

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dorfstrasse und Dorfplatz

Planungsbericht

7. September 2023

Bezirk Schlatt-Haslen
Betriebs-/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)
9. August 2023 | Kap. 1-3 (aco)

4/3104/004/300/320/03/Ber_BGK-Dorfstr-Has-
len_230907.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
3 Konzept	49
3.1 Konzeptionelle Grundgedanken	49
3.2 Segmente	52
3.3 Verkehr / Betrieb	57
3.4 Detailgestaltung	63
3.5 Landerwerb	68
Anhang	69
Beilagen	80

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.

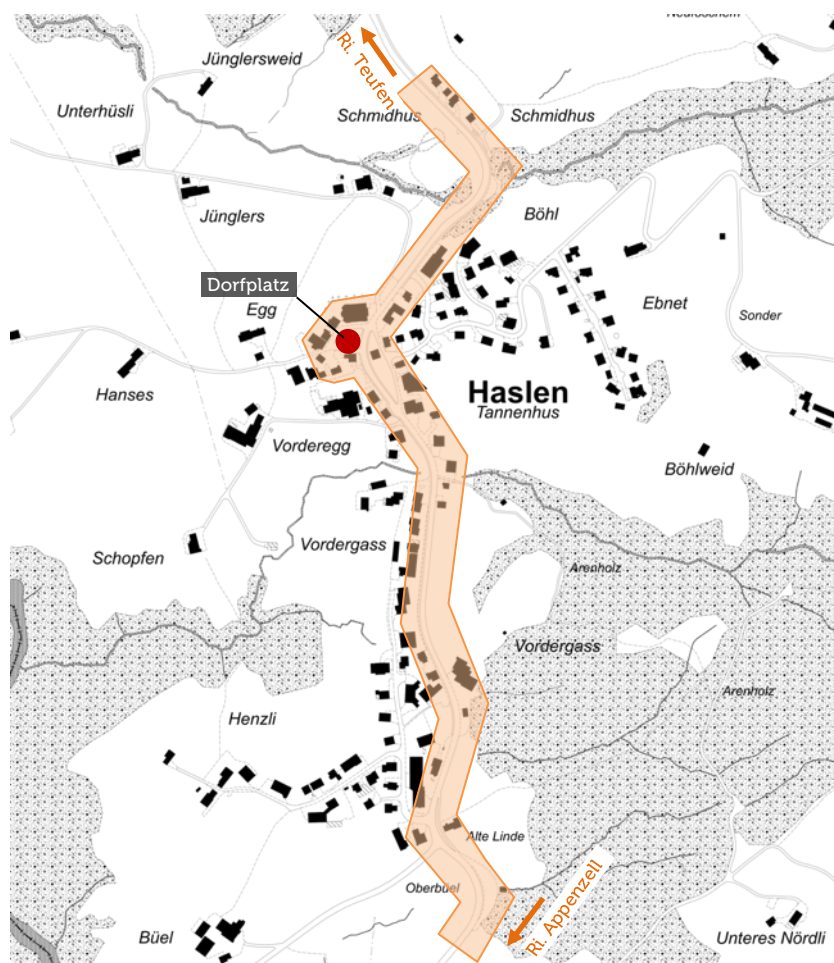
Das BGK soll zeigen, wie die verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum und den Dorfplatz künftig ausgewogener aufeinander abgestimmt werden können.

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 Stadtplanerin
- 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)

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 (vgl. Resultate Workshops im Anhang).

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.

Objektblatt V.7b Teilbereich Veloverkehr

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

Abb. 2 Übersicht der Strassen- / Gebietsbezeichnungen



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 Leimensteigerstrasse 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).

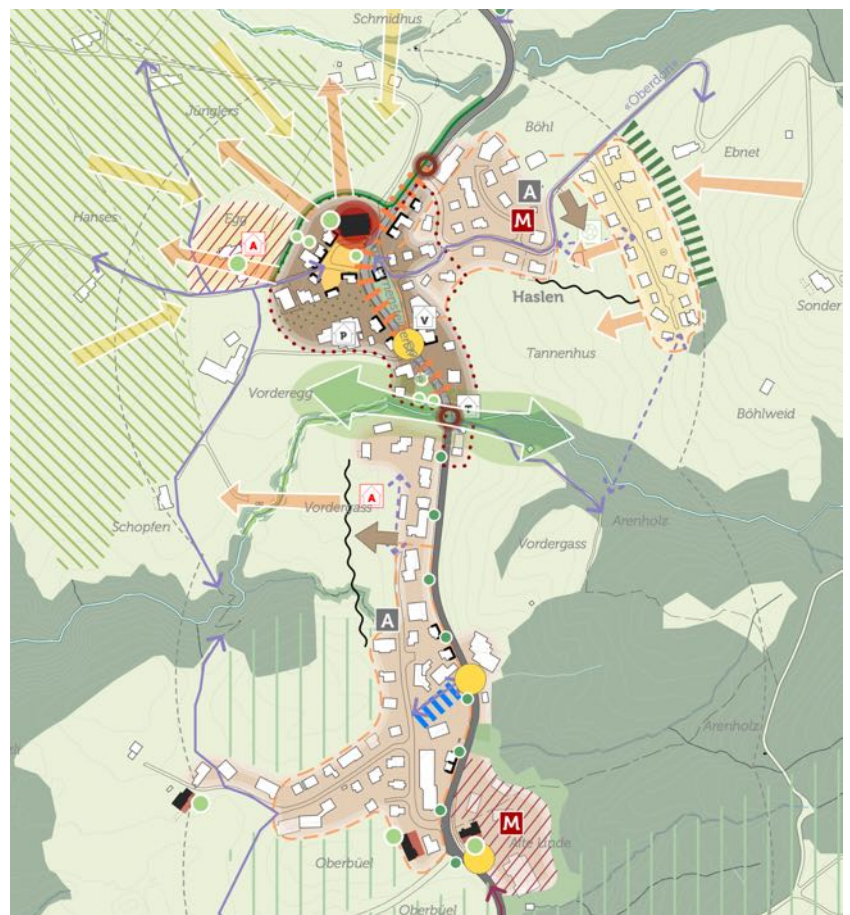
2.1.2 Kommunale Grundlagen

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
	OV-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
	Potentiellies Niedrigtempogebiet
	Baumreihe
	Einzelbaum
	Aufwertung / Ausdolung Gewässer
	Wichtige Fuss- und/oder Veloverbindung bestehend neu



Strassenraumtypologien

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

Strassenraumtypologie «Dorfstrasse»

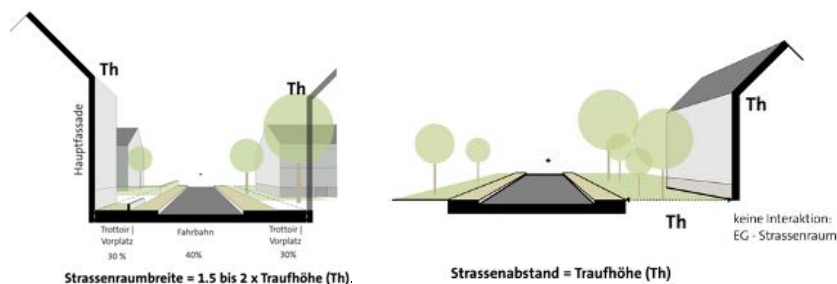
Im Bereich des Dorfkerns – zwischen dem Feuerwehrdepot und dem Abzweiger «Böhl» – ist die Dorfstrasse dem Typ «Dorfstrasse» zugewiesen. «Dorfstrassen» sind in die Bebauungsstruktur integriert. Die Bauten sind mit einer Hauptfassade auf den Strassenraum orientiert. Gewerblich genutzte Erdgeschosse wechseln 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 Detailbetrachtung abweicht.

