinbezug neuer Mobilitätsformen (Zunahme bis 2030 = 300 % | 2045 = 500 %);
- ÖV auf siedlungsspezifische Gegebenheiten ausgerichtet inkl. Anbindung von kleineren Orten zu Bahnstationen (Zunahme Nutzer 50 % bis 2045).

Die Mobilität soll sich somit stark in Richtung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds¹ entwickeln. Dies soll mit der 4V-Strategie erreicht werden: Vermeiden – Verlagern – Verträglicher machen – Vernetzen. Für das BGK sind folgende Handlungsfelder prioritär:

- V1-1: Attraktive und sichere Veloinfrastruktur (insbesondere Velo-PP bei öff. Einrichtungen und Haltestellen)
- V1-2: Optimierte Parkierung in der Siedlung
- V1-4: ÖV-Angebot im Alltagsverkehr stärken (v.a. Anschluss ans Bahnnetz und On-Demand-Angebot)
- V1-6: Direkte, attraktive und sichere Fusswege
- V2-1: Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum erhöhen
- V2-4: Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur

¹ ÖV, Fuss- und Veloverkehr

- V3-1: Potenziale für Kombination von Verkehrsmitteln nutzen (Umsteigepunkte)

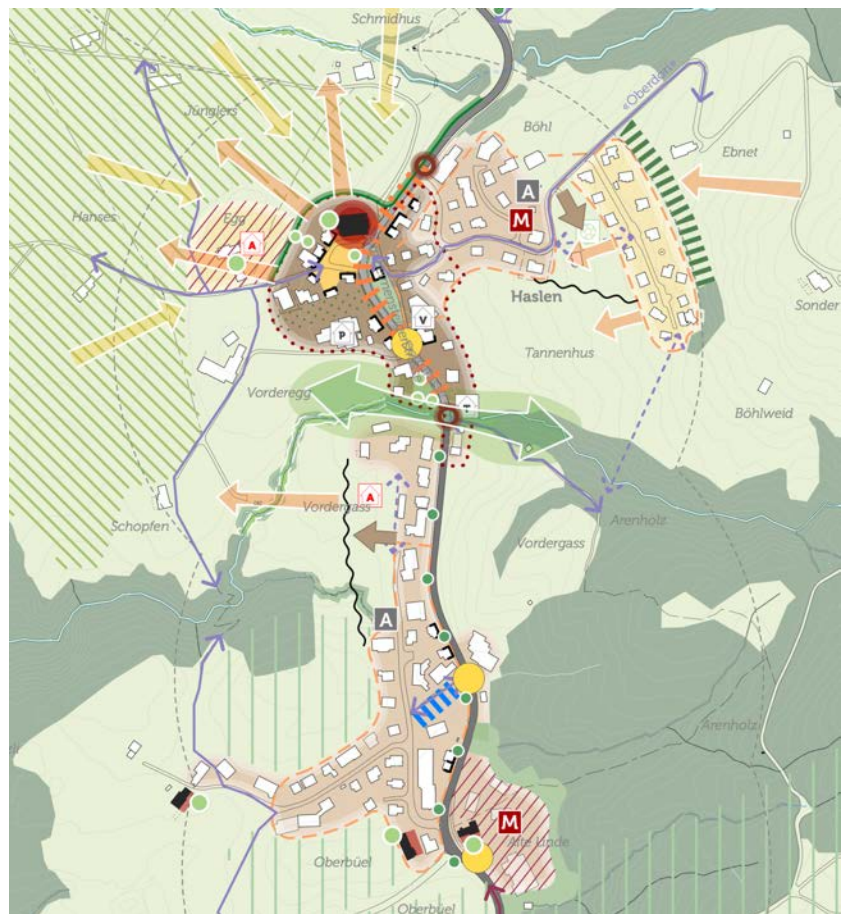
2.1.2 Kommunale Grundlagen

Raumentwicklungskonzept (Stand: Mitwirkung eingearbeitet)

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde für den ganzen Bezirk ein Raumentwicklungskonzept ausgearbeitet. Dieses dient als Grundlage für die Zonenplanung und als strategisches Führungs- und Koordinationsinstrument des Bezirks. Nachstehend wird auf die für das vorliegende BGK bedeutenden Inhalte kurz eingegangen.

Abb. 3 Auszug Raumentwicklungskonzept Stand 2. Juni 2022

	Dorf- Landstrasse
	Strassenraumgestaltung
	ÖV-Halt Bus inkl. Einzugsradius 300 m
	Ortseingang
	Aufwertung Siedlungsrand
	Allgemeine Freifläche Spielfläche
	Sichtbezug
	Prägende Raumkante
	Prägende Baute
	Prägende Baute mit prägender Silhouette
	Prägende Stammliegenschaft
	Zentrumsbildende Platzsituationen
	Hangkante
	Siedlungsgliedernder Freiraum
	Aussichtsbezug
	Potentielles Niedrigtempogebiet
	Baumreihe
	Einzelbaum
	Aufwertung / Ausdolung Gewässer
	Wichtige Fuss- und/oder Veloverbindung bestehend neu



Strassenraumtypologien

Die Dorfstrasse ist im Abschnitt des Planungserimeters den Strassenraumtypologien Dorf- und Landstrasse zugewiesen.

Strassenraumtypologie «Dorfstrasse»

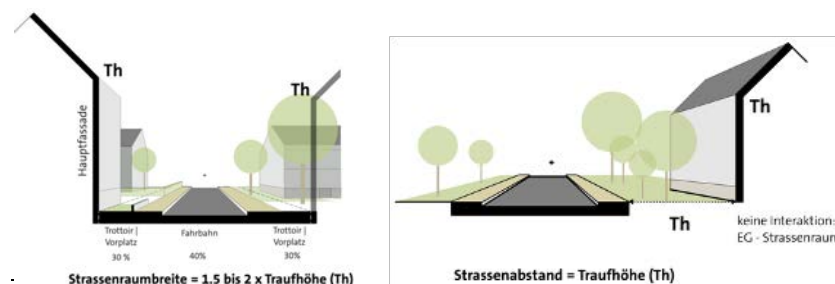
Im Bereich des Dorfkerns – zwischen dem Feuerwehrdepot und dem Abzweiger «Böhl» – ist die Dorfstrasse dem Typ «Dorfstrasse» zugewiesen. «Dorfstrassen» sind in die Bebauungsstruktur integriert. Die Bauten sind mit einer Hauptfassade auf den Strassenraum orientiert. Gewerblich genutzte Erdgeschosse wechseln sich mit reinen Wohnbauten ab. Diese sind aber weniger auf den öffentlichen Raum orientiert, sondern von diesem durch einen Vorgarten oder individuellen (halbprivaten) Vorplatz getrennt. Dieser Übergang von privat zu öffentlich über die halbprivate Vorzone ist entscheidend für das Ortsbild und die Adressierung. Das Idealverhältnis von Fahrbahn zu Seitenbereichen, inklusive der privaten Vorzonen, beträgt 30 % zu 40 % zu 30 %.

Strassenraumtypologie «Landstrasse»

Landstrassen sind ursprünglich die durch die freie Landschaft verlaufenden Strassen, an die allmählich seitlich angebaut wird. Entsprechend orientiert sich die Bebauung nicht auf die oder zur Strasse. Je nach Umfeldnutzung wird zwischen wohngeprägter oder gewerbegeprägter Landstrasse unterschieden. Hier ist wichtig, dass die Landstrasse in einen Grünraum eingebunden bleibt und nicht private Gärten oder Plätze bis an die Strasse reichen. Bauvorhaben entlang solcher Strassen haben sich an diesen Vorgaben/Ansätzen auszurichten.

Abb. 4 Idealprofile Strassenraumtypologien, (Strittmatter Partner AG, SG)

links: Dorfstrasse
 rechts: Landstrasse



Strassenraumgestaltung

Im Bereich des Ortskerns soll die «Zentrumsfunktion» gestärkt und insbesondere auch die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die Funktion als Ortsdurchfahrt ist zu erhalten. Mit dem vorliegenden BGK wird das erwähnte koordinierte Verfahren sichergestellt.

Ortseingang

Gut gestaltete Ortseingänge sind wichtig für den ersten Eindruck eines Dorfes und können je nach Gestaltung zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und dadurch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Erst eine ortsbauliche Stellung der Gebäude oder ein prägnant gefasster Strassenraum schaffen ein Eingangstor. Weitere gestalterische Elemente

können optische Einengungen oder Begleiter wie Bäume resp. Baum-
paare sein. Die Ortseingänge von Haslen sollen diesbezüglich aufgewertet
werden und wurden auf einer hohen Flugebene einmal grob festgelegt.
Es ist durchaus möglich, dass die Lage im Rahmen der Detailberachtung
abweicht.

Siedlungsgliedernde Freiräume

Um das Zusammenwachsen der verschiedenen Siedlungsgruppen zu ver-
hindern und bedingt durch den Bachlauf, ist zwischen dem historischen
Ortskern und dem Quartier Vordergass/Oberbüel ein siedlungsgliedernder
Freiraum definiert. Im besten Fall kann hier der Blick in die freie Landschaft
offengehalten werden («Landschaftsfenster»), indem die betroffenen Flä-
chen bspw. durch Freihalte- oder Landwirtschaftszonen gesichert werden.

Einzelbäume / Baumreihe

Baumreihen und -alleen tragen innerörtlich zur Qualität von Strassenräu-
men und ausserörtlich zur Strukturierung der Landschaft bei. Baumreihen
sind gestalterische Elemente, die raumgliedernd wirken, die gebaute
Struktur auf «Grün» übertragen und generell sowie unabhängig vom Ort
eingesetzt werden können. Mit einer einfachen oder doppelten Baum-
reihe ausgezeichnet und damit in ihrer Bedeutung als verbindendes Ele-
ment (FVV- und Strassenverbindung) verdeutlicht, können die verschiede-
nen Strassen- und Wegachsen Teil des Grundgerüsts der Grünelement-
struktur in Schlatt-Haslen werden.

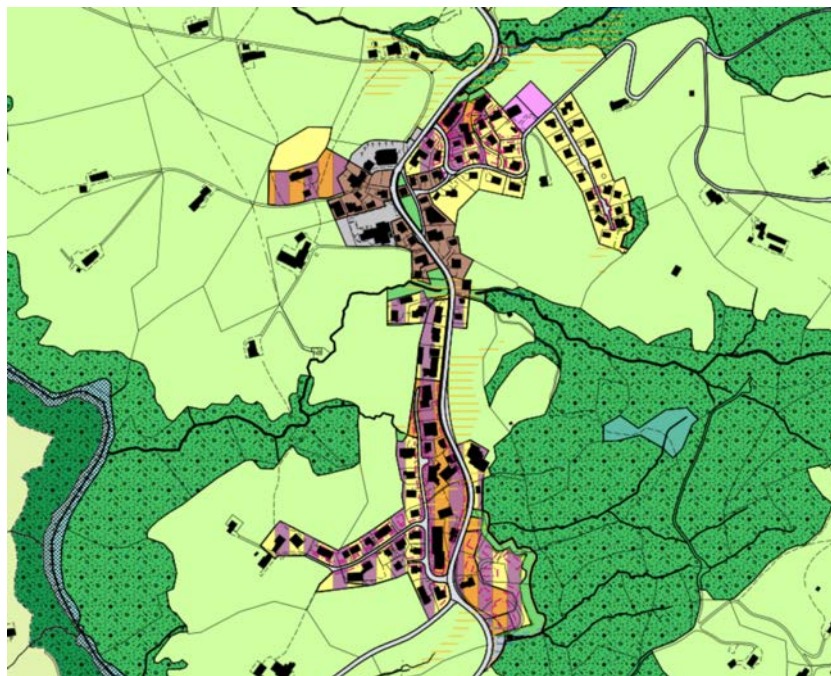
Einzelbäume werden im bebauten Siedlungsgebiet als grüne Punkte
wahrgenommen. Entlang der Verkehrsachsen sorgt dies für Abwechslung
und eine beruhigende Wirkung.

Zonenplan Nutzung

Rechtskräftig

Im Ortskern (nördlicher Teil) ist die Dorfstrasse von unterschiedlichen Zonen begleitet (Kernzone (K), Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Oe), Freihaltezonen (F), Wohn- /Gewerbezone (WG)). Im südlichen Teil wird die Dorfstrasse von Landwirtschaftszone und WG-Zonen umgeben.

Abb. 5 Ausschnitt Zonenplan rechtskräftig, geoportal.ch (28. Februar 2023)



Entwurf

Mit der Revision der Zonenplanung werden kleinere Arrondierungen um die Dorfstrasse vorgenommen. Die grössten Veränderungen sind im Bereich der Kirche geplant: Der Dorfplatz soll der Oe und die Bauten gegenüber der Kirche von der WG der Kernzone (K) zugewiesen werden. Durch die geplanten Änderungen wird der Ortskern – mit den nun für ihn typischen Zonen (Oe/K) – bereits in der Zonenplanung als solcher wahrnehmbar.

Zonenplan Schutz (Stand Entwurf)

Der Bezirk Schlatt-Haslen verfügt über keinen rechtskräftigen Zonenplan Schutz. Im Rahmen der letzten Ortsplanung um das Jahr 2014 wurde der Teil Schutz zurückgestellt – zurzeit wird der Zonenplan Schutz neu erarbeitet.

Das Gebiet zwischen der Dorfstrasse 24 (Umgebung Feuerwehrdepot) und der Dorfstrasse 48 soll dabei grösstenteils beidseitig der Strasse in die Ortsbildschutzzone II aufgenommen werden. In dieser Zone sind der Charakter von Bebauung, Freiraum und Erschliessung (Strassen und Wege) zu erhalten.

In unmittelbarer Umgebung der Dorfstrasse sind zehn Kulturobjekte als Schutzobjekte vorgeschlagen. Diese versammeln sich fast ausschliesslich ab Höhe des Schulhauses bis um den Dorfplatz. Im Analyseplan Teil Siedlung sind die vorgeschlagenen Objekte markiert (vgl. Beilage B1).

Im Teil Objektschutz Natur sind keine relevanten Inhalte vorgesehen.