Siedlungsgliedernde Freiräume

Um das Zusammenwachsen der verschiedenen Siedlungsgruppen zu verhindern 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 Flächen bspw. durch Freihalte- oder Landwirtschaftszonen gesichert werden.

Einzelbäume / Baumreihe

Baumreihen und -alleen tragen innerörtlich zur Qualität von Strassenräumen 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 Baumreihe ausgezeichnet und damit in ihrer Bedeutung als verbindendes Element (FVV- und Strassenverbindung) verdeutlicht, können die verschiedenen Strassen- und Wegachsen Teil des Grundgerüsts der Grünelementstruktur in Schlatt-Haslen werden.

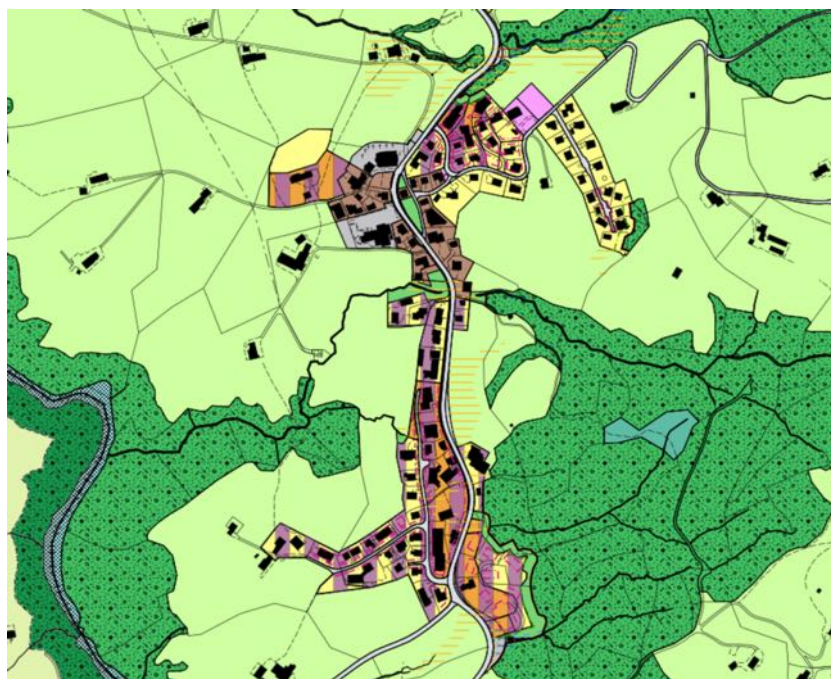
Einzelbäume werden im bebauten Siedlungsgebiet als grüne Punkte wahrgenommen. Entlang der Verkehrsachsen sorgt dies für Abwechslung und eine beruhigende Wirkung.

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

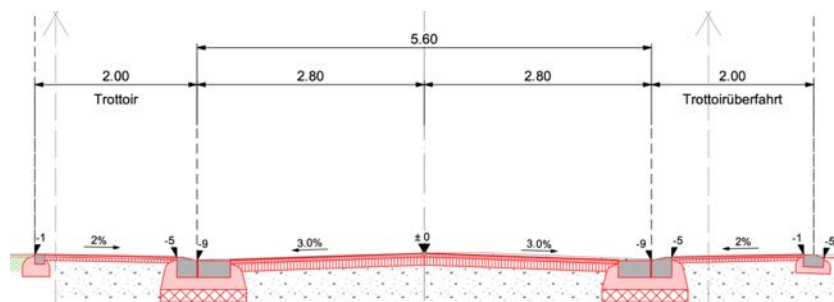
- Trottoirs grösstenteils einseitig (Ausnahme innerer Dorfkern);
- Abgeschrägte Übergänge von Strasse / Trottoir (kein harter Anschlag);
- Übergang Rad-/Gehweg im Süden zu Mischverkehr;
- Aufhebung einzelner Fussgängerstreifen
- Bushaltestellen «Dorf» als Busbuchten;
- Verschiebung Bushaltestelle «Linde»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

Abb. 9 Wirtschaft «zur Linde», heute



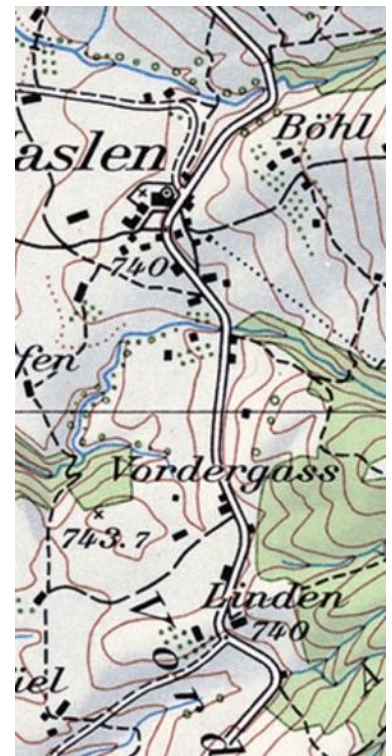
Abb. 10 Historische Karten, swisstopo.ch



1876



1917



1965

2.2.1 Historische Entwicklung

Dorfstrasse

Mit der Gründung einer eigenen Pfarrei um 1647 bildete sich Haslen zu einem Dorf mit eigener Orts- und Kirchgemeinde aus. Die wesentliche Dorfontwicklung 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 Dorfontwicklung bis heute widerspiegeln: Schulhaus, Postgebäude, Gasthäuser und Wohnbauten mit teilweise integrierten Geschäftslokalen.

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

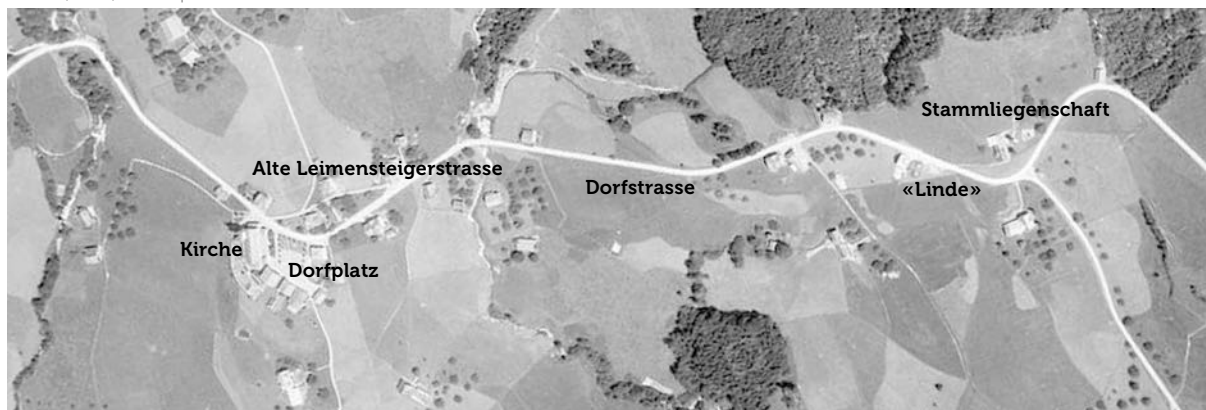


Abb. 12 Blick in Richtung Dorfplatz



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 umpannte die unterschiedlich materialisierten Platzteile und bewirkte einen räumlichen Abschluss gegen die Dorfstrasse.

2.2.2 Baustruktur und Nutzung

Abb. 14 Bebauungsstruktur



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

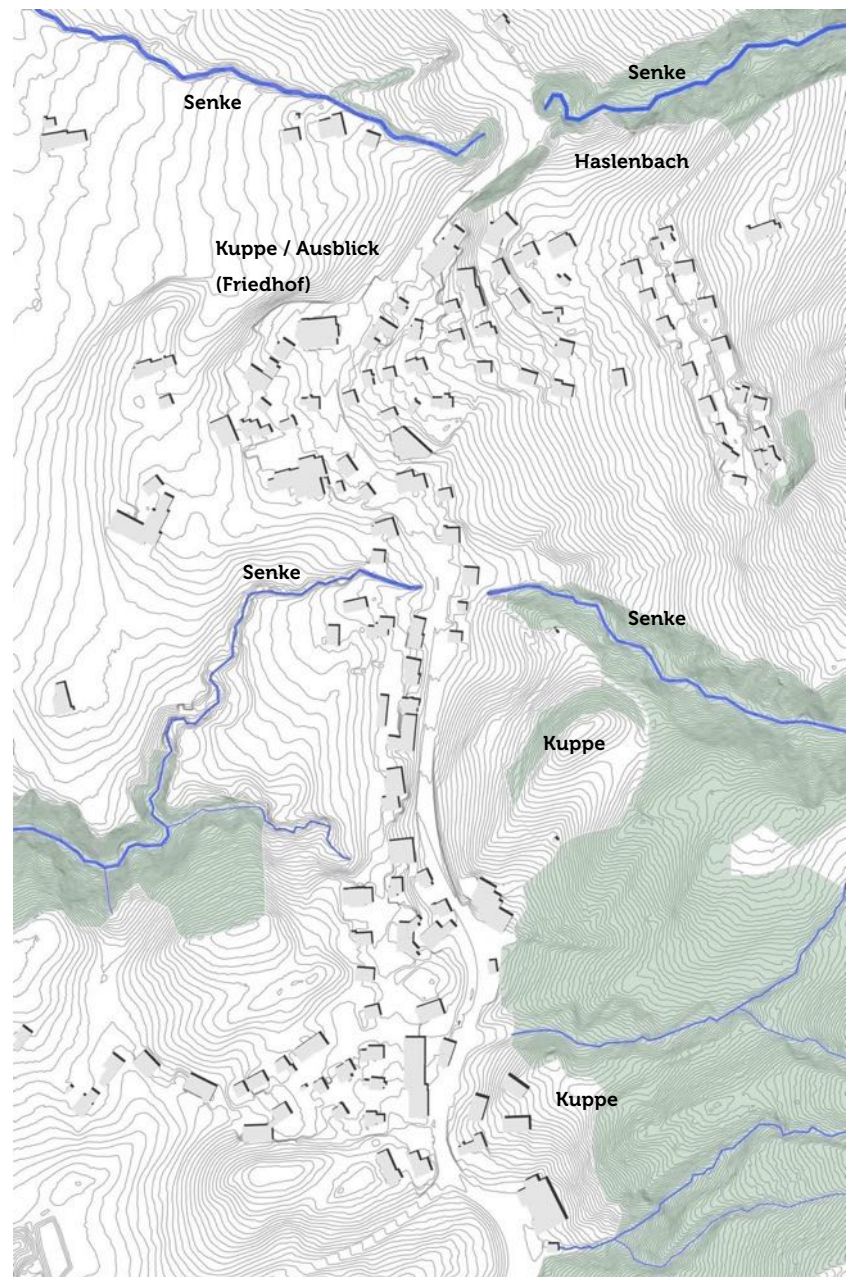
- Die im Dorfzentrum angesiedelten öffentlichen und publikumswirksamen Nutzungen sind wichtig für das Dorfleben. Mit dem Strassenraum besteht eine Wechselwirkung; mit dessen Gestaltung können auch die angesiedelten Betriebe an Attraktivität gewinnen und neue angezogen werden. So sind deren Bedürfnisse 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 (Äquidistanz 1 m) 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, so dass diese zu westostgerichteten, räumlichen Gliederungselementen für das Dorf werden: Der Haslenbach bildet die nördliche Begrenzung des Siedlungsgebiets, während ein weiterer 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 könnte Einfluss auf die Gestaltung der Dorfstrasse haben.

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 Nrn. 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. Aufgrund der deutlich unterhalb der Belastbarkeit liegenden Verkehrsmengen und der angestrebten resp. zu prüfenden tieferen Geschwindigkeiten (vgl. Kap. 2.4 und Auswertung Workshop 1 im Anhang A1) könnte die Fahrbahnbreite bei gleichbleibenden Begegnungsfällen weiter reduziert werden.

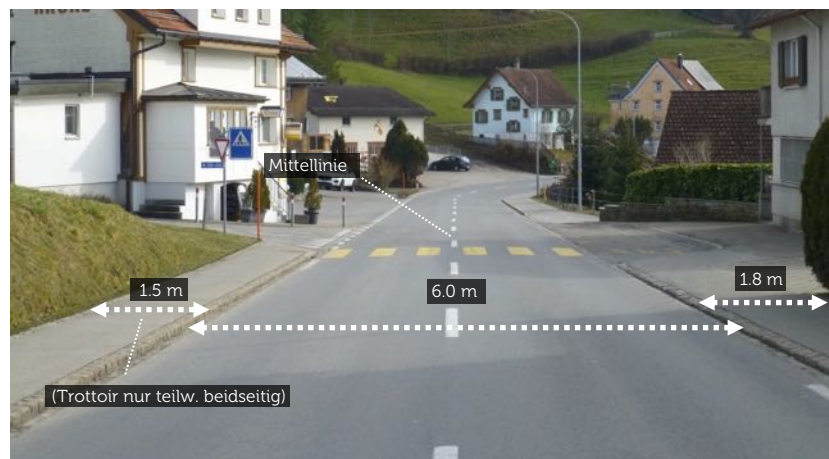
Bestand

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 (bei Tempo 50)

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
- Höhe Dorfstrasse 46 | 17. Mai 2023 bis 30. Mai 2023

Tab. 3 Kennzahlen aus der Verkehrsmessung

	Höhe Dorfstr. 46a/48 (Bereich Kirche)	Höhe Dorfstr. 35/37 (Bereich ehemalige Post)	Höhe Dorfstrasse 46 (Bereich Kirche)
Geschwindigkeit V85	51 km/h	44 km/h	49 km/h
Geschwindigkeit Vmax	78 km/h	64 km/h	73 km/h
Geschwindigkeit V50	40 km/h	37 km/h	40 km/h
Tagesverkehr DTV	2'504 Fz	2'375 Fz	2'161 Fz
Anteil Schwerverkehr	14.4 %	6.5 %	7.5 %
Anteil Zweiradverkehr	10.1 %	9.1 %	10.6 %

Die Messungen im Jahr 2020 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.