Leitbild «kompass» Schlatt-Haslen 2012

Der «kompass» zeigt die Entwicklungsrichtung des Bezirks in verschiedenen Themenbereichen auf. Folgende Leitlinien sind für das BGK relevant:

- Attraktivität von öffentlichen Plätzen und Anlagen gewährleisten;
- Schutz aller Menschen im öffentlichen Bereich gewährleisten;
- (Soziale) Lebensqualität für alle Bewohner sicherstellen;
- ÖV sinnvoll ausbauen;
- Individualverkehr optimieren;
- Umfassende und offene Kommunikation betreiben.

2.1.3 Relevante Planungsvorhaben und Projekte

Rad- und Veloverbindung Haslen – Appenzell

Der gemäss kantonalem Richtplan vorgesehene kombinierte Rad- und Gehweg zwischen Appenzell und Haslen wurde bereits projektiert. Dieser beginnt rund 50 m südlich der Bebauung «Alte Linde». Im Rahmen des BGK ist der Übergang zu diesem Projekt sicherzustellen. In der Gegenrichtung wurde bereits ein Rad-/Gehweg ab Höhe «Schäfli» bis zur Kantons-grenze umgesetzt.

Entwicklung Egg (Quartierplan)

Das Gebiet Egg liegt westlich der Kirche respektive des Dorfplatzes und ist zurzeit fast gänzlich unbebaut. Hier ist eine Bebauung mit fünf Mehr- und vier Einfamilienhäusern geplant. Die Erschliessung wird über den Dorfplatz oder am Dorfplatz entlang erfolgen.

Vorprojekt Dorfstrasse (Entwurf)

Die Wälli AG hat im Jahr 2021 bereits ein Vorprojekt für die Dorfstrasse entwickelt. Dieses basiert mit 5.6 Metern auf einer reduzierten Fahrbahnbreite und dem Betrieb im Mischverkehr. Damit die Geschwindigkeit auf ein angemessenes Mass reduziert werden kann, sind im Bereich des Dorfkerns breite Seitenbänder vorgesehen (vgl. Abbildung unten). Darüber hinaus kennzeichnet sich das Projekt durch folgende Inhalte

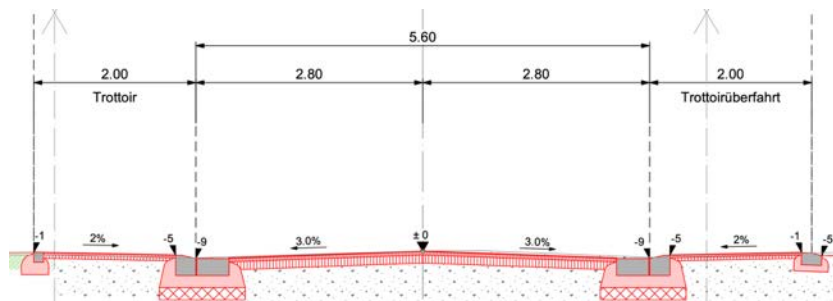
- Trottoirs grösstenteils einseitig (Ausnahme innerer Dorfkern);
- Abgeschrägte Übergänge von Strasse / Trottoir (kein harter Anschlag);
- Übergang Rad-/Gehweg im Süden zu Mischverkehr;
- Aufhebung einzelner Fussgängerstreifen
- Bushaltestellen «Dorf» als Busbuchten;
- Verschiebung Bushaltestelle «Linde» (Fahrbahnhaltestellen).

Das Vorprojekt kann als Grundlage für das BGK beigezogen werden. Es darf aber auch optimiert werden.

Abb. 6 Ausschnitt Vorprojekt Bereich Dorfkern, Wälli AG (30.06.2021) mit Seitenbändern



Abb. 7 Normalprofil für Dorfkern, Wälli AG (30.06.2021) mit Seitenbändern



Fazit

- Eine reduzierte Fahrbahnbreite im Mischverkehr bei tiefen Geschwindigkeiten wird als zweckmässig betrachtet.
- Anordnung und Ausstattung der Bushaltestellen sind zu prüfen.
- Fussverkehrsinfrastruktur ist hinsichtlich Querungen (Fussgängerstreifen) und der Anordnung von Trottoirs zu überprüfen.

2.1.4 Bedürfnisse Bevölkerung

Am 26. Oktober 2022 wurde eine Bedürfnisabklärung in der Begleitgruppe und der Bevölkerung im Rahmen eines World-Cafés durchgeführt. Die Auswertung der Veranstaltung inkl. der Bedürfnisse ist im Anhang A1 aufgeführt.

2.1.5 Weitere Grundlagen

Lärmkataster AI

Alle Bauten entlang der Dorfstrasse halten die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung ein. Mehr als die Hälfte der Bauten liegen sogar unterhalb des Planungswertes. Hinsichtlich des Strassenlärms besteht somit kein Handlungsbedarf. Der Lärmmodellierung wurde ein DTV von rund 2'300 Fahrzeugen zugrunde gelegt. Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2020 (vgl. Kap. 2.3.1) ist dies realistisch.

Abb. 8 Ausschnitt Lärmkataster AI, geoportal.ch
(22. Februar 2023)

gelbe Linie = Tempo 50
rote Linie = Tempo 80
dunkelgrün = Planungswert eingehalten
grün = Immissionsgrenzwert eingehalten



2.2 Analyse Teil Siedlung

2.2.1 Historische Entwicklung

Abb. 9 Wirtschaft «zur Linde», heute



Dorfstrasse

Mit der Gründung einer eigenen Pfarrei um 1647 bildete sich Haslen zu einem Dorf mit eigener Orts- und Kirchgemeinde aus. Die wesentliche Dorferwicklung erfolgte im 19. Jahrhundert. 1901 wurde die barocke Kirche durch eine wesentlich grössere Kirche im neoromanischen Stil ersetzt, weil der Vorgängerbau zu wenig Platz bot. Aus dem 19. Jahrhundert datieren weitere Bauten, welche die Dorferwicklung bis heute widerspiegeln: Schulhaus, Postgebäude, Gasthäuser und Wohnbauten mit teilweise integrierten Geschäftslokalen.

Abb. 10 Historische Karten, swisstopo.ch



Der Gasthof «Linde(n)» liegt im Süden als Einzelgebäude an der «Land»Strasse. Die der Linde gegenüber, auf einer Anhöhe liegende Stammliegenschaft besteht noch, ist aber in sanierungsbedürftigem Zustand. Bis heute ist diese Gliederung der Siedlungsteile ablesbar, da sich die jüngere Bauentwicklung zwischen historischem Dorfkern und Linde nicht auf die Dorfstrasse orientiert, sondern tiefer liegt und von unten über die Strasse «Oberbüel» erschlossen ist.

Mit Ausbau der Dorfstrasse wurde deren Verlauf an die Topografie angepasst und im Bereich des Dorfplatzes nach Westen «gedrückt». Der über den Hügel führende Abschnitt ist als «Alte Leimensteigerstrasse» erhalten.

Abb. 11 Luftbild, 1936, swisstopo

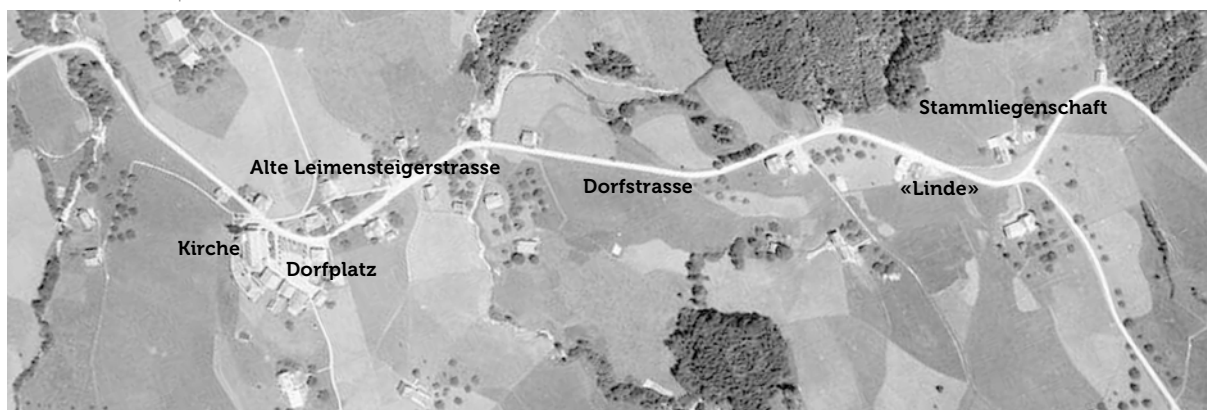


Abb. 12 Blick in Richtung Dorfplatz



Dorfplatz

Die nach Westen abfallende Platzfläche ist von historischer Bebauung gefasst. Die westliche Platzkante bilden drei auf einer Flucht aneinander gebaute giebelständige Häuser. Im Norden des Platzes «trohnt» der Kirchenbau, dessen Zugangsportal auf Strassenniveau liegen, sodass sich die Kirche zusätzlich zu seiner Grösse über den Platz erhebt. Dieser Höhenversatz zum Platz wurde von einer begrünten Böschung überbrückt, sodass kein unmittelbarer Bezug zwischen Platz und Kirche besteht.

Ab ca. 1910 bestand vom Dorfplatz aus in westlicher Richtung eine (Weg-) Verbindung (Unterhaslen) nach Stein, AR.

Abb. 13 Luftbild 1935, Dorfplatz, swisstopo



Die noch heute bestehende Gliederung der Oberflächenmaterialien in Kies / chaussierte Fläche und Wiese bestand bereits in den 1930er Jahren. Erwähnenswert ist das nach Westen geöffnete Baumkarrée: Dieses überspannte die unterschiedlich materialisierten Platzteile und bewirkte einen räumlichen Abschluss gegen die Dorfstrasse.

Abb. 14 Bebauungsstruktur



2.2.2 Baustruktur und Nutzung

Baustruktur

Im engeren Umfeld der Dorfstrasse lassen sich baustrukturell zwei Siedlungseinheiten ablesen: Der historische Dorfkern im Norden mit jüngerer Erweiterung in östlicher Richtung und der südliche, gewerblich durchsetzte Bereich im Süden. Baustrukturell scheinen diese über einen Bebauungsstrang (eine Bautiefe) miteinander verbunden. Während aber die Dorfstrasse im Norden in die Siedlung eingebunden ist, führt sie am südlichen Siedlungsteil überwiegend vorbei.

Fazit

Bei einer baulichen Entwicklung sollen sich die Gebäudeausdehnung und -abstände am bestehenden Umfeld orientieren (Einordnung).

Nutzung

Im Dorf Haslen besteht eine Nutzungsstruktur, die sowohl die Bedürfnisse des Wohnens, des öffentlichen Lebens, als auch der Arbeit befriedigen. Im Dorfzentrum sind Schule, Bezirksverwaltung, Kirche und Gastronomie angesiedelt. Gegen den nördlichen und südlichen Rand finden sich Gewerbebetriebe aus dem Bausegment und Autogaragen. Einzig Möglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs bestehen nicht.

Fazit

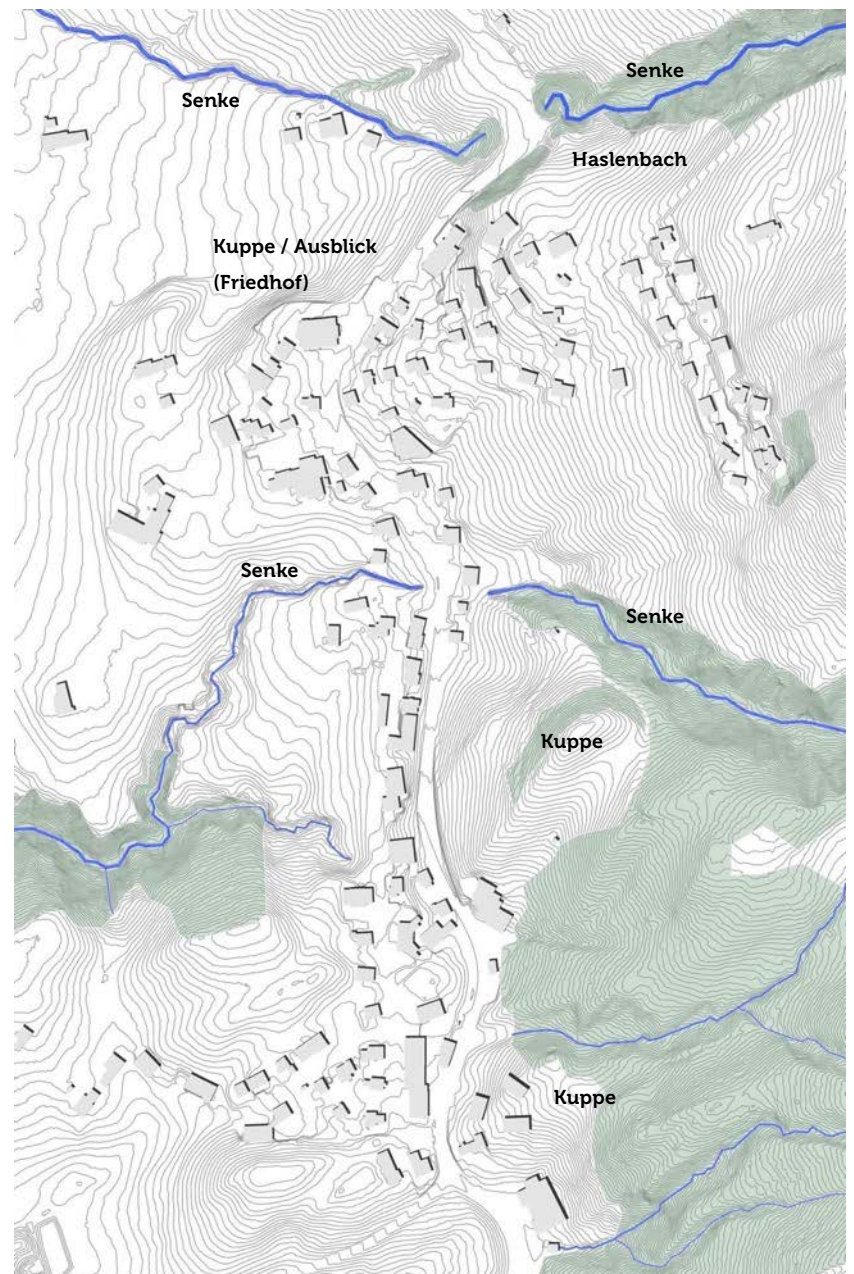
Die im Dorfzentrum angesiedelten öffentlichen und publikumswirksamen Nutzungen sind wichtig für das Dorfleben. Mit dem Strassenraum besteht eine Wechselwirkung; mit dessen Gestaltung können auch die angesiedelten Betriebe an Attraktivität gewinnen und neue angezogen werden. So sind deren Bedürfnisse entsprechend zu berücksichtigen.

2.2.3 Topografie und Gewässer

Topografie

Der annähernd höhenlinienparallele Verlauf der Dorfstrasse und der angeschlossenen Bebauung führt dazu, dass Haslen im Osten durch den Hang begrenzt ist, während sich die Landschaft gegen Westen öffnet.

Abb. 15 Höhenlinien und Bachläufe



Aus der Einpassung der Strasse in den natürlichen Terrainverlauf resultieren Stützmauern, welche das Strassenbild prägen.

Fazit

- Die Ausblicke in westliche Richtung sind prägend für das Dorf. Diese sollten freigehalten, respektive in der Gestaltung herausgearbeitet / inszeniert werden.
- Die Höhe und Materialität erforderlicher Stützmauern sollten den natürlichen Gegebenheiten entsprechen und sich in das Umfeld einfügen.

Gewässer

Die zum Teil bestockten / bewaldeten Bachläufe folgen dem Gefälle, sodass diese zu westostgerichteten, räumlichen Gliederungselementen für das Dorf werden: Der Haslenbach bildet die nördliche Begrenzung des Siedlungsgebiets, während ein weitere Bachlauf dieses mittig quert.

An den Querungsstellen mit der Dorfstrasse sind die Bäche eingedolt geführt. Der südliche Bachlauf im Raum Oberbüel/Linde ist neben seiner Eindolung im Strassenbereich auch im westlich angrenzenden Siedlungsteil eingedolt. Im Falle einer baulichen Entwicklung würde dieser Abschnitt offen gelegt (werden müssen) und so das dritte Gliederungselement bilden.

Fazit

Die Gliederung des Siedlungskörpers und damit des Strassenverlaufes durch die Bachläufe ist geeignet, um in die Gestaltung der Dorfstrasse aufgenommen zu werden. Die Bestockung oder entsprechende Grünstrukturen könnten bis an die Strasse herangeführt werden, sodass die natürliche Gliederung auch im Strassenverlauf erlebbar wird und eine optische Verengung entsteht.

Abb. 16 Orthofoto, geoportal.ch



2.2.4 Grün- und Freiräume

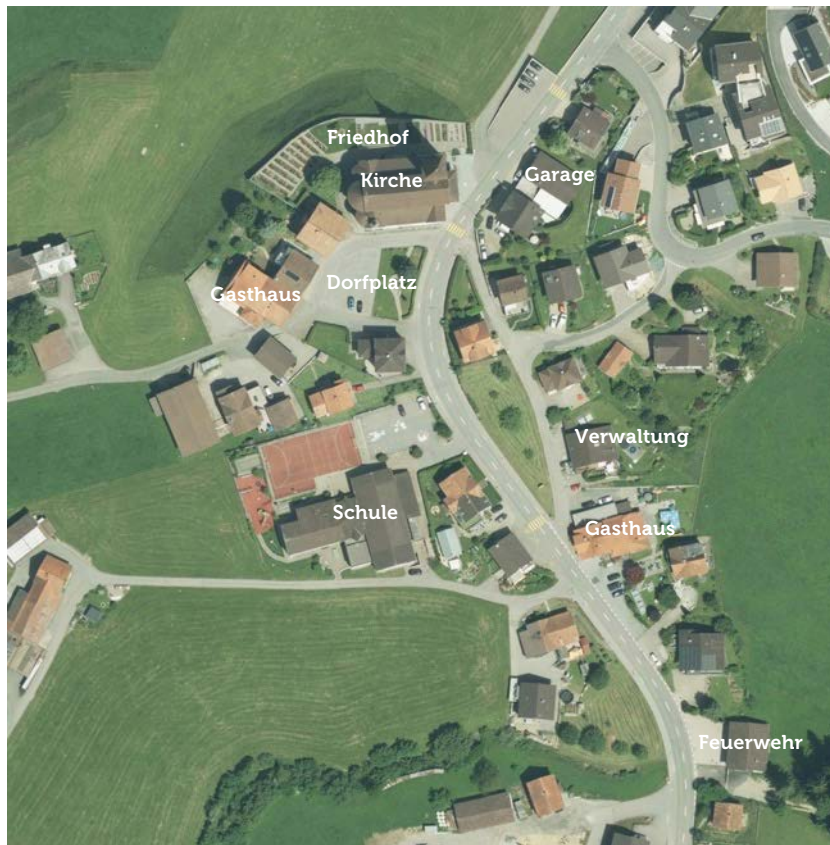
Der Strassenraum ist öffentlich nutzbarer Raum. Insbesondere im Dorfzentrum sollte dieser geeignet sein, der Bevölkerung und Gästen als attraktiver Aufenthaltsort und Kommunikationsraum zu dienen.

Dorfplatz

Der Dorfplatz, wird östlich von der höher gelegenen Dorfstrasse tangiert. Damit ist die Dorfstrasse nicht Teil der als Platz wahrgenommenen Fläche, sondern führt an dieser vorbei.

Fazit

- Es ist zu prüfen, inwieweit Platz und Strasse zu einer Einheit zusammengeführt werden sollten oder ob die Gliederung gestalterisch gestützt werden sollte.
- Die (historische) materielle Trennung der Platzfläche ist zu hinterfragen (vgl. Kap. 2.2.1).



Kirche / Friedhof

Die Kirche / der Kirchenbau ist von innerörtlicher sowie überregionaler Bedeutung für das Dorf. Die Orientierung des Hauptportals und des Turmes auf die Strasse prägt das Strassenbild und den Auftakt des Dorfes von Norden kommend.

Die Eingangs-/ Zugangssituation zum Kirchenraum soll mit dem Öffnen der zum Platz orientierten Seiteneingänge verändert werden.

Fazit

Eine Änderung der Zugangssituation und damit der Ausrichtung hat sowohl Einfluss auf den Platz als auch die Strasse.

Alte Leimensteigerstrasse / Grünbereich

Die zwischen historischem und heutigem Strassenverlauf verbliebene und mit nur einem Gebäude besetzte Fläche bildet als grüner Hügel die zentrale Grünfläche im Dorf (Parzellen Nm. 126, 127, 128). Diese ist planungsrechtlich mit der Festlegung als Freihaltezone gesichert.

Private Vorzonen / Übergangsbereiche

Die privaten Vorzonen und Übergänge zum Strassenraum prägen das Strassenbild massgeblich. Zum einen erfordert die Hanglage eine Einpassung ins Terrain, zum anderen dienen die Vorzonen bei gewerblicher Nutzung häufig als Betriebsflächen. Demzufolge sind der Strasse grossflächige Vorplätze und hohe Stützmauern angegliedert.

Fazit

Mit der Gestaltung des Strassenraumes sind Antworten / Vorschläge zu erarbeiten, welche auch die privaten Flächen einschliessen respektive die Übergänge von Strasse zum privaten Raum klären.

2.3 Analyse Verkehr

2.3.1 Gesamtverkehr

Strassenhierarchie und Ausbaustandard

Gestützt auf die VSS-Normen 40 040 ff. können Strassen verschiedenen Strassentypen zugeordnet werden. Die Dorfstrasse wird dem Typ «Regionalverbindungsstrasse» nach VSS-Norm 40 043 zugewiesen. Diese haben regionale Bedeutung im Strassennetz und weisen kleinere bis mittlere Verkehrsmengen auf. Der Typ wird oft für Gebiete angewendet, in denen übergeordnete Strassentypen wie bspw. Hauptverkehrsstrassen fehlen – dies ist in Haslen der Fall.

Anforderungen

Für Verbindungsstrassen innerhalb besiedelter Gebiete wird auf die Norm Sammelstrassen verwiesen (VSS-Norm 40 044). Der Ausbaustandard für die beiden Sammelstrassentypen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tab. 1 Ausbaustandard gemäss VSS-Norm 40 044

	Hauptsammelstrasse	Quartiersammelstrasse
Anzahl Fahrstreifen	2	2
Ausbaugrössen der Fahrstreifen	normal	reduziert
Öffentlicher Verkehr	Bushalt i.d.R. im Fahrbahnbereich	Bushalt im Fahrbahnbereich
Parken	geregelt, bei Führung ÖV unerwünscht	geregelt oder frei
Gehwege	i.d.R. beidseitig	beidseitig oder einseitig
Anlagen für den leichten Zweiradverkehr	bei stärkerem Zweiradverkehr erwünscht	i.d.R. nicht erforderlich
Fahrbahnmarkierungen	Mittellinie	Mittellinie erwünscht
Grundbegegnungsfall und erforderliche Fahrbahnbreite (FB) Lichtraumbreite (LB)	LW/LW resp. Bus/Bus = 6.70 m (FB) 7.30 m (LB)	LW/PW = 5.90 (FB) 6.40 m (LB) örtlich LW/LW bei 30 km/h = 6.00 m (FB) 6.60 m (LB)
Belastbarkeit	bis 800 Fz./h (DTV ca. 8'000 Fz)	bis 500 Fz./h (DTV ca. 5'000 Fz)

Die Zuordnung der Dorfstrasse zu den oben aufgeführten Ausbaustandards der Sammelstrassentypen ist nicht eindeutig. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen (DTV ca. 2'500 Fz) und der eher siedlungsorientierten Ausrichtung sind die Anforderungen einer Quartiersammelstrasse jedoch zutreffender.

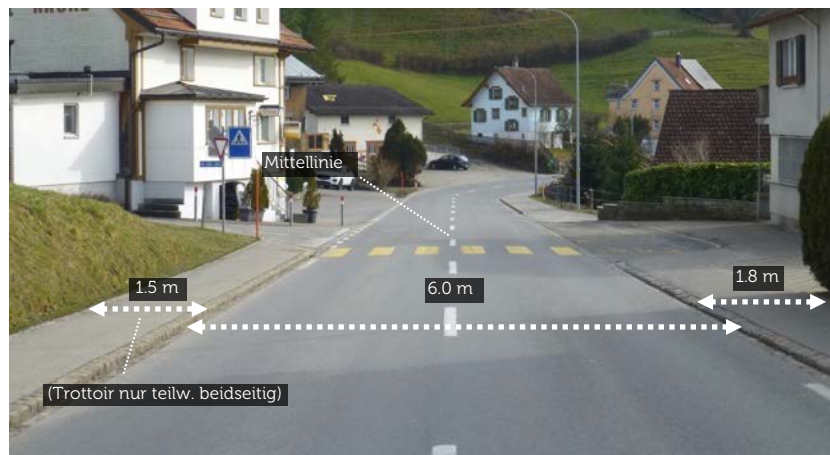
Bestand

Der Vergleich des heutigen Strassenraums mit den Anforderungen gemäss VSS-Norm (Quartiersammelstrasse) ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Tab. 2 Bestehender Strassenraum Dorfstrasse Haslen

	Dorfstrasse Haslen	Bemerkung
Anzahl Fahrstreifen	2	entspricht der Norm
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestelle (eine Ausnahme «Dorf» Ri. App.)	entspricht grundsätzlich der Norm
Gehwege	i.d.R. einseitig – im Kern teilweise beidseitig (1.5 m – 1.8 m breit)	entspricht mehrheitlich der Norm (Dimensionierung zu schmal)
Anlagen für den leichten Zweiradverkehr	keine Veloinfrastruktur vorhanden	entspricht der Norm
Fahrbahnmarkierungen	Mittellinie	entspricht der Norm
Fahrbahn	6.0 – 6.2 m in Geraden 6.8 – 7.8 m in Kurven	entspricht der Norm

Abb. 17 Üblicher Strassenaufbau Dorfstrasse, Eigene Aufnahme



Hinsichtlich seiner Proportionen ist der Strassenraum sehr heterogen ausgestaltet. Es lässt sich kein einheitliches Bild erkennen – das Verhältnis von Fahrbahn zu Seitenbereich ist immer unterschiedlich.

Fazit

- Die Dorfstrasse entspricht in ihrer Dimensionierung und dem Ausbaustandard den Anforderungen der VSS-Norm (Quartiersammelstrasse). Die Gestaltung hat sich daran auszurichten – bei Bedarf können aber auch Elemente von Hauptsammelstrassen integriert werden.
- Aufgrund der Bedeutung in der Siedlung sowie im Fuss- und Veloverkehrsnetz sind auf der Dorfstrasse sowohl mehr als auch grössere Flächen für den FVV bereitzustellen.

Verkehrsaufkommen

Innerhalb des Projektperimeters liegen zwei Verkehrsmessungen vor. Nachfolgend eine Auflistung der Zählstandorte und die Zeiträume der Zählungen:

- Höhe Dorfstrasse 46a/48 | 23. Juni 2020 bis 2. Juli 2020
- Höhe Dorfstrasse 35/37 | 2. Juli 2020 bis 10. Juli 2020

Tab. 3 Kennzahlen aus der Verkehrsmessung

	Höhe Dorfstr. 46a/48 (Bereich Kirche)	Höhe Dorfstr. 35/37 (Bereich ehemalige Post)
Geschwindigkeit V85	51 km/h	44 km/h
Geschwindigkeit Vmax	78 km/h	64 km/h
Geschwindigkeit V50	40 km/h	37 km/h
Tagesverkehr DTV	2'504 Fz	2'375 Fz
Anteil Schwerverkehr	14.4 %	6.5 %
Anteil Zweiradverkehr	10.1 %	9.1 %

Die Messungen wurden direkt aufeinanderfolgend durchgeführt. Die stark voneinander abweichenden Schwerverkehrsanteile sind deshalb nicht direkt nachvollziehbar. Gemäss Auskunft der Kantonspolizei ist ein Zusammenhang mit der «Heuzeit» wahrscheinlich. Traktoren inkl. Ladewagen werden ebenfalls als Schwerverkehr erfasst. Über das gesamte Jahr verteilt sei ein Schwerverkehrsanteil von 6 bis 7 % realistischer.