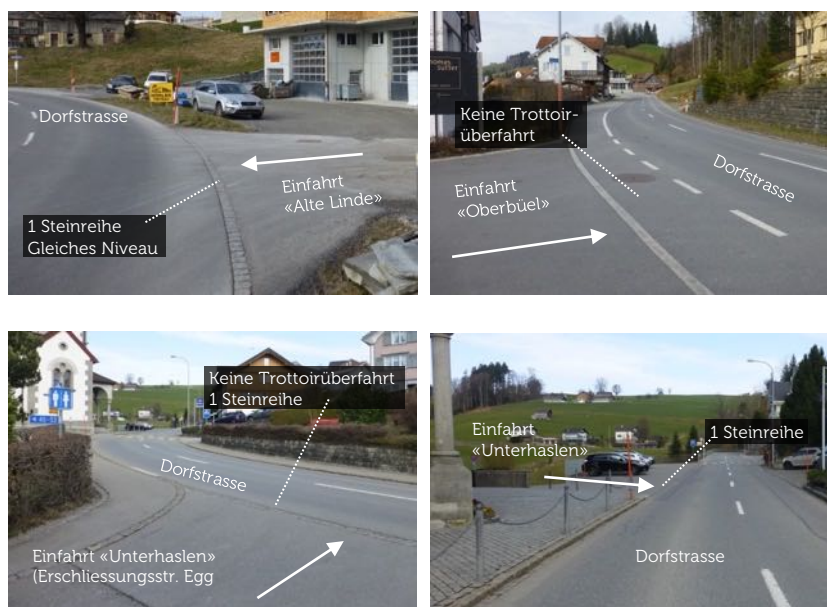
Verkehrsregime

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

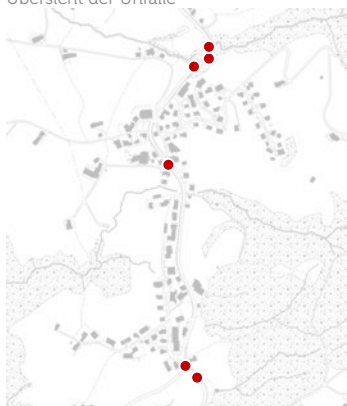


Temporegime

Auf der Dorfstrasse gilt «Generell 50». Die Wechsel von Tempo 50 auf Tempo 80 (oder umgekehrt) befinden sich 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.

Fazit / Handlungsbedarf

- 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/verkehrserschliessung>

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 (Busbuchung) sind alle Haltestellen Fahrbahnhaltestellen. Bei der Haltestelle «Linde» Richtung Appenzell wird möglicherweise die private Fläche für den Haltevorgang mitbenutzt. Die Haltestellen haben keine Halteketten 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 Busbuchungen angelegt. Es besteht die Möglichkeit, die Zeitvergleichshaltestelle auch auf eine andere Haltestelle umzulagern – sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebiets.

Fazit / Handlungsbedarf

- 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-sichtsroute	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.

Fazit / Handlungsbedarf

- 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

Fazit / Handlungsbedarf

- 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

Gemäss Auskunft des Landesbauamts sind die Strassenrandabschlüsse durchwegs alt und sanierungsbedürftig und nur noch wenige Jahre brauchbar. Ebenfalls muss die Strassenentwässerung aufgrund des baulichen Zustandes erneuert werden, sobald der Oberbau ersetzt wird. Der gesamte Oberbau ist älter als 20 Jahre und damit sanierungsbedürftig.

Gemäss den automatischen Strassenzustandsaufnahmen aus dem Jahr 2021 liegt der Index I1 der Fahrbahn zwischen 1.6 und 3.6, d.h. zwischen «mittel» bis «kritisch».

Werkleitungen

Von den Eigentümern der Werkleitungen wurde kein Sanierungsbedarf mitgeteilt.

2.4 Handlungsbedarf

In diesem Kapitel werden die Fazits der vorangegangenen Kapitel zusammengeführt. Diese können aufgrund der verschiedenen Grundlagen / Instrumente unterschiedliche Inhaltstiefen aufweisen. Sie sollen im weiteren Vorgehen grundsätzlich berücksichtigt / geprüft werden. Im Anhang A3 findet sich eine Zusammenstellung mit Aussage, ob die Punkte im BGK umgesetzt wurden.

Tab. 6 Strategische Übersicht

Thema / Grundlage	Fazit/Handlungsbedarf
Kantonaler Richtplan	Berücksichtigung der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse v.a. von schwächeren Verkehrsteilnehmern inkl. Erhöhung Verkehrssicherheit Anstreben guter Strassenraumgestaltung Anstreben von weiteren gestalterischen und verkehrstechnischen Begleitmassnahmen zur Verkehrsberuhigung Starke Trennwirkung Strasse minimieren Abstimmung Geh-/Radweg Appenzell bis Haslen
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) Optimierte Parkierung in der Siedlung ÖV-Angebot im Alltag stärken Direkte, attraktive und sichere Fusswege Aufenthaltsqualität im öff. Verkehrsraum erhöhen Potenzial Kombination Verkehrsmittel nutzen (Umstiege)
Raumentwicklungskonzept (REK)	Im inneren Bereich (Dorfkern) Übergang privat zu öffentlich über halbprivate Bereiche (n. Mögl. Verhältnis Fahrbahn zu Seitenbereiche = 30 / 40 / 30) Einbindung Dorfstrasse im äusseren Bereich in Grünraum Koordiniertes Verfahren für Projektentwicklung Ortseingänge als Eingangstore ausgestalten Freihaltung gliedernder Freiraum im Bereich Feuerwehr Erhalt von Einzelbäumen als grüne Punkte Baumreihe entlang Dorfstrasse im südlichen Bereich
ZP Schutz	Beachtung Schutzobjekte Kultur in unmittelbarer Umgebung
«kompass» Bezirk	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
Vorprojekt Dorfstrasse	Sicherung Übergang zu Geh- und Radweg (Nord und Süd) Reduzierte Fahrbahnbreite im Mischverkehr bei tiefen Geschwindigkeiten Prüfung Anordnung und Ausstattung Bushaltestellen Landerwerb unter Wahrung der Verhältnismässigkeit Überprüfung Fussverkehrsinfrastruktur hinsichtlich Querungen (Fussgängerstreifen) und der Anordnung von Trottoirs

Inputs Bevölkerung zu Dorfplatz	Aufhebung nördliche Zufahrt	
	Prüfung Haltestelle / Wendemöglichkeit Schulbus	
	Gestaltung: multifunktional / Pflasterung / Bepflanzung / Sitzmöglichkeiten / PP / Unterflurcontainer / Mögl. kl. Veranstaltungen	
	Aussenbestuhlung Restaurant	
	Erhalt Brunnen	
	Orientierung seitlicher Ausgang Kirche Ri. Platz	
	Prüfung FV-Führung in resp. über Platz	
	Prüfung PP-Bewirtschaftung	
	Prüfung rückwärtige Schulwegverbindung	
Inputs Bevölkerung zu Dorfstrasse	Prüfung Geschwindigkeitsreduktion (T30)	
	Prüfung Aufhebung FGS vor Kirche	
	Verbreiterung Trottoir westseitig	
	Prüfung Aufhebung östliches Trottoir	
	Prüfung Rückbau Abschnitt Alte Leimensteigerstrasse (nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen))	
	Prüfung Einbahn Alte Leimensteigerstrasse (nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen))	
	Prüfung separate Zufahrt Lehrer-PP (allenfalls Kombination Schulbus im Einbahnverkehr)	
	Neugestaltung Pärkli Parz. 128 (nicht direkt Teil der Aufgabenstellung (Voraussetzungen schaffen))	
	Sichtbeziehung von Süd auf Kirche wahren	
	Prüfung neues Parkhaus Kirche nördlich heutiger PP (nicht zu berücksichtigen > Einpassung schwierig / kein übermässiger PP-Bedarf)	
	Ortseingänge schmücken	
	Prüfung Kandelaber mit Bewegungsmeldern	
	Prüfung Haltestelle «Linde» als Busbucht (letzte Überholmöglichkeit)	
	Analyse Baustruktur / Nutzung	Orientierung bauliche Entwicklung am bestehenden Umfeld im Bereich Platz (Einordnung hinsichtlich Abstände etc.)
		Erhöhung Attraktivität öff. und publikumswirksame Nutzungen durch Strassenraumgestaltung
Analyse Topografie / Gewässer	Erhalt Ausblicke nach Westen resp. Inszenierung durch Gestaltung	
	Stützmauern hinsichtlich des Materials und Höhe in Umgebung einfügen	
Analyse Grün- / Freiräume	Prüfung Zusammenwachsen Platz und Dorfstrasse zu Einheit	
	Materielle Trennung Platzfläche hinterfragen	
	Überprüfung Zugangssituation Kirche und deren Auswirkungen	
	Übergänge öff. zu privat klären	
Analyse Gesamtverkehr	Ausrichtung Strassenraum an Quartiersammelstrasse gem. VSS	
	Vergrößerung Flächen für FVV (im Vorprojekt teilw. berücksichtigt)	
	Sicherung Begegnungsfall LW-LW zumindest punktuell (im Vorprojekt berücksichtigt)	
	Klärung Vortrittssituationen an Knoten (im Vorprojekt berücksichtigt)	
	Optimierung Sichtverhältnisse am Knoten mit Liststrasse	
Analyse MIV	Entfernung Mittellinie mind. im Dorfkern (im Vorprojekt (wohl) berücksichtigt)	
	Anordnung öff. PP optimieren	