Begegnungswahrscheinlichkeit zweier Grossfahrzeuge (rechnerisch)
 Das Begegnen zweier Grossfahrzeuge (z.B. Lastwagen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge) erfolgt auf dem gesamten Streckenabschnitt rechnerisch tagsüber ca. 1- bis 1.5-mal pro Stunde – im Bereich des Ortskerns etwa alle 3.5 Stunden. Da dieser Begegnungsfall somit regelmässig vorkommt, sind zumindest punktuell ausreichend Flächen dafür anzubieten.

Für die Berechnung wurde ein DTV von 2'500 Fahrzeugen, ein Schwerverkehrsanteil von 6.5 % und eine gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h verwendet.

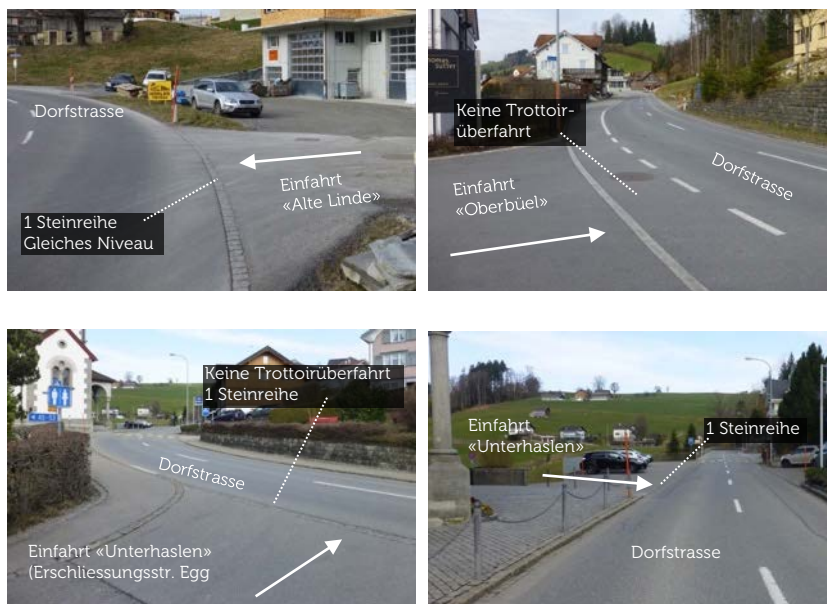
Verkehrsregime

Vortrittsregime

Bei der Dorfstrasse handelt es sich rechtlich um eine Nebenstrasse. Fahrzeuge auf der Dorfstrasse sind nicht per se vortrittsberechtigt. Angrenzende Strassen haben normalerweise Trottoirüberfahrten oder die Markierung/Signal «Kein Vortritt» und sind deshalb vortrittsbelastet. An einigen Knoten ist die rechtliche Vortrittsituation nicht klar. Es fehlen

Trottoirüberfahrten oder die Anzahl der Steinreihen² lässt nicht eindeutig auf einen Rechtsvortritt schliessen. Es betrifft die nachfolgenden vier Knoten. Es ist davon auszugehen, dass es hier in der Praxis aufgrund der Rücksichtnahme der Autofahrer untereinander aber wohl kaum zu unklaren Situationen oder Unfällen kam. Trotzdem ist im Rahmen des BGK an diesen Knoten eindeutige und klare Verhältnisse zu schaffen.

Abb. 18 Verzweigungen mit unklaren Vortrittsverhältnissen, Eigene Abbildungen

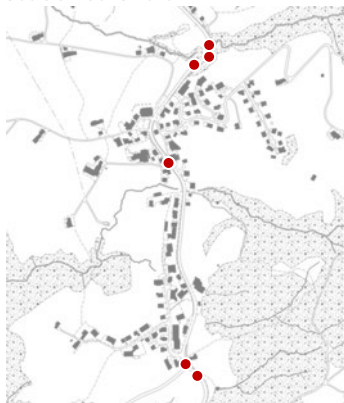


Temporegime

Auf der Dorfstrasse gilt «Generell 50». Die Wechsel von Tempo 50 auf Tempo 80 (oder umgekehrt) befinden sich im rund 50 m westlich der Überbauung Schmidhus und ebenfalls rund 50 m südlich der Einfahrt der neuen Überbauung «Alte Linde».

² Ab zwei Steinreihen gilt eine Strasseneinfahrt als vortrittsbelastet. Anmerkung: Gemäss Bundesgericht gilt bei unklaren Verhältnissen immer Rechtsvortritt.

Abb. 19 Übersicht der Unfälle



Unfallgeschehen

Die Kantonspolizei hat eine Übersicht mit den polizeilich registrierten Unfällen der letzten zehn Jahre (2013 – 2022) erstellt. Innerhalb des Projektperimeters fanden in diesem Zeitraum sechs Unfälle mit Leichtverletzten statt. Bei 2/3 der Unfälle handelt es sich um Schleuder-/Selbstunfälle. Zudem gab es einen Einbiegeunfall an der Kreuzung mit der Liststrasse. Einzig letzterer deutet auf ein Defizit an der Infrastruktur hin. Hier ist im Rahmen des BGK deshalb für optimale Sichtverhältnisse zu sorgen.

Gemäss Network Safety Management (NSM) ist die Dorfstrasse bei den Unfällen sowohl nach Unfallmuster als auch nach Unfallschwere jedoch nicht auffällig.

2.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Bewegter Verkehr

Die Dorfstrasse fungiert als wichtige Verbindungsstrasse zwischen Appenzell und Teufen. Sie ist im gesamten Bereich im Zweirichtungsverkehr befahrbar und mit einer Mittellinie markiert, welche die Fahrrichtungen unterteilt. Die Dorfstrasse wird deshalb tendenziell verkehrsorientiert wahrgenommen.

An einigen Orten sind die Sichtverhältnisse von untergeordneten Strassen auf die Dorfstrasse oder auf die Trottoirs entlang der Dorfstrasse eingeschränkt. Dies hängt i.d.R. zusammen mit Einfriedungen oder nicht überblickbaren Geländeänderungen wie Böschungen. Auf der Dorfstrasse fahrend sind zudem die erforderlichen Sichten auf Wartebereiche von Fussgängerstreifen oft nicht vorhanden (vgl. auch Schwachstellen in Kap. 2.3.5).

Ruhender Verkehr

Im Strassenraum der Dorfstrasse sind heute keine Abstellplätze markiert. In unmittelbarer Nähe zur Dorfstrasse befinden sich einzelne öffentliche Abstellanlagen:

- Nördlich der Kirche = ca. 12 nicht markierte Abstellplätze
- Auf dem «Dorfplatz» = ca. 13-15 nicht markierte Abstellplätze

Im Rahmen der vorliegenden Planung kann die Anordnung der öffentlichen Abstellplätze optimiert resp. verdeutlicht werden.

Die gewerblichen Nutzungen entlang der Dorfstrasse wie beispielsweise Autogaragen, Restaurants, Schreinerei, Schule etc. verfügen meist über mehrere private Abstellplätze in unmittelbarer Umgebung des Gebäudes. Grössere Anlagen sind im Analyseplan Verkehr gekennzeichnet (vgl. Beilage B2). Einige davon sind direkt über die Dorfstrasse erschlossen

(Bsp.: Krone oder Subarugarage) – dies erfordert bei Ein- und Ausfahrten Manöver auf der Fahrbahn.

Private Grundstücke weisen nur selten über direkte Zu- und Wegfahrten zu den jeweiligen PP resp. Garagen auf. Normalerweise besteht ein privater Vorplatz, der für ein Fahrmanöver ausserhalb des öffentlichen Strassenraumes ausreicht.

Handlungsbedarf / Fazit

- Mittellinie mindestens im Bereich des «Ortskerns» entfernen, um die verkehrsorientierte Erscheinung zu minimieren. Insbesondere im Bereich der auf die Strasse orientierten Gebäude besteht die Chance einer siedlungsorientierteren Wahrnehmung gegenüber dem heutigen Zustand.
- Anordnung der öff. Abstellplätze vorgeben, damit eine effiziente Nutzung sichergestellt werden kann.
- Rückwärts ausparken auch von privaten Grundstücken – sofern möglich – durch geeignete PP-Anordnung reduzieren.
- Prüfung Reduktion der Geschwindigkeiten insbesondere zur Verbesserung der Sichtverhältnisse.

2.3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

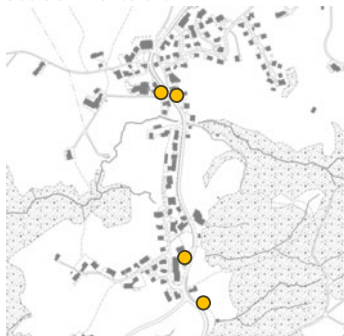
Heutiges Angebot

Das Dorf Haslen wird durch die Postautolinie 191 (Eggerstanden–Appenzell–Teufen) mit dem ÖV erschlossen. Zwischen 05.45 und 07.15 Uhr sowie zwischen 17.00 und 18.00 Uhr verkehren die Postautos halbstündlich - ansonsten nur unregelmässig. Da die Kursintervalle respektive die Anzahl der Abfahrten der heutigen Buslinie zu gering ist, gilt der Bezirk Schlatt-Haslen, theoretisch betrachtet, als nicht mit dem ÖV erschlossen³. Das Angebot im Dorf Haslen kann höchstens als Grundangebot bezeichnet werden. Dieses Grundangebot wird ergänzt durch den PubliCar⁴.

³ Je Richtung verkehren an einem normalen Wochentag 12 Postautos. Link Berechnungsmethodik: <https://www.are.admin.ch/verkehrerschliessung>

⁴ Beim Publicar (auch Rufbus genannt) können Fahrten von Privatpersonen angemeldet werden. Fahrten mit ähnlichen Reisezielen werden anschliessend gebündelt ausgeführt. Die Kosten sind leicht höher als ein herkömmliches ÖV-Ticket.

Abb. 20 Übersicht Haltestellen



Ausgestaltung Haltestellen

Innerhalb des Planungssperimeters befinden sich zwei Bushaltestellen (vie Haltebereiche). Die Haltestelle «Linde» befindet sich im Süden des Dorfes – die Haltestelle «Dorf» im Bereich der alten Post resp. des Restaurants Krone. Mit Ausnahme der Haltestelle «Dorf» Richtung Appenzell (Busbucht) sind alle Haltestellen Fahrbahnhaltestellen. Bei der Haltestelle «Linde» Richtung Appenzell wird möglicherweise die private Fläche für den Haltevorgang mitbenutzt. Die Haltestellen haben keine Haltekannten und sind nicht behindertengerecht.

Gemäss Auskunft der Betreiber der Buslinie (Postauto) handelt es sich bei der Haltestelle «Dorf» zurzeit um Zeitvergleichshaltestellen. Im Falle von Frühzeitigkeiten werden teilweise kleinere Wartezeiten bis zur offiziellen Abfahrtszeit notwendig (ca. 1 bis 3 Minuten). Der Unterschied zu Standzeiten liegt darin, dass ein Ausgleich nicht immer stattfindet. Sinnvollerweise sind solche Haltestellen als Busbuchten angelegt. Es besteht die Möglichkeit, die Zeitvergleichshaltestelle auch auf eine andere Haltestelle umzulagern – sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebiets.

Handlungsbedarf / Fazit

- Die Haltestellen sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz behindertengerecht auszugestalten.
- Zugänge zu den Haltestellen sind möglichst direkt und sicher anzulegen (Querungen etc.)
- Zeitvergleichshaltestellen sind innerhalb oder ausserhalb des Perimeters zu ermöglichen.

2.3.4 Veloverkehr (VV)

Auf der Dorfstrasse verlaufen nachfolgende Velorouten von SchweizMobil. Es existieren Routen von nationaler bis lokaler Bedeutung.

Tab. 4 Übersicht über SchweizMobil Velorouten

Route	Bedeutung	Verlauf in Haslen (Routenführung)
4 Alpenpanoramaroute	national	Teufen-Appenzell (gesamte Dorfstrasse)
42 Appenzelleroute	regional	Appenzell-Alte Linde-Liststrasse-Stein AR
99 Herzroute	regional	Anker-Schlatt-Leimensteig-Dorfstrasse-Liststrasse-Stein AR
222 Kulinarische Appenzeller Route	lokal	Schlatt-Leimensteig-Dorfstrasse-Liststr.-Stein AR
998 Appenzeller Aus-sichtsrouten	lokal	Teufen-Dorfstrasse-Liststrasse-Stein AR

Im kantonalen Richtplan ist die Dorfstrasse als Hauptroute Typ Komfort ausgewiesen. Eine Infrastruktur für den Veloverkehr gibt es nicht. Der Veloverkehr wird auf der ganzen Länge im Mischverkehr geführt.

Die Schwachstellen wurden im Zusammenhang mit der letzten Richtplanrevision erhoben. Die gesamte Dorfstrasse wird als lineare Schwachstelle bezeichnet. Aufgrund fehlender Veloverkehrsanlagen werden Velos auf Trottoirs verdrängt. Innerorts wird die Markierung eines Velostreifens und/oder die Demarkierung der Leitlinie als mögliche Massnahmen definiert. Ausserorts könnten gemeinsame Rad- und Gehwege umgesetzt werden.

Handlungsbedarf / Fazit

- Zur Gewährleistung einer sicheren Veloinfrastruktur sind die erfassten Schwachstellen zu beheben.
- Velostreifen sind zumindest zu prüfen;

2.3.5 Fussverkehr (FV)

Für die vorliegende Planung sind zwei Arten von Fusswegen von Relevanz: Schul-/Alltagswege sowie Wanderwege. Aufgrund der verschiedenen Nutzer weichen die Führungen voneinander ab. Die Schul-/Alltagswege sind die wohl am meisten begangenen Wege der Bevölkerung von Haslen. Sie dienen insbesondere den Schülern als direkteste und sicherste Verbindung zur Schule. Im Gebiet Oberbüel führen diese Wege, obwohl ein Abschnitt offiziell nicht besteht – abgewandt von der Dorfstrasse.

Die Wanderwege werden gegenwärtig vom Bezirk geprüft und neu festgelegt. Deren Auflage hat vor Kurzem stattgefunden. Im Bereich der südlichen Dorfstrasse sollen einige Wanderwege in die Bereiche ausserhalb des Baugebiets umgelegt werden. «Nur» noch im Bereich des Ortskerns führen Wanderwege entlang der Dorfstrasse. Die meisten Wanderwege führen künftig über den Dorfplatz. Das aufgelegte Wanderwegnetz wird in der Beilage B2 dargestellt.

In den nachfolgend aufgeführten Schwachstellen, die im Rahmen der kantonalen Richtplanung Teil Fussverkehr erhoben wurden, wird insbesondere erwähnt, dass die Sicht auf Querungen und deren Beleuchtung ungenügend sind. Zudem werden die zu schmalen oder teilweise fehlenden Trottoirs bemängelt. Die Breiten der Gehbereiche variieren stark und sind mit Breiten von unter 2 m überall zu schmal. Fussgänger empfinden dadurch vermehrt eine gewisse Unsicherheit (subjektiv).

Abb. 21 Ausschnitt Analyseplan Teil Fussverkehr,
 asa AG (21. November 2016)



Tab. 5 Optimierungsbedarf Fussverkehr, asa AG
 (21. November 2016)

rot = besonders relevante Schwachstellen
 für vorliegendes BGK

Nr.	Art	Prio.	Beschrieb
04_F03N	Netzerg.	C	Gehbereich Ost fehlt/unterbrochen Konflikt Parkierung/Ausfahrt
04_F03Q	Querung	A	Sicht ungünstig hohe Geschwindigkeiten Unzureichende Beleuchtung
04_F02Q	Querung	B	Markierung FGS ungenügend Sicht ungünstig
04_F01L	linear	C	Wegprofil zu schmal (1.5-2.0 m) Sichtbeziehung ungünstig
04_F04Q	Querung	B	Beleuchtung ungenügend Konflikt mit ÖV und MIV Geschwindigkeiten nicht angemessen
04_F04N	Netzerg.	C	Gehbereich West zu schmal (1.5-2.0 m) Gehbereich Ost fehlt/unterbrochen Konflikt Parkierung
04_F03P	punktuell	B	Wartebereich Bus ungeschützt/überfahrbar fehlende Haltekante
04_F05Q	Querung	C	Sicht ungünstig Annäherungsbereich ungeschützt/überfahrbar
04_F05N	Netzerg.	C	Gehbereich West zu schmal (1.5-2.0 m) Gehbereich Ost fehlt
04_F04P	punktuell	C	Wartebereich Bus ungeschützt fehlende Haltekante
04_F06N	Netzerg.	A	Gehbereich fehlt
04_F06Q	Querung	A	Beleuchtung ungenügend Geschw. Nicht angemessen Konflikt mit Ausfahrt / MIV
04_F05P	punktuell	B	Beleuchtung ungenügend Wartebereich ungeschützt/überfahrbar Haltekante fehlt
04_F07N	Netzerg.	B	Gehbereich fehlt Umwegfaktor erheblich

Handlungsbedarf / Fazit

- Die Querungen für den Fussverkehr sind sicher auszugestalten – der Fokus liegt auf der Querungsstelle auf Höhe der Krone.
- Es ist eine zumindest einseitig durchgängige Infrastruktur für den Fussverkehr anzubieten, die einen sicheren Aufenthalt im öff. Raum sichert.
- Für Schüler aus den südlichen Gebieten ist eine durchgängig rückwärtige Schulwegverbindung parallel zur Dorfstrasse zu prüfen.
- Insbesondere die Bereiche der Wanderwege (Visitenkarte) sind sicher und attraktiv zu gestalten.
- Publikumsorientierte Nutzungen sind mit genügend grossen und attraktiven Vorbereichen zu gestalten.

2.3.6 Strassenzustand

Baulicher Zustand

Pendenz:

Kapitel durch Gemeinde und/oder LBA ergänzen.

Werkleitungen

Von den Eigentümern der Werkleitungen wurde kein Sanierungsbedarf mitgeteilt.

2.4 Handlungsbedarf

In diesem Kapitel werden die Fazite der vorangegangenen Kapitel zusammengeführt und jeweils kurz erläutert, wie mit den einzelnen Themen strategisch umgegangen wird resp. welche Punkte nicht berücksichtigt werden können. Die verschiedenen Fazite können aufgrund der verschiedenen Grundlagen/Instrumente unterschiedliche Inhaltstiefen aufweisen.

Tab. 6 Strategische Übersicht

Thema / Grundlage	Fazit/Handlungsbedarf	zu berücksichtigen?
Kantonaler Richtplan	Berücksichtigung der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse v.a. von schwächeren Verkehrsteilnehmern inkl. Erhöhung Verkehrssicherheit	X
	Anstreben guter Strassenraumgestaltung	X
	Anstreben von weiteren gestalterischen und verkehrstechnischen Begleitmassnahmen zur Verkehrsberuhigung	X
	Starke Trennwirkung Strasse minimieren	X
	Abstimmung Geh-/Radweg Appenzell bis Haslen	X
Strassengesetz	Aufnahme Flurstrasse Gebiet Egg ins Bezirksstrassennetz	im QP Egg geregelt
Gesamtverkehrsstrategie (GVS)	Stärkung Veloverkehr durch attraktive und sichere Infrastruktur (insb. Velo-PP bei Haltstellen und öff. Einrichtungen)	X
	Optimierte Parkierung in der Siedlung	X
	ÖV-Angebot im Alltag stärken	X
	Direkte, attraktive und sichere Fusswege	X
	Aufenthaltsqualität im öff. Verkehrsraum erhöhen	X
	Potenzial Kombination Verkehrsmittel nutzen (Umstiege)	X
Raumentwicklungskonzept (REK)	Im inneren Bereich (Dorfkern) Übergang privat zu öffentlich über halbprivate Bereiche (n. Mögl. Verhältnis Fahrbahn zu Seitenbereiche = 30 / 40 / 30)	X
	Einbindung Dorfstrasse im äusseren Bereich in Grünraum	X
	Koordiniertes Verfahren für Projektentwicklung	X
	Ortseingänge als Eingangstore ausgestalten	X
	Freihaltung gliedernder Freiraum im Bereich Feuerwehr	X
	Erhalt von Einzelbäumen als grüne Punkte	X
	Baumreihe entlang Dorfstrasse im südlichen Bereich	teilw. zu berücksichtigen > aufgrund Platz- / Eigentumsverhältnisse nur abschnittsweise möglich
ZP Schutz	Beachtung Schutzobjekte Kultur in unmittelbarer Umgebung	X
«kompass» Bezirk	Attraktivität von öffentlichen Plätzen und Anlagen gewährleisten	X
	Schutz aller Menschen im öffentlichen Bereich gewährleisten	X
	(Soziale) Lebensqualität für alle Bewohner sicherstellen	X
	ÖV sinnvoll ausbauen	X
	Individualverkehr optimieren	X
	Umfassende und offene Kommunikation betreiben	X
Vorprojekt Dorfstrasse	Sicherung Übergang zu Geh- und Radweg (Nord und Süd)	X
	Reduzierte Fahrbahnbreite im Mischverkehr bei tiefen Geschwindigkeiten	X

	Prüfung Anordnung und Ausstattung Bushaltestellen	X
	Überprüfung Fussverkehrsinfrastruktur hinsichtlich Querungen (Fussgängerstreifen) und der Anordnung von Trottoirs	X
Inputs Bevölkerung zu Dorfplatz	Aufhebung nördliche Zufahrt	X
	Prüfung Haltestelle / Wendemöglichkeit Schulbus	X
	Gestaltung: multifunktional / Pflasterung / Bepflanzung / Sitzmöglichkeiten / PP / Unterflurcontainer / Mögl. kl. Veranstaltungen	X
	Aussenstuhlung Restaurant	X
	Erhalt Brunnen	X
	Orientierung seitlicher Ausgang Kirche Ri. Platz	X
	Prüfung FV-Führung in resp. über Platz	X
	Prüfung PP-Bewirtschaftung	X
Inputs Bevölkerung zu Dorfstrasse	Prüfung rückwärtige Schulwegverbindung	X
	Prüfung Geschwindigkeitsreduktion (T30)	X
	Prüfung Aufhebung FGS vor Kirche	X
	Verbreiterung Trottoir westseitig	X
	Prüfung Aufhebung östliches Trottoir	X
	Prüfung Rückbau Abschnitt alte Leimensteigstr.	nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen)
	Prüfung Einbahn Alte Leimensteigstr.	nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen)
	Prüfung separate Zufahrt Lehrer-PP (allenfalls Kombination Schulbus im Einbahnverkehr)	X
	Neugestaltung Pärkli Parz. 128	nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen)
	Sichtbeziehung von Süd auf Kirche wahren	X
	Prüfung neues Parkhaus Kirche nördlich heutiger PP	nicht zu berücksichtigen > Einpassung schwierig / kein übermässiger PP-Bedarf
	Ortseingänge schmücken	X
	Prüfung Kandelaber mit Bewegungsmeldern	X
	Prüfung Haltestelle «Linde» als Busbucht (letzte Überholmöglichkeit)	X
übrigen Punkte sind bereits bei anderen Themen in Tab. aufgeführt		
Analyse Baustruktur / Nutzung	Orientierung bauliche Entwicklung am bestehenden Umfeld im Bereich Platz (Einordnung hinsichtlich Abstände etc.)	X
	Erhöhung Attraktivität öff. und publikumswirksame Nutzungen durch Strassenraumgestaltung	X
Analyse Topografie / Gewässer	Erhalt Ausblicke nach Westen resp. Inszenierung durch Gestaltung	X
	Stützmauern hinsichtlich Material und Höhe in Umgebung einfügen	X
	Aufnahme Bachläufe in Gestaltung	X
Analyse Grün- / Freiräume	Prüfung Zusammenwachsen Platz und Dorfstrasse zu Einheit	X
	Materielle Trennung Platzfläche hinterfragen	X
	Überprüfung Zugangssituation Kirche und deren Auswirkungen	X
	Übergänge öff. zu privat klären	X
	Ausrichtung Strassenraum an Quartiersammelstrasse gem. VSS	X

Analyse Gesamtverkehr	Vergrösserung Flächen für FVV	im Vorprojekt bereits teilw. berücksichtigt
	Sicherung Begegnungfall LW-LW zumindest punktuell	im Vorprojekt berücksichtigt
	Klärung Vortrittssituationen an Knoten	im Vorprojekt berücksichtigt
	Optimierung Sichtverhältnisse am Knoten mit Liststrasse	X
Analyse MIV	Entfernung Mittellinie mind. im Dorfkern;	im Vorprojekt (wohl) berücksichtigt
	Anordnung öff. PP optimieren	X
	Rückwärts ausparken n. Mögl. durch Neuordnung priv. PP reduzieren	X
	Anbindung Überbauung Egg an Dorfstrasse im Bereich Dorfplatz	X
	Prüfung Reduktion Geschwindigkeit zugunsten Sichtverhältnisse	X
Analyse ÖV	Behindertengerechte Ausgestaltung Haltestellen	X
	Direkte und sichere Zugänge zu Haltestellen	X
Analyse Veloverkehr	Prüfung Velostreifen	kann nicht berücksichtigt werden: Fahrbahn benötigt min. 7-8 m (Kernfahrbahn) – notwendiger Platz nicht vorh.
	Demarkierung Mittellinie	im Vorprojekt (wohl) berücksichtigt
	Gemeinsame Geh- und Radwege ausserorts	im Vorprojekt berücksichtigt
Analyse Fussverkehr	Sichere Ausgestaltung Querungen (Fokus Querung Krone); (alfällig rückwärtige Schuwegverbindung zur Dorfstrasse)	X
	Mindestens einseitige Infrastruktur durchgehend	X
	Insb. Wanderwege attraktiv gestalten	X
	Attraktive Vorbereiche für publikumsorientierte Nutzungen	X

2.5 Strategie

2.5.1 Räumliche Gliederung / Segmente Strasse

Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung, der Ortsbaulichen Einpassung, sowie der begleitenden Bebauung und Nutzung lässt sich der Planungsperimeter räumlich in drei Hauptsegmente gliedern:

- Segment A = Dorfkern;
- Segment B = Dorfstrasse;
- Segment C = Landstrasse.

Der mit dem Segment A verwobene Dorfplatz nimmt aufgrund seiner tangentialen Lage zur Strasse eine Sonderstellung ein (vgl. Kap. 2.5.2).

Abb. 22 Segmentierung, unbestimmter Massstab



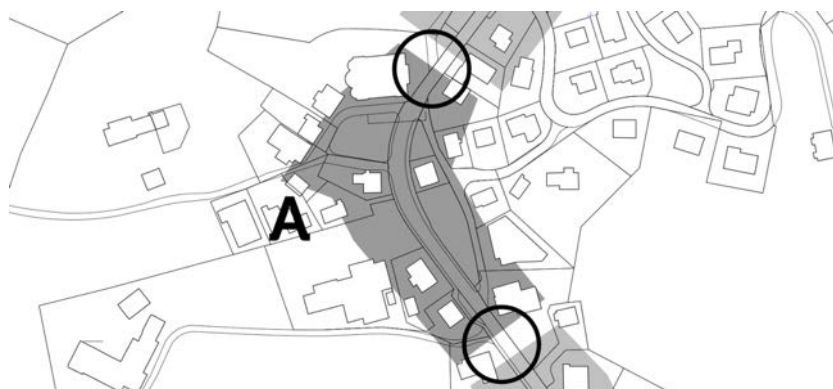
Segment A -Dorfkern und Dorfplatz

Das Segment A umfasst den zentralen, historisch geprägten Dorfkern von Haslen zwischen Kirchvorplatz im Norden und dem Gasthaus «Krone» im Süden. Westlich ist der Dorfplatz angegliedert. Die Gebäude orientieren sich mit ihren Vorderseiten und pittoresken Giebelflächen auf die Strasse (und den Platz).