	Rückwärts ausparken n. Mögl. durch Neuordnung priv. PP reduzieren
	Anbindung Überbauung Egg an Dorfstrasse im Bereich Dorfplatz
	Prüfung Reduktion Geschwindigkeit zugunsten Sichtverhältnisse
Analyse ÖV	Behindertengerechte Ausgestaltung Haltestellen
	Direkte und sichere Zugänge zu Haltestellen
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); (allfällig rückwärtige Schulwegverbindung zur Dorfstrasse)
	Mindestens einseitige Infrastruktur durchgehend
	Insb. Wanderwege attraktiv gestalten
	Attraktive Vorbereiche für publikumsorientierte Nutzungen

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 Beginn der beidseitigen Bebauung im Süden. Westlich ist der Dorfplatz angegliedert. Die Gebäude orientieren sich mit ihren Vorderseiten und pittoresken Giebelflächen mehrheitlich auf die Strasse (und den Platz). Südlich des Restaurants «Krone» wenden sich die Gebäude von der Strasse ab.

Von der Strasse aus betrachtet, treten die platzbegleitenden Gebäude durch dessen Gefälle nach Südwesten (gesamt ca. 5 m) in «die zweite Reihe». Der Kirchenbau nimmt als nördliche Platzkante eine hervorgehobene Stellung ein, da er sich auf das höher gelegene Strassenniveau und nicht auf den Platz orientiert.

Der Abschnitt um die Wirtschaft «Linde» im Süden wird ebenfalls dem Segment A «Dorfkern» zugeordnet. Hier nimmt die historische Bebauung wieder den Bezug zur Dorfstrasse auf. Mit der Anordnung des Bushaltes wird die öffentliche Bedeutung des Abschnittes zusätzlich gestützt.

Abb. 23 Segment A, Ausdehnung, unbestimmter Massstab

Referenzbild Segment A mit Blick auf die «Krone» (tomtom Karten)



Tab. 7 Stärken / Schwächen Segment A

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> historisch geprägtes Ortsbild von hoher Bedeutung (historische Bebauung überwiegend erhalten) historische «Linde»: Vorplatz aufwerten 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 Vorzonen (Vorplätze / Parkierungsflächen) auf das Ortsbild abstimmen (Kirche, Krone, Feuerwehrdepot)
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 Frequenz. (Schule, Kirche, Rest., Bus, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Trottoirs sind nicht durchgehend vorhanden und meist zu schmal Fussgängerübergänge teils unvorteilhaft gesetzt Anordnung/Ausstattung Bushaltestellen und Sichtverhältnisse im Bereich Haltestelle Ausgestaltung Kurvenbereich (Überhöhung, Breite) Breite Strassenparzelle reduziert Gestaltungsspielraum resp. erfordert Landerwerb bei Restaurant «Linde» (7.0 m) Fussgänger werden teils auf privaten Vorplätzen geführt («Linde») = keine durchgängige Infrastruktur

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 B1 erstreckt sich vom Kirchvorplatz aus nach Norden bis zum Gebäude vor dem Kurvenbereich. Das Segment B2 bildet den Strassenabschnitt zwischen beiden A. Die Segmente B sind Teile des Dorfes, wo sich, häufig topografisch bedingt, die Bebauung mehrheitlich nicht auf die Strasse orientiert respektive diese von einer zum Teil steilen Böschung begleitet wird.

Abb. 24 Segment B1, Ausdehnung

Referenzbild Blickrichtung Süd
(tomtom Karten)

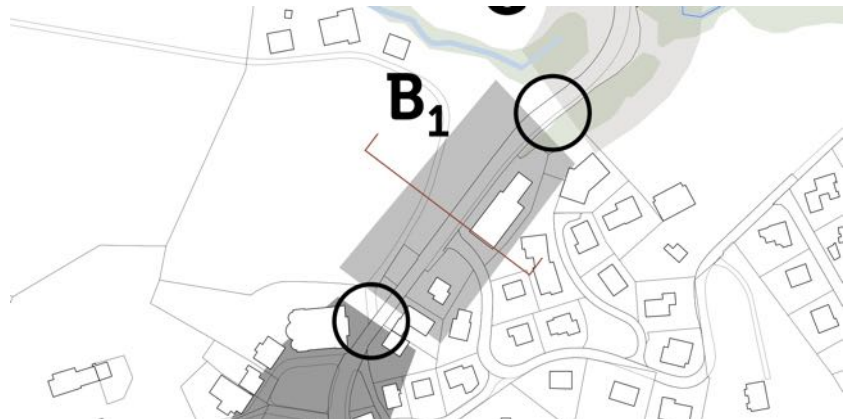
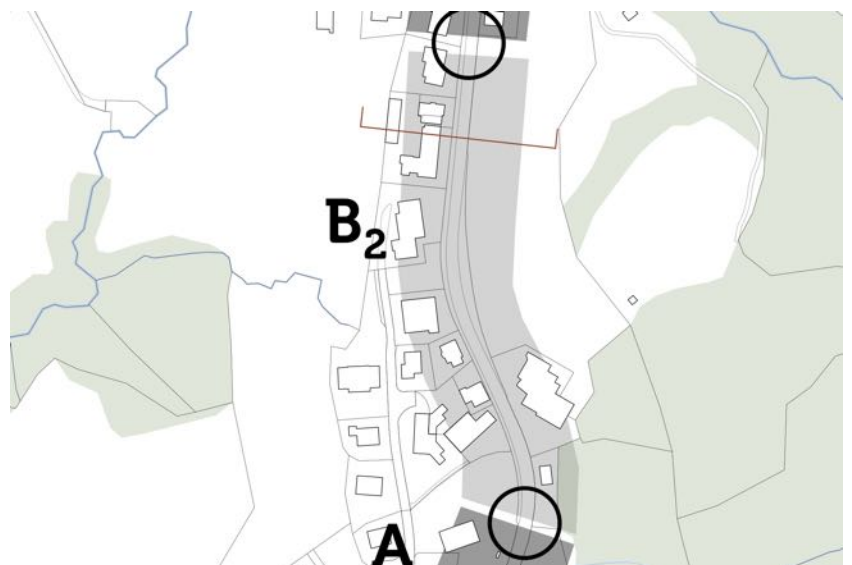


Abb. 25 Segment B2, Ausdehnung

Referenzbild Blickrichtung Süd
(tomtom Karten)