Durch die Neigung des Platzes nach Westen treten die platzbegrenzenden Gebäude, von der Strasse aus betrachtet, in den Hintergrund. Der Kirchenbau nimmt eine hervorgehobene Stellung ein, da er sich auf das höher gelegene Strassenniveau und nicht auf den Platz orientiert.

Abb. 23 Segment A, Ausdehnung, unbestimmter Massstab

Referenzbild Segment A (tomtom Karten)



Tab. 7 Qualitäten / Mängel Segment A

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> historisch geprägtes Ortsbild von hoher Bedeutung (historische Bebauung überwiegend erhalten) Kirchgebäude /-turm: bestimmen das Ortsbild strahlen über das Dorf hinaus (Landmarke) bilden nördliche Platzbegrenzung 	
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> Zentrumsfunktionen stärken den Dorfkern: Kirche, Schule, Verwaltung, Gastronomie Bushalt im Dorfkern unterstützt Zentrumsfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> Zugänge stehen teils zu nahe an der Strasse (hauptsächlich Krone)
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> durchgrünter Ortskern Bushaltestellen und Wartebereiche zusammen mit Dorfplatzgestaltung entwickeln Stützmauern / Einfriedungen sind Bestandteil des Ortsbildes 	<ul style="list-style-type: none"> Vorplatzgestaltung: Oberflächenmaterialien der privaten Vorzonen und Trottoirs sind häufig nicht aufeinander abgestimmt grossflächige Vorplätze und Parkierungsflächen beeinträchtigen das Dorfbild.
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Bushalt im frequentierten Dorfkern Flächiges «Wegbedürfnis» im Bereich Dorfplatz Redimensionieren der / des Trottoirs in Zusammenhang mit der Dorfplatzgestaltung Anhäufung verschiedener Fusswegfunktionen und somit grösste Freq (Schule, Kirche, Rest., Bus, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Trottoirs sind nicht durchgehend vorhanden und meist zu schmal Fussgängerübergänge teils unvorteilhaft gesetzt Ausstattung Bushaltestellen und Sichtverhältnisse im Bereich Haltestelle Ausgestaltung Kurvenbereich (Überhöhung, Breite)

Segmente B – Dorfstrasse

Die Segmente B umfassen die Strassenabschnitte, welche vom Dorfkern nach Norden und Süden weiterführen und den Übergang zu den Segmenten C bilden. Das Segment B Nord erstreckt sich vom Kirchvorplatz bis zum Gebäude vor dem Kurvenbereich, das südliche vom Gasthaus «Krone» bis zum Feuerwehrdepot, respektive dem querenden Bachlauf. Die Segmente B sind Teil des Dorfes. Die begleitenden Gebäude sind historisch durchsetzt, orientieren sich aber bereits nicht mehr direkt auf die Strasse.

Abb. 24 Segment B Nord, Ausdehnung

Referenzbild
Segment B Nord (tomtom Karten)

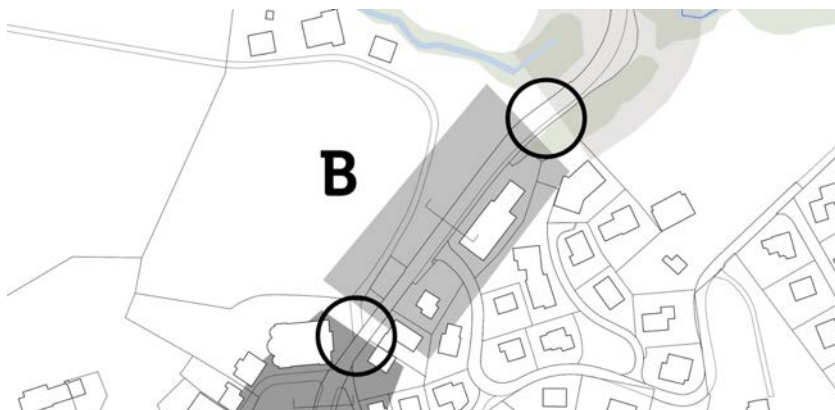
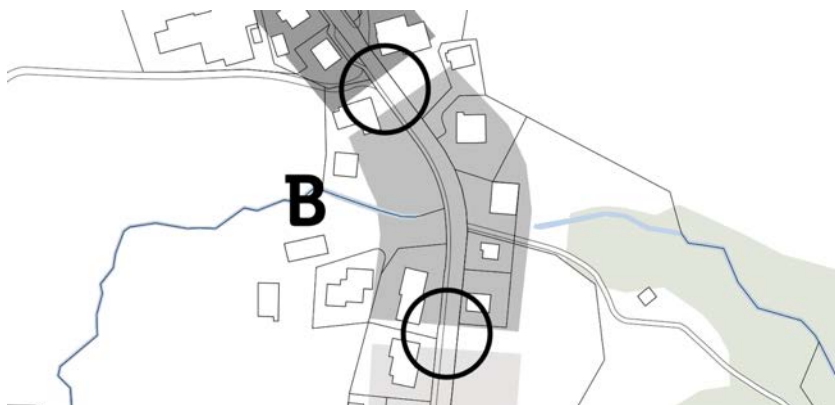


Abb. 25 Segment B Süd, Ausdehnung

Referenzbild
Segment B Süd (tomtom Karten)



Tab. 8 Qualitäten / Mängel Segmente B

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> historisch durchsetzt (Süd) Norden: Übergangsbereiche mit einseitiger Bebauung und Aussicht in Landschaft 	
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> gemischte Nutzungen 	
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> Private Gartenanlagen unterstützen das ländliche Erscheinungsbild Stützmauern / Einfriedungen sind Bestandteil des Ortsbildes 	<ul style="list-style-type: none"> Vorplatzgestaltung: grossflächige Vorzonen (Vorplätze / Parkierungsflächen) auf das Ortsbild abstimmen (Kirche, Krone, Feuerwehrdepot) Oberflächenmaterialien der privaten Vorzonen und Trottoirs aufeinander abstimmen Gestaltung und Höhe von Stützmauern entsprechen teilweise nicht dem dörflichen Bild
Verkehr		<ul style="list-style-type: none"> Breite der Strassenparzelle (zwischen 8.3 m und 8.5 m) und Stützmauer im Norden reduzieren Gestaltungsspielraum Kreuzungen mit Gehwegen in Fahrtrichtung Süd nach Nord mit ungenügenden Sichtverhältnissen Optimierung Querungsstellen Höhe Parkplatz Kirche Grosse Zu- und Wegfahrtsbereiche v.a. im Norden.

Segmente C - Landstrasse

Die Segmente C umfassen die Strassenabschnitte der «jüngeren» baulichen Entwicklung. Diese Segmente entsprechen dem Charakter einer Landstrasse mit Ausserortscharakter, an welche keine Gebäude angegliedert sind. Hiervon ausgenommen sind im südlichen Segment nur einzelne historische Gebäude, wie z. B. das Reaturant «Linde».

Abb. 26 Segment C Nord, Ausdehnung
unbestimmter Massstab

Referenzbild
Segment C, Nord (tomtom Karten)

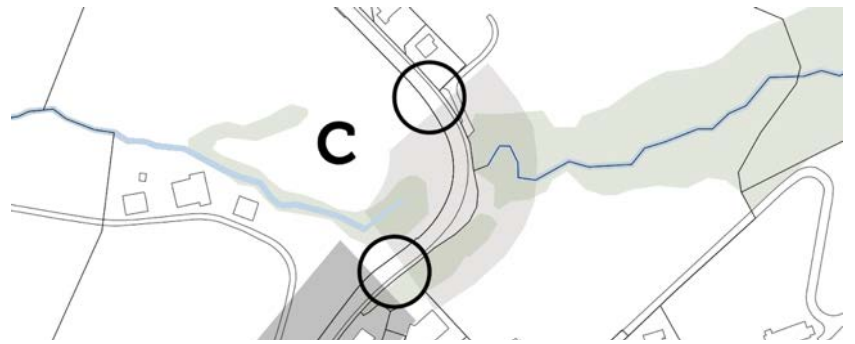


Abb. 27 Segment C Süd, Ausdehnung
unbestimmter Massstab

Referenzbild
Segment C, Süd (tomtom Karten)



Tab. 9 Qualitäten / Mängel Segment C

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> historische Gebäude / deren Vorplätze aufwerten 	<ul style="list-style-type: none"> Heterogene Struktur und Bautypologien Massstabsfremde, hangseitige Betriebsgebäude wirken auf das Ortsbild zurückversetzte Gebäude mit grossflächigen Vorplätzen kein oder geringer Strassenbezug
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> eher wenige Nutzungsansprüche an Strassenraum 	<ul style="list-style-type: none"> grossflächige Autoabstell- / Vorplätze einiger gewerblicher Nutzungen weiten den Strassenraum.
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> Blick auf / Durchblicke in die freie Landschaft erhalten Gliederndes Element durch Bachöffnung nördlich Restaurant Linde schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbebauten in Hanglagen erfordern Geländeeingriffe / (hohe) Stützmauern Vorplatzgestaltung . grossflächige Vorzonen (Vorplätze / Parkierungsflächen) auf das Landschaftsbild abstimmen
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> für den Veloverkehr sichere Übergänge vom kombinierten Fuss-/ Veloweg zur Führung im Mischverkehr schaffen Sichere alternative Führung Fussgänger (Schüler) auf Parallelverbindung im Wohnquartier ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrorientierter Ausserortscharakter mit Mittelinie lässt eher hohe Fahrgeschwindigkeiten erwarten Breite der Strassenparzelle (8.0 - 9.0 m) reduziert Gestaltungsspielraum respektive erfordert Landerwerb bei Parzelle Restaurant «Linde» (7.0 m) Fussgänger werden teils auf privaten Vorplätzen geführt (Wirtschaft Linde) = keine durchgängige Infrastruktur und mit knapper Breite Anordnung und Ausstattung der Bushaltestellen nicht optimal Querungsmöglichkeiten Fussgänger nicht vorhanden

Abb. 28 Referenzbild Dorfplatz,
eigene Aufnahmen



2.5.2 Dorfplatz

Der hohen Qualität des Platzes hinsichtlich seiner historischen Einbettung und Lage begegnen eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen. Dabei steht z. B. das Angebot an Parkplätzen dem Anspruch an Aufenthaltsqualität gegenüber, was in der Materialisierung abzulesen ist. So ist die Parkplatzfläche in Kies gehalten und von der Aufenthaltsfläche als Wiese mit Brunnen materiell differenziert. Die Strassen verlaufen ringförmig, in Asphalt entlang der Gebäude über den Platz.

Die Wiesenfläche mit der Gruppe aus Brunnen, Bänken und Baum (Kiefer) liegt, strassenseitig betrachtet, hinter einer Hecke, so dass diese nicht unmittelbar vom Strassenraum zugänglich ist.

Mit der Orientierung der auch wohngenutzten Gebäude unmittelbar auf den Platz überlagern sich öffentliche und private Anforderungen an den Platz.

Abb. 29 Referenzbild Dorfplatz, eigene Aufnahme



Tab. 10 Qualitäten / Mängel Dorfplatz

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • hist. geprägtes Ortsbild von hoher Bedeutung (hist. Bebauung überwiegend erhalten) • Kirchgebäude /-turm bilden nördliche Platzbegrenzung 	
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Tangentiale / zurückversetzte Lage sowie Neigung erhöhen Intimität / Ruhe • Restaurantbetrieb belebt den Platz • Bushalt im Dorfkern unterstützt Zentrumsfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkierung auf Platzfläche reduziert dessen Nutzbarkeit als Aufenthaltsfläche • Kirche / Hauptportal orientieren sich nicht auf den Platz («nur» Raumkante)
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Brunnen bei Platzgestaltung in den Vordergrund rücken / nutzbar machen • Bushaltestelle und Wartebereich als Teil des Dorfplatzes gestalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Platzneigung und strassenbegleitende Hecke entziehen die Platzfläche dem Betrachter aus Sicht der Dorfstrasse • Nadelbaum verdeckt Kirchenbau, von Süden betrachtet • geteilte Materialität (Kies / Wiese) teilt auch die Platzfläche
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Redimensionieren / Verbreitern des Trottoirs mit der Dorfplatzgestaltung • Anhäufung verschiedener Fusswegfunktionen und somit grösste Freq. (Schule, Kirche, Rest., Bus, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgestaltung Kurvenbereich (Überhöhung, Breite) • Erschliessung «Egg» verläuft über Platzfläche

Anforderungen und Ansprüche

Der Dorfplatz und damit dessen Gestaltung werden von vielen Nutzungsansprüchen beeinflusst:

Ortsbild

- Die Platzgestaltung soll die hohe Qualität des historischen Umfelds stützen und den dörflichen Kontext respektieren.
- Die tangentielle Lage des Platzes eröffnet die Frage, inwieweit die Dorfstrasse in die Platzfläche aufgenommen werden kann / soll.
- Zukünftige bauliche Entwicklungen sollen auf den Platz abgestimmt werden.

Nutzung / Gebäudevorzonen

- Nutzung als Festplatz / multifunktionale Fläche soll ermöglicht werden.
- Der Aussensitzplatz des Restaurants Rössli soll vergrössert werden.

Qualität / Aufenthalt

- Die Aufenthaltsqualität sowie die Nutzungsmöglichkeiten sollen erhöht werden.
- Private Vorzonen der platzbegleitenden Wohnnutzung sind zu respektieren.

Terrain

- Das Platzgefälle hat Einfluss auf die Gestaltung. Allenfalls sind Massnahmen zur funktionalen Gliederung des Platzes auch über das Terrain zu differenzieren, z.B. zwei Niveaus für Parkierung und Aufenthalt.
- Eine Abstufung / Terrassierung der Platzfläche würde die Multifunktionalität einschränken.