Tab. 8 Stärken / Schwächen Segmente B

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • Übergangsbereiche mit einseitiger Bebauung und Aussicht in Landschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Heterogene Struktur und Bautypologien • einzelne zurückversetzte, hangseitige 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 aus
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> • private Gartenanlagen unterstützen das ländliche Erscheinungsbild • Stützmauern / Einfriedungen sind Bestandteil des Ortsbildes • Blick auf / Durchblicke in die freie Landschaft erhalten • gliederndes Element durch Bachöffnung nördlich Restaurant «Linde» schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorplatzgestaltung: Oberflächenmaterialien der privaten Vorzonen und Trottoirs aufeinander abstimmen • Gestaltung und Höhe von Stützmauern entsprechen teilweise nicht dem dörflichen Bild • Gewerbebauten in Hanglagen erfordern Geländeeingriffe / (hohe) Stützmauern
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängiges Trottoir • Sichere alternative Führung Fussgänger (Schüler) auf Parallelverbindung im Wohnquartier ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite der Strassenparzelle (zwischen 8.3 m und 8.5 m) und Stützmauer im Norden reduzieren Gestaltungsspielraum • Optimierung Querungsstellen Höhe Parkplatz Kirche • Grosse Zu- und Wegfahrtsbereiche bei auf Strasse orientierten Gebäuden • Verkehrsorientierter Ausbau (Ausserortscharakter) mit Mittellinie lässt eher hohe Fahrgeschwindigkeiten erwarten

Segmente C – Landstrasse

Die Segmente C umfassen die Strassenabschnitte an den Dorfeingängen. Diese Segmente entsprechen dem Charakter einer Landstrasse mit Ausserortscharakter, an welche grundsätzlich keine Gebäude angegliedert sind (ausgenommen die betriebliche Zufahrt des neuen Gewerbebaus im südlichen Abschnitt C, vgl. Abb. 27, unten).

Abb. 26 Segment C Nord, Ausdehnung unbestimmter Massstab

Referenzbild Blickrichtung Nord (tomtom Karten)

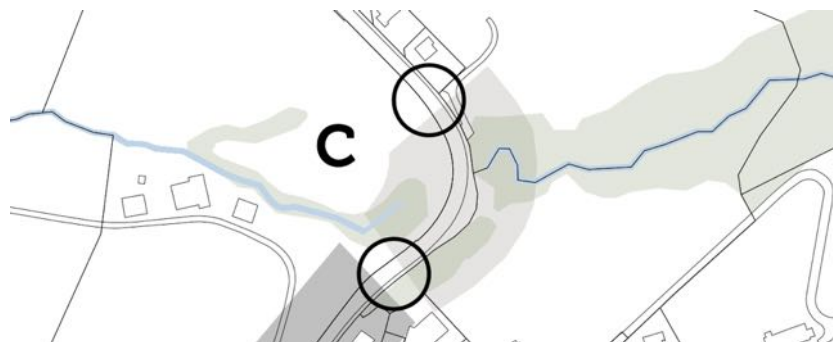
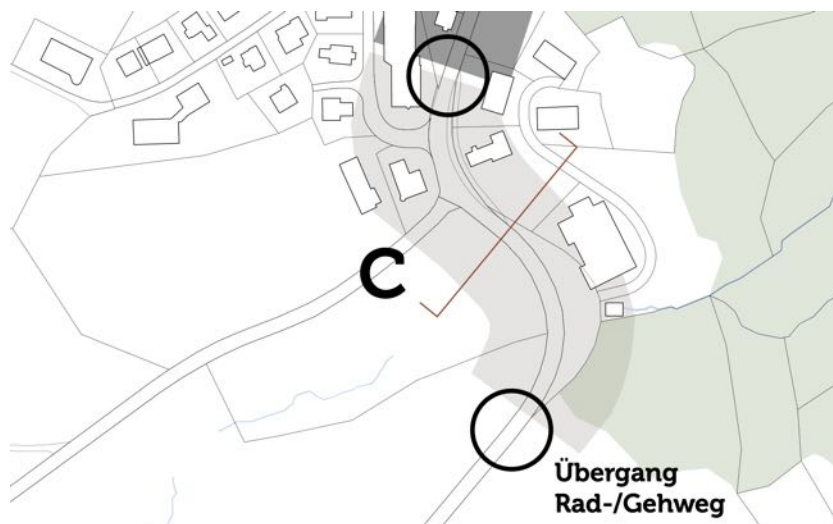


Abb. 27 Segment C Süd, Ausdehnung unbestimmter Massstab

Referenzbild Blickrichtung Süd (eigene Aufnahme)



Tab. 9 Stärken / Schwächen Segment C

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung		<ul style="list-style-type: none"> • Heterogene Struktur und Bautypologien • Massstabsfremde, hangseitige Betriebsgebäude wirken auf die Identität des Dorfs • Einzelne 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 auf.
Grün- und Freiräume Gestaltungselemente	<ul style="list-style-type: none"> • Blick auf / Durchblicke in die freie Landschaft erhalten (viele unbebaute Flächen resp. Landwirtschaftsflächen) 	<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 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite der Strassenparzelle (7.0 – 8.0 m) reduziert Gestaltungsspielraum respektive erfordert Landerwerb im südlichen Bereich • Fussgänger werden teils auf privaten Vorplätzen geführt (Neubau Gewerbehaus) = keine durchgängige Infrastruktur • Anordnung und Ausstattung der Bushaltestelle 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 heutigen Materialisierung abzulesen ist: So ist die Parkplatzfläche in Kies gehalten und von der Aufenthaltsfläche als Wiese mit Brunnen materiell differenziert. Die in Asphalt ausgeführten Strassenflächen verlaufen ringförmig entlang der Gebäude. Die auch wohngenutzten Gebäude orientieren sich mit ihren Eingängen und Sockelgeschossen unmittelbar auf den Platz, so dass sich agern sich öffentliche und private Anforderungen an den Platz.

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

Abb. 29 Referenzbild Dorfplatz, eigene Aufnahme



Tab. 10 Stärken / Schwächen Dorfplatz

	Stärken Potenziale	Schwächen Handlungsbedarf
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> • hist. geprägtes Ortsbild von hoher Bedeutung (historische 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 Frequenz (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 Querschnittsermittlung und massgebende Begegnungsfälle

Ansatz

Aufgrund des ortsbaulich empfindlichen Gebiets und der gewünschten Attraktivität für den Fussverkehr wird eine reduzierte Fahrbahndimensionierung angestrebt. Die Querschnittsermittlung basiert auf der Zielsetzung, den Grundbegegnungsfall zweier Grossfahrzeuge (LW) auf der Dorfstrasse bei reduzierter Geschwindigkeit zu ermöglichen.

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 (vgl. Tab. 12).

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 wahrgenommenen 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 Personenwagen bei 50 km/h bleibt möglich und 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

Durch einen materiell abgesetzten Seitenbereich von 40 cm 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 30 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 soll in den Bereichen der Ortseinfahrten 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			

2.5.4 Dorfplatz

Die Ansätze für die Gestaltung des Dorfplatzes basieren auf den Anforderungen aus Kap. 2.4.5 sowie dem World-Café vom 26. Oktober 2022. Die folgenden Punkte sind für die Entwicklung des Platzes zu prüfen:

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

Themen und Fragestellungen

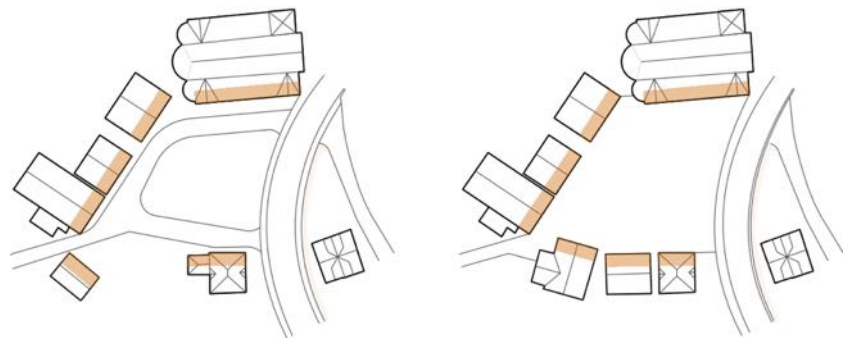
Nutzung / Aufenthalt / Parkierung

- Sind mehr öffentlich wirksame Nutzungen am Platz sinnvoll / anzustreben?
- Welcher Anspruch an Aufenthaltsqualität besteht?
Ruhen / Verweilen / Spielen / Feiern / Essen und Trinken / ...?
- Wie «laut» darf / soll der Platz sein?