Verkehrsführung / Erschliessung Quartier «Egg» / Parkplatzangebot

- Die Erschliessung der Überbauung Egg soll über den Dorfplatz geführt werden. Diese ist im Bereich des Dorfplatzes noch nicht verortet. Lage und Ausgestaltung sollten im besten Fall in die Dorfplatzgestaltung integriert werden.
- Es soll weiterhin ein Parkplatzangebot bestehen.
- Private Zufahrten und Parkierung sollen weiterhin möglich sein.

2.5.3 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Fahrbahn

Die Fahrbahnbreite soll innerhalb des ganzen Perimeters durchgehend auf den Begegnungsfall LW-LW bei 20 km/h dimensioniert werden. Ausserhalb des Dorfkerns wäre im Sinne eines wahrnehmbaren Übergangs zum Kern auch der Grundbegegnungsfall LW-LW bei 30 km/h denkbar. Im Bereich des Ortskerns (Segmente A und B) soll eine seitliche Bandierung (ca. 40 cm) die historische Bedeutung des Segments hervorheben. Die optisch eingeeengte Fahrbahnbreite soll die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren und die Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen (vgl. Kap. 2.5.4).

Einmündungen

Um entlang der Dorfstrasse durchgängige Fusswegverbindungen zu gewährleisten und die Hierarchie der Strasse zu akzentuieren, wird eine Ausgestaltung aller Einmünder als Trottoirüberfahrten angestrebt. Dies beschränkt sich natürlich nur auf die Strassenseiten, die ein Trottoir aufweisen.

Parkierung

Die Parkierungsflächen entlang der Dorfstrasse sollen erhalten werden. Die Wirkung von grossflächigen Parkierungsanlagen auf den Strassenraum, wie bspw. im Bereich der Linde oder bei den übrigen Gewerben soll mit strassenraumbegrenzenden Elementen bspw. in Form von Bepflanzungen verringert werden. Dabei soll die Zufahrt ab der Dorfstrasse nach Möglichkeit auf jeweils zwei klar bezeichnete Bereiche reduziert werden.

Die öffentlichen Abstellanlagen (v.a. Kirche) sollen anzahlmässig weiterhin bestehen bleiben. Eine Optimierung der Anordnung sowohl auf dem Dorfplatz als auch nördlich der Kirche wird angestrebt.

Veloverkehr

Der Veloverkehr wird heute innerorts im Mischverkehr geführt. Die Anordnung von zusätzlichen Velostreifen innerorts wurde geprüft und aufgrund der Platzverhältnisse als nicht möglich eingestuft. Der Veloverkehr soll daher weiterhin durchgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Umgestaltung der Dorfstrasse werden die allgemeinen Geschwindigkeiten gesenkt und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende gewährleistet. Zu den Ausserortsbereichen mit den gemeinsamen Rad- und Gehwegen sollen optimale Übergänge geschaffen werden.

Fussverkehr

Wegnetz / Schulwegsicherheit

Segment 1

Im Segment 1 besteht heute ein westseitiges Trottoir – im Bereich des Dorfplatzes wird dieses unterbrochen. Auf der Ostseite ist auf einem kleinen Abschnitt ebenfalls ein schmales Trottoir vorhanden. Im Sinne einer optimierten Anordnung aufgrund der Nutzungen soll das Trottoir künftig auf der Westseite erstellt werden. Dabei sollen nach Möglichkeit grosszügige Breiten gewählt werden (mind. 2.5 m). Ein besonderes Augenmerk gilt hier den Übergängen von der Ost- zur Westseite sowie dem Bereich entlang des Dorfplatzes.

Segment 2 und 3

In diesen Segmenten wird künftig ein durchgehendes einseitiges Trottoir mit mindestens 2 m Breite angestrebt – vorteilhaft wären aber auch hier mind. 2.5 m breite Gehbereiche.

Querungen

Querungen sollen möglichst auf der Wunschlinie und ohne grosse Umwege angelegt werden. Damit diese optimal sichtbar sind, sollen geeignete und gut beleuchtete Wartebereiche angeboten werden. Die Querungsstellen sind v.a. auf den Schulwegen mit Fussgängerstreifen zu markieren. Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist jedoch nicht bei allen Querungsbedürfnissen möglich. Sofern keine Streifen angeordnet werden (können), ist eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer gefordert.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen sollen allesamt behindertengerecht ausgestaltet werden. Um Platz in den Seitenbereichen der Strassen für den Fussverkehr zu «sparen», sollen wo immer möglich Fahrbahnhaltestellen angelegt werden. Die Haltestellen sollen in Bereichen mit gutem Zugang für die Fussgänger angelegt oder deren Zugänge gleichzeitig verbessert werden.

2.5.4 Querschnittsermittlung und massgebende Begegnungsfälle

Lastwagen (LW) – Lastwagen (LW) bei 20 km/h

Gemäss ortsbaulicher Analyse und kantonalem Vorprojekt wird dem Konzept der massgebende Begegnungsfall zweier Grossfahrzeuge bei stark reduzierter (20 km/h) zu Grunde gelegt. Damit kann eine nutzbare Fahrbahnbreite von 5.6 m bei einer Lichtraumbreite von 6.2 m angestrebt werden. Diese Fahrbahnbreite ermöglicht ebenfalls das Überholen eines Velos beim Begegnen zweier PW bei 30 km/h.

Tab. 11 Begegnungsfall LW – LW bei 20 km/h

	Lastwagen		Lastwagen	
Grundabmessung	2.50		2.50	
Bewegungsspielraum	0.00	0.00	0.00	0.00
Sicherheitszuschlag	0.30	0.30	0.30	0.30
Gegenverkehrszuschlag	0.00			
Fahrbahn	5.60			
Lichtraum	6.20			

Tab. 12 Begegnungsfall PW – PW – V bei 30 km/h

	Personenwagen		Personenwagen		Velo	
Grundabmessung	1.80		1.80		0.60	
Bewegungsspielraum	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Sicherheitszuschlag	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
Gegenverkehrszuschlag	0.00				0.00	
Fahrbahn	5.60					
Lichtraum	6.00					

Lastwagen (LW) – Personenwagen (PW) bei 30 km/h

Bei einer Fahrbahnbreite von 5.6 m ist der Begegnungsfall von LW und PW bei 30 km/h möglich (vgl. Tab. 13). Mit optischer Einengung der als Fahrbahn ablesbaren Fläche (z.B. seitliche, materiell differenzierte Bandierung) kann ein zusätzlich geschwindigkeitsreduzierender Effekt erreicht werden.

Tab. 13 Begegnungsfall LW – PW bei 30 km/h

	Lastwagen		Personenwagen	
Grundabmessung	2.50		1.80	
Bewegungsspielraum	0.10	0.10	0.10	0.10
Sicherheitszuschlag	0.30	0.30	0.20	0.20
Gegenverkehrszuschlag	0.00			
Fahrbahn	5.20			
Lichtraum	5.70			

Begegnungsfall PW – PW bei 50 km/h

Der Begegnungsfall zweier PW bei 50 km/h erfordert eine Fahrbahnbreite von 5.1 m.

Tab. 14 Begegnungsfall PW – PW bei 50 km/h

	Personenwagen		Personenwagen	
Grundabmessung	1.80		1.80	
Bewegungsspielraum	0.20	0.20	0.20	0.20
Sicherheitszuschlag	0.20	0.20	0.20	0.20
Gegenverkehrszuschlag	0.30			
Fahrbahn	5.10			
Lichtraum	5.50			

Begegnungsfall PW – PW bei 30 km/h

Mit einem materiell abgesetzten Seitenbereich von 40 cm in der Fahrbahn reduziert sich die optisch als Fahrbahn wahrgenommene Breite auf 4.8 m, was der Lichtraumbreite für den Begegnungsfall zweier PW bei 30 km/h entspricht.

Abb. 30 Begegnungsfall PW – PW bei 50 km/h

	Personenwagen		Personenwagen	
Grundabmessung	1.80		1.80	
Bewegungsspielraum	0.10	0.10	0.10	0.10
Sicherheitszuschlag	0.20	0.20	0.20	0.20
Gegenverkehrszuschlag	0.00			
Fahrbahn	4.40			
Lichtraum	4.80			

Begegnungsfall LW – LW bei 30 km/h

Der Begegnungsfall zweier LW bei 30 km/h erfordert eine Fahrbahnbreite von 6.0 m. Dies könnte allenfalls in den ausserhalb des Dorfkerns liegenden Bereichen in Betracht gezogen werden.

Abb. 31 Begegnungsfall LW – LW bei 30 km/h

	Lastwagen		Lastwagen	
Grundabmessung	2.50		2.50	
Bewegungsspielraum	0.10	0.10	0.10	0.10
Sicherheitszuschlag	0.30	0.30	0.30	0.30
Gegenverkehrszuschlag	0.00			
Fahrbahn	6.00			
Lichtraum	6.60			

2.5.5 Massgebende Begegnungsfälle / Normalprofile nach Segmenten

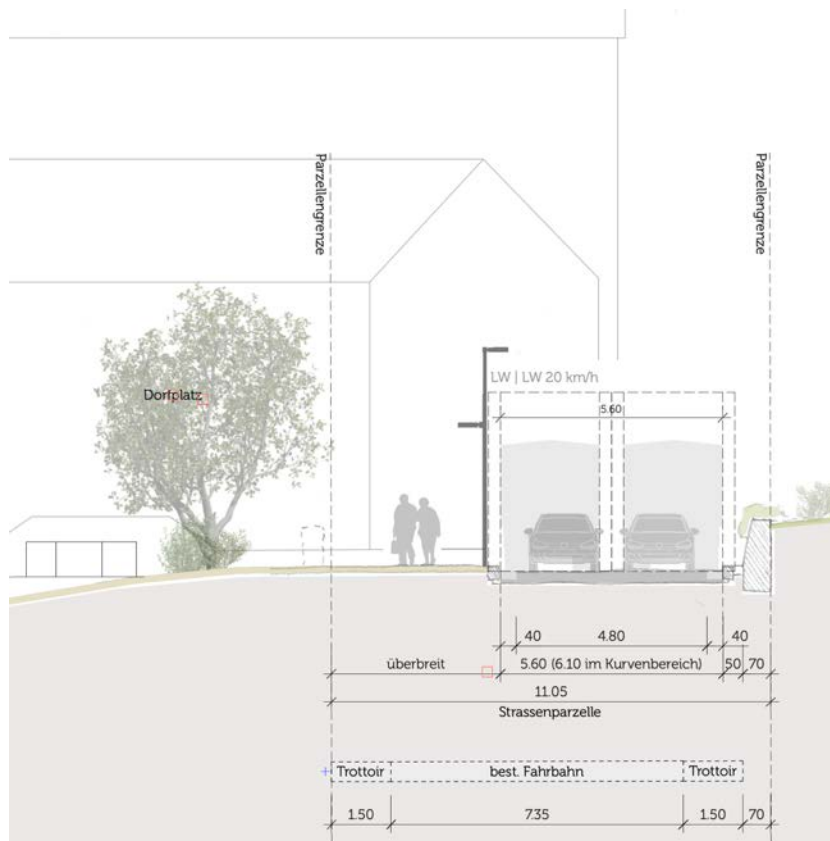
Masse Segment A - «Dorfkern»

Variante Trottoir einseitig

Lastwagen (LW) – Lastwagen (LW) bei 20 km/h:

- 5.6 m nutzbare Fahrbahnbreite
- 6.2 m Lichtraumbreite
- Fahrbahn: materiell abgesetzte Seitenbereiche (je mind. 40 cm)
 = optisch als Fahrbahn wahrgenommene Breite: 4.80 m
- platzseitig: einseitiges, überbreites Trottoir
- mauer- / böschungsseitig 50 cm Bankett

Abb. 32 Normalprofil Segment A, Variante Trottoir einseitig, unbestimmter Massstab

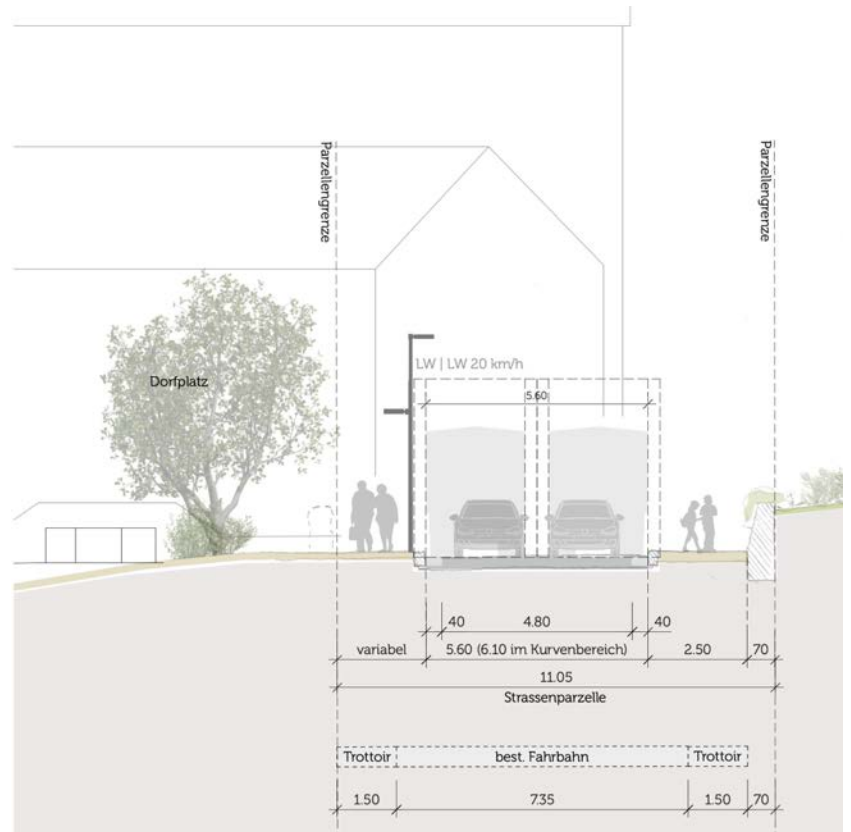


Variante Trottoir beidseitig

Lastwagen (LW) – Lastwagen (LW) bei 20 km/h:

- 5.6 m nutzbare Fahrbahnbreite
- 6.2 m Lichtraumbreite
- Fahrbahn: materiell abgesetzte Seitenbereiche (je mind. 40 cm)
 = optisch als Fahrbahn wahrgenommene Breite : 4.80 m
- Trottoirs: platzseitig: überbreit, allfällig in Platzfläche integriert,
 mauer- / böschungsseitig: mindestens 2.0 m Breite

Abb. 33 Normalprofil Segment A, Variante Trottoir
 beidseitig, unbestimmter Massstab

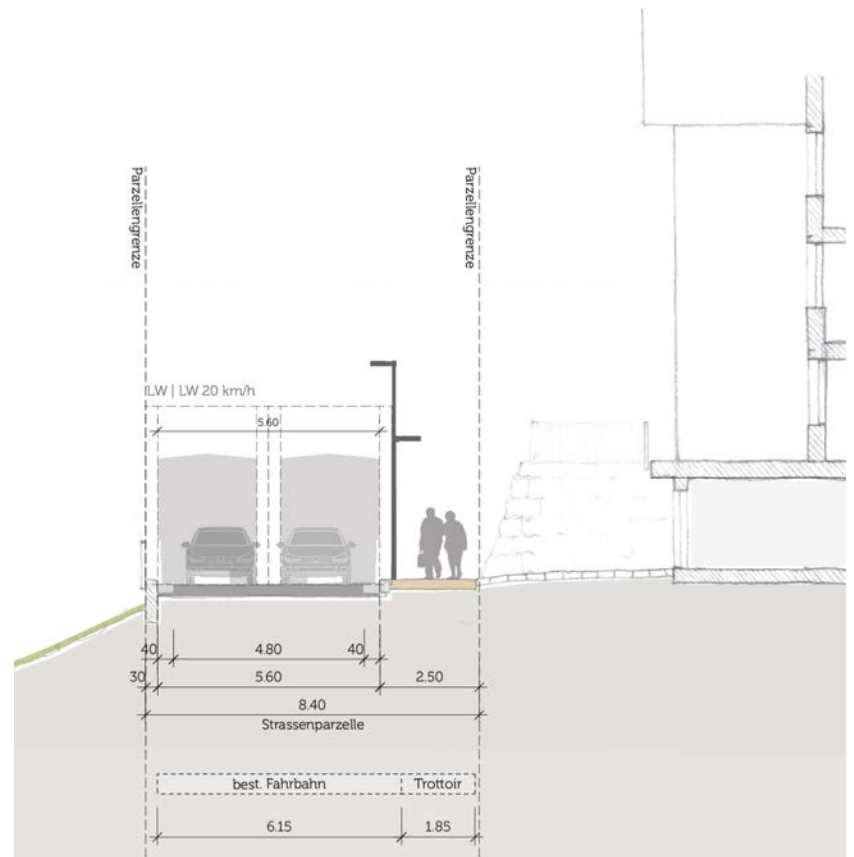


Masse Segment B – «Dorfstrasse»

Lastwagen (LW) – Lastwagen (LW) bei 20 km/h:

- 5.6 m nutzbare Fahrbahnbreite
- 6.2 m Lichtraumbreite
- Fahrbahn: materiell abgesetzte Seitenbereiche (je mind. 40 cm)
= optisch als Fahrbahn wahrgenommene Breite: 4.80 m
- Trottoir: mindestens 2.0 m Breite (optimal 2.5 m)

Abb. 34 Normalprofil Segment B Nord,
unbestimmter Massstab

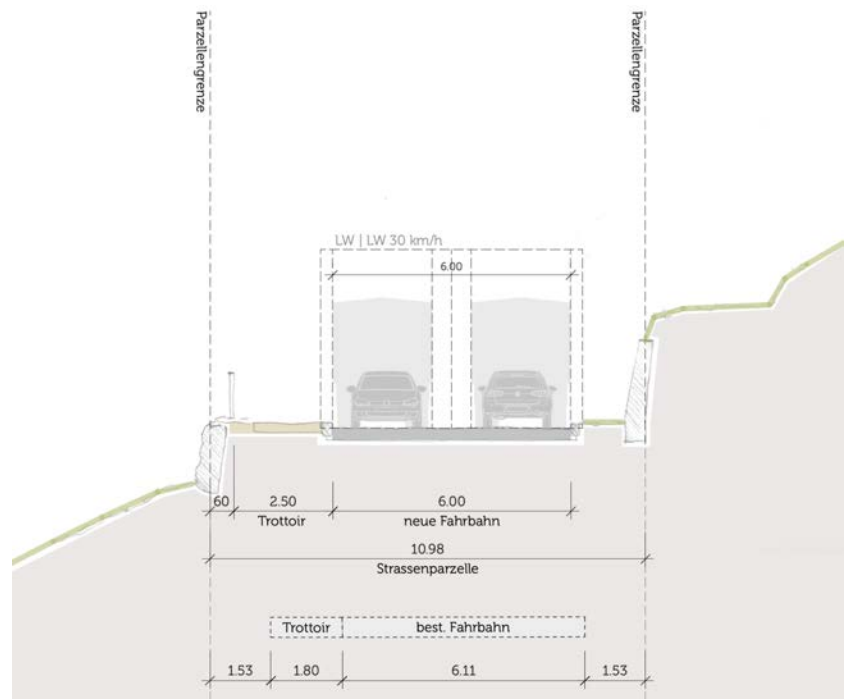


Variante Fahrbahn «normal»

Lastwagen (LW) – Lastwagen (LW) bei 30 km/h:

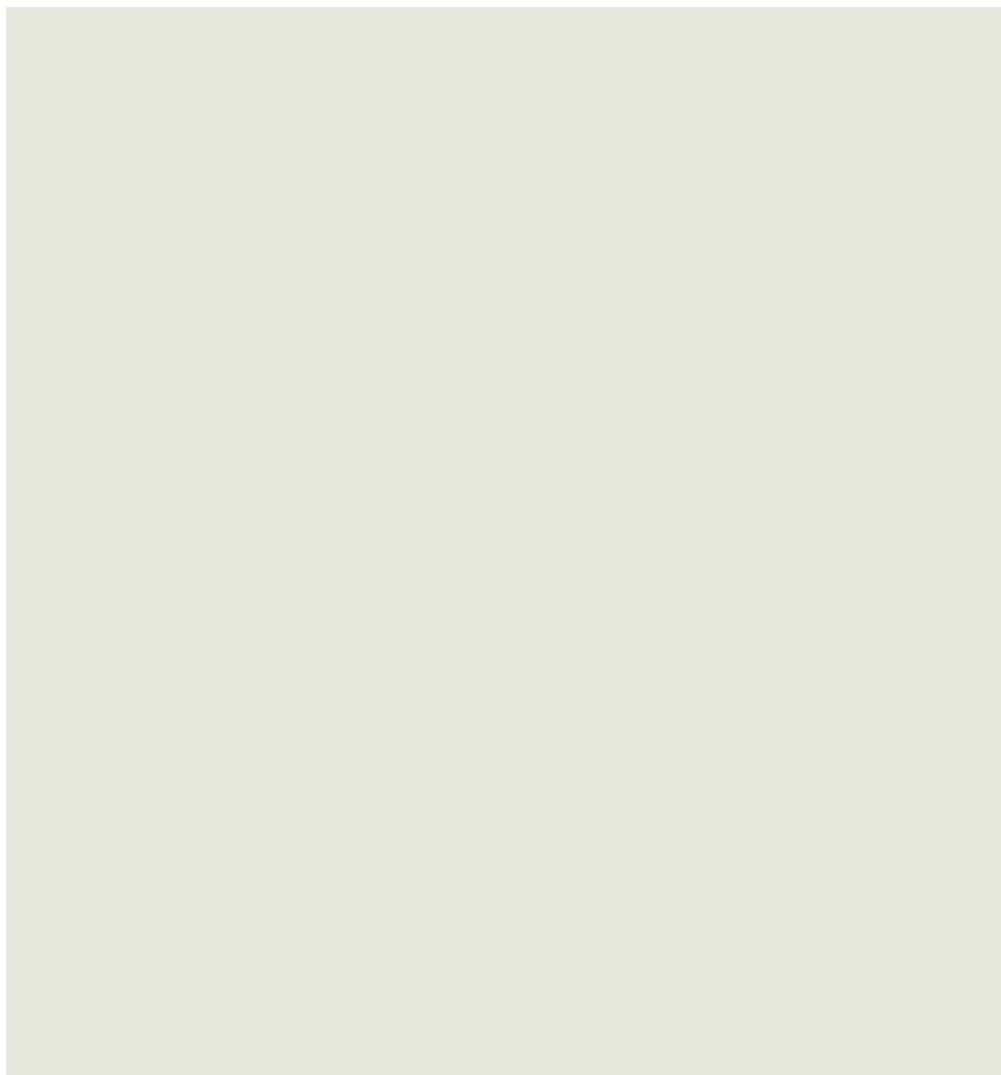
- 6.0 m nutzbare Fahrbahnbreite
- 6.6 m Lichtraumbreite
- Trottoir (nord: hangseitig, süd: talseitig): mindestens 2.0 m Breite (optimal 2.5 m)

Abb. 36 Normalprofil Segment C Süd Variante
«normal», unbestimmter Massstab



Anhang

A1 Auswertung Workshop 1 (World-Café)



A1 Auswertung Workshop 1 (World-Café)



Dorfplatz

Nr.	Bemerkung
1	- Zufahrt auf südlichen Einlenker beschränken - Schaffung Haltestelle und Wendemöglichkeit für Schulbus prüfen
2	Gestaltung Platzfläche - multifunktionale Begegnungsfläche - Pflasterung statt Kies - Bepflanzung und Sitzmöglichkeiten - Parkplatzmöglichkeiten - Schaffung Möglichkeit für kleine Veranstaltungen - kein zweiter Spielplatz - Unterflurcontainer
3	Bereich Aussenstuhlung Restaurant
4	Erhalt Brunnen
5	Allenfalls Orientierung seitlicher Ausgang Kirche Richtung Platzfläche
6	Verlegung Fuss-/Veloinfrastruktur in Platzfläche prüfen
7	Optimierung Parkplatznutzung: Bewirtschaftung prüfen
8	Neue Schulwegverbindung prüfen

Ortsdurchfahrt

Nr.	Bemerkung
21	red. Geschwindigkeit → Tempo 30 prüfen
22	Wichtiger FGS insbesondere Schulkinder
23	unübersichtlicher und gefährlicher FGS → Aufhebung prüfen
24	Verbreiterung Trottoir
25	Strasse zur östlichen Parzellengrenze drücken (östliches Trottoir aufheben)
26	Sperrung Strassenabschnitt prüfen → Reduktion auf Fusswegverbindung
27	Einbahnverkehr oder Sackgasse ab «Böhl» prüfen
28	Notwendigkeit Busbucht prüfen
29	Beibehaltung Busbucht prüfen
30	Mittelstreifen entfernen und Kernfahrbahn prüfen
31	separate Zufahrt Lehrer-PP prüfen
32	Kombinierter Fuss- und Radweg prüfen
33	Pärkli auf Parz. 128 neu gestalten → Integration gesperrter Abschnitt Nr. 26 und allenfalls Brunnen Dorfplatz
34	Sichern Knotenübersicht inkl. Sichtweiten (Verzicht auf angrenzende Parkierung)
35	Sichtbeziehung auf Dorfkern wahren
36	Erstellung Parkhaus prüfen
37	Allenfalls Lösung für Schulbus im Einbahnverkehr möglich
38	- Ausschmücken von Eingangstafeln und Kandelabern mit Blumen - Ausstattung Kandelaber mit Bewegungsmeldern prüfen
39	Ausgestaltung Bushaltestelle «Haslen, Linde» mit Busbuchten prüfen (letzte Überholmöglichkeit vor kurviger Strecke)

Umgang mit Inputs Bevölkerung zum Zeitpunkt Workshop 2

Tab. 15 Umgang Inputs Bevölkerung

- berücksichtigt
- in nächstem Schritt zu prüfen
- nicht berücksichtigt

Input	Berücksichtigung (Stand 9.5.23)
Dorfplatz	
Aufhebung nördliche Zufahrt	
Haltestelle / Wendemöglichkeit Schulbus	
Gestaltung: multifunktional	
Gestaltung: Pflästerung	
Gestaltung: Bepflanzung	
Gestaltung: Sitzmöglichkeiten	
Gestaltung: PP	
Gestaltung: Unterflurcontainer	
Gestaltung: Möglichkeit kl. Veranstaltungen	
Aussenstuhlung Restaurant	
Erhalt Brunnen	
Orientierung seitlicher Ausgang Kirche Ri. Platz	
FV-Führung in resp. über Platz	
PP-Bewirtschaftung	
Rückwärtige Schulwegverbindung	
Dorfstrasse	
Geschwindigkeitsreduktion (T30)	
Erhalt FGS bei Bushaltestelle «Dorf»	
Aufhebung FGS vor Kirche	
Verbreiterung Trottoir westseitig	
Aufhebung östliches Trottoir	
Rückbau nördlicher Abschnitt alte Leimensteigstr.	
Einbahn Alte Leimensteigstr.	
Entfernung Busbucht	
Beibehaltung Busbucht	
Entfernung Mittelstreifen	
Kernfahrbahn	
Separate Zufahrt Lehrer-PP (allenfalls Kombination Schulbus im Einbahnverkehr)	
Kombinierter Fuss- und Radweg ausserorts	
Neugestaltung Pärkli Parz. 128	
Sicherung Knotensichtweiten	
Wahrung Sichtbeziehung von Süd auf Kirche	
Neues Parkhaus nördlich heutiger PP	
Lösung Schulbus (allenfalls Einbahnverkehr)	
Ortseingänge schmücken	
Kandelaber mit Bewegungsmeldern	
Haltestelle «Linde» als Busbucht (letzte Überholmöglichkeit)	

Beilage

- B1** Analyseplan Teil Siedlung
- B2** Analyseplan Teil Verkehr
- B3** ...