Platzfläche /-ausdehnung /-rahmen / Vorderseiten

- Wie verhält sich die Kirche zum Platz?
Ist ein Öffnen der Brüstung oder der platzbegrenzenden Stützmauer (z. B. mit Treppenanlage) zum Platz denkbar / wünschenswert?
- Sollen die Raumkanten ergänzt werden (können)?

Abb. 32 Piktogramme Raumkanten
Bestand / ergänzte Raumkante südseitig



Verkehrsführung / Erschliessung / Parkierung

- Wie können Erschliessungsfunktion, Parkierungsanspruch und Platzqualität aufeinander abgestimmt werden?
- Soll bestehende Ringerschliessung prinzipiell beibehalten werden?
- Soll die Zufahrt auf ein Minimum reduziert werden?
- Soll die Erschliessung in die Fläche integriert und damit die gesamte Platzfläche befahrbar gestaltet werden?
- Wie kann die Erschliessung für das Quartier «Egg» am besten in die Gestaltung integriert werden?

Abb. 33 Piktogramme Fahrerschliessung
 links: nur Zufahrt im Süden
 rechts: nur Zufahrt von Norden

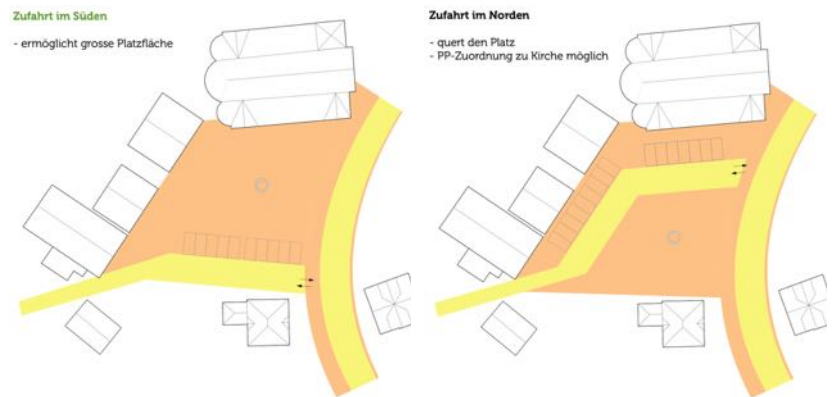
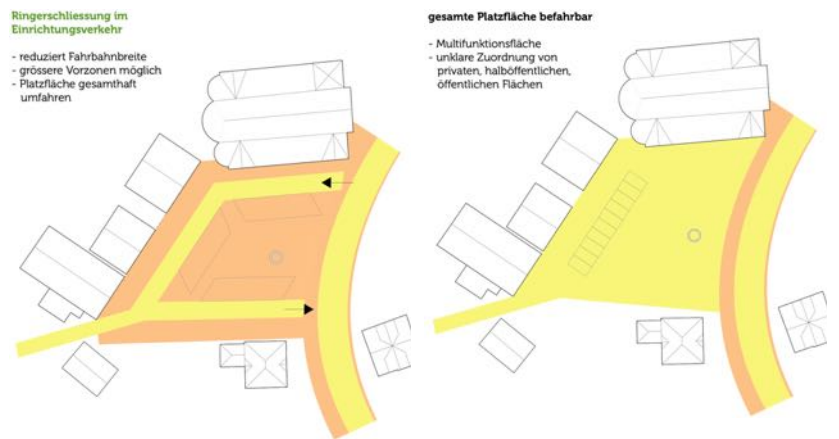


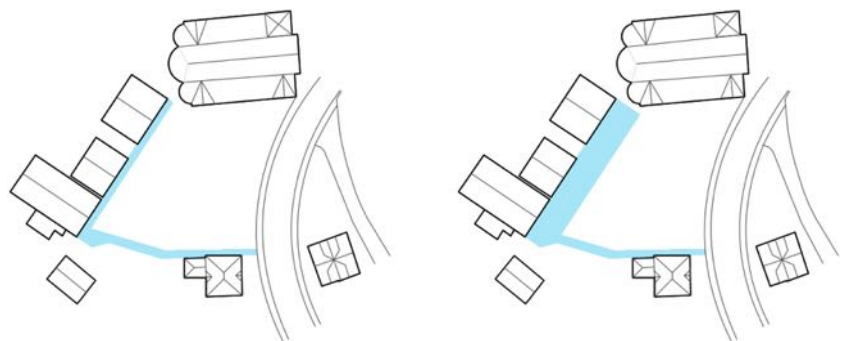
Abb. 34 Piktogramme Fahrerschliessung
 links: Ringerschliessung, Einrichtung
 rechts: gesamter Platz befahrbar



Vorzonen / Gebäudenutzungen

- Gebäude sollen Vorzonen erhalten
- Grössere Vorzonen verstärken «Platzwirkung»
- Wieviel «Privatheit» / Rückzugsmöglichkeit ist für die angrenzenden Nutzungen nötig?

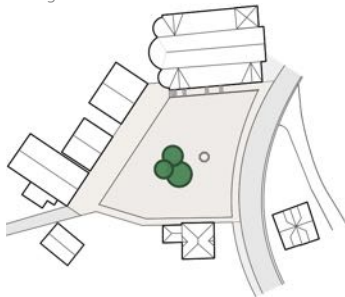
Abb. 35 Piktogramm Vorzonen



Erscheinungsbild und Materialität

- Was ist / bedeutet «schön» im Dorf?
- Repräsentativ oder dörflich?
- Wieviel Gliederung ist möglich / nötig, ohne Verlust des Platzcharakters?

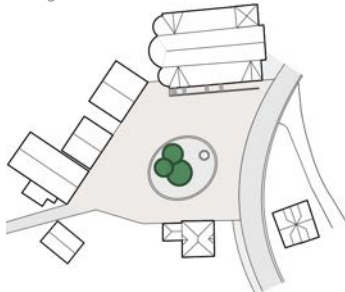
Abb. 36 Piktogramm «Piazza»



«Piazza»

Der Dorfplatz wird nach den Prinzipien der klassischen «Piazza» gestaltet. Dies bedeutet, dass die Oberflächen mit hochwertigen Materialien wie Pflastersteinen oder anderen Natursteinen ausgebildet werden. Materialübergänge und Muster gliedern die Platzfläche. Die Baumpflanzungen und Ausstattungselemente sind zweckorientiert auf dem Platz verteilt.

Abb. 37 Piktogramm «Ornament»



Ornament

Ähnlich wie beim Prinzip Piazza wird der Platz mit hochwertigen Materialien ausgebildet. Ein sich aus der geneigten Platzfläche erhebendes Plateau, besetzt mit Bäumen und dem Brunnen, dient dem Verweilen und definiert einen zentralen Bereich im Platz. Die umliegenden Flächen dienen der Erschliessung, Parkierung, und den Aufenthalt genutzt.

Abb. 38 Piktogramm «Wiese»



Wiese, gerahmt

Der Dorfplatz wird überwiegend als Wiesenfläche (Schotterrasen) ausgebildet. Die Fläche ist befahrbar; auf weniger beanspruchten Bereichen kann sich Vegetation entwickeln. Der Dorfplatz erscheint somit einfach und naturnah. Die Intensität der Gestaltung orientiert sich an der «ländlichen Schlichtheit».

3 Konzept

3.1 Konzeptionelle Grundgedanken

Die Dorfstrasse bildet zusammen mit dem Dorfplatz einen der wichtigsten öffentlichen Räume im Bezirk. Hier spielt sich das Leben der Bevölkerung ab. Das Gestaltungskonzept trägt dieser Bedeutung mit Berücksichtigung folgender Hauptziele Rechnung:

- Wahren des dörflichen Erscheinungsbildes;
- Herausarbeiten wertvoller, prägender Elemente;
- Vermeiden der Überinszenierung.

3.1.1 Strasse und Siedlung

Die Gestaltung der Dorfstrasse soll sich selbstverständlich in den Ort fügen. Dabei soll kein «Überinszenieren» oder Implantieren von neuen, unpassenden Motiven erfolgen. Der Ortskern mit seinen öffentlich wirksamen Funktionen und ortsbaulichem Ausdruck soll eine «intensivere» Gestaltung erfahren als der umgebende Bereich, welcher deutlich weniger durch eine Bebauung begleitet wird. Die Gliederung des Strassenverlaufs in die drei Segmente spiegelt diesen Ansatz wider (vgl. Kap. 2.5.1). Die Gestaltung wird im Kernbereich verdichtet. Bei gleichbleibender Fahrbahnbreite im Dorfbereich (Segmente A und B) verringert sich durch das materielle Absetzen der seitlichen Fahrbahnbereiche sowie Teilen des Trottoirs im Platzbereich die optisch als Fahrbahn wahrgenommene Fläche. Den Trottoirs und Seitenbereichen kommt so eine höhere Bedeutung zu.

Ortseingänge

Die Ortseingänge werden nicht mit ergänzenden Elementen betont, sondern als Auftakt der Siedlung gelesen. Hier verschmälert sich die Fahrbahn auf das innerörtliche Mass und verkehrlich erfolgt der Übergang vom separat geführten Veloverkehr in den Mischverkehr. Von Norden kommend, öffnet sich der Blick auf den prägenden Kirchenbau.

Die dorfinternen Übergänge zwischen den Segmenten A und B werden durch den Auftakt der seitlichen Bandierung und damit mit der schmaleren Fahrbahnwirkung markiert.

Hervorheben wichtiger Orte

Die historische Bedeutung und das Erscheinungsbild der Bebauung / Bauten berücksichtigend, erfolgt die hervorgehobene Gestaltung an folgenden Orten:

- dem Kirchvorplatz,
- dem Dorfplatz,
- dem Vorplatz der Wirtschaft «Krone» und
- dem Umfeld der Wirtschaft «Linde».

An diesen Orten wird dem Strassen- und Platzraum sowie den privaten Vorzonen bis zur Fassade mit hochwertigen und dennoch dörflich angestammten Materialien Rechnung getragen.

Abb. 39 Referenz Raumbildende Wiesenböschung



Parkplatz- und Vorplatzflächen

Grössere, direkt an der Dorfstrasse liegende Park- und Vorplatzflächen mit breiten Zufahrten sollen mit Grünelementen und / oder Bäumen so vom Strassenraum abgesetzt werden, dass dieser wieder gefasst erscheint (vgl. Kap.3.4). Davon ausgenommen ist der Parkplatz vor dem Restaurant «Krone», da hier aufgrund der Parkplatzanordnung keine Bepflanzung möglich ist.

3.1.2 Grünelemente und Freiräume

Abb. 40 Referenz Wiesenfläche vor Stützmauer



Topografie und Einbettung des Strassenverlaufes

Die Topografie prägt den Ort nachhaltig. Der Verlauf der Dorfstrasse folgt dem Gelände annähernd höhenparallel, was zu dem ortsbildprägenden und immer wieder neue Blicke öffnenden, gekurvten Verlauf führt. So sind hangseitige Stützmauern und Böschungen strassenbegleitende Elemente.

Das Konzept arbeitet mit der Topografie, reduziert Eingriffe auf das nötige Minimum und komplettiert Stützmauern, wo nötig.

Abb. 41 Beispielausschnitt Wiesenrabatten



Wiesenrabatten

Die vor strassenseitig vor Stützmauern liegenden Flächen, welche nicht der Fahrbahn oder als Trottoir dienen, sind in der Regel als einfache Wiesenflächen ausgebildet. Diesem Motiv folgend, werden durch die neue Linienführung und Verschmälerung der Strasse entstehende verbleibende Flächen ebenfalls als Wiese gestaltet. Im Sinne der Förderung der Biodiversität sind hier auch Wildwiesen denkbar.

Abb. 42 Gebäude / Baumstandorte entlang Strasse



Einzelbäume / Baumgruppen

Das Konzept sieht keine linearen Elemente, wie Alleen oder Baumreihen vor. Vielmehr wird das typische Bild von einzelnen gesetzten, grosskronigen Bäumen und Baumgruppen beibehalten und ergänzt. Die Einzelbäume dienen der Betonung ausgewählter Orte (z. B.: Dorfplatz, Bushaltestellen, etc.).

Mit strassenbegleitenden Baumgruppen (von 3 bis 5 Bäumen) werden insbesondere im südlichen Teilbereich (Segment B) die Aussenradien in Kurvenbereichen gefasst / begleitet sowie grossflächig befestigte Vorzonen vom Strassenraum abgesetzt.

Die Pflanzung von Bäumen im öffentlichen Raum ist ein Ziel der kantonalen Energie- und Klimaschutzstrategie (Bsp: Massnahme M_5). Bäume bedingen einen zusätzlichen Pflegeaufwand im Unterhalt (Rückschnitt, Entfernung Laub, etc.). Bäume und allgemein Bepflanzungen im Siedlungsgebiet wirken sich jedoch positiv auf diverse Themen aus:

- Luftqualität (Bsp: Filterung von Staub)
- Mikroklima (Bsp.: weniger Temperaturextreme)
- Lärmschutz (Bsp.: Schallminderung)
- Windschutz (Bsp.: Reduktion Windgeschwindigkeiten)
- Biodiversität (Bsp.: Lebensraum Tiere und Pflanzen)
- CO₂-Haushalt
- Raumwirkung (Bsp.: Nachhaltige, attraktive Strassenräume)
- Lebensqualität (Bsp.: Treffpunkte)
- Strahlung (Bsp.: Absorbierung)
- Luftfeuchtigkeit (Bsp.: Absorbierung)
- Wassermanagement (Bsp.: Temporäre Wasserspeicherung)

Vorzonen / (Vor-) Gärten / Einfriedungen

Dem wechselhaften dörflichen Bild entsprechend, sollen die privaten Vorzonen in Abhängigkeit der Gebäude-, insbesondere Erdgeschossnutzung gestaltet werden. Die Vorplätze im historischen Kontext sollen nach Möglichkeit gepflastert werden.

Während publikumswirksame Nutzungen auf den Strassenraum wirken und mit dem Strassenraum zusammen gestaltet werden, sollen die Vorgärten als halbprivate Räume wahrgenommen werden.

3.2 Segmente

3.2.1 Fahrbahnbreite

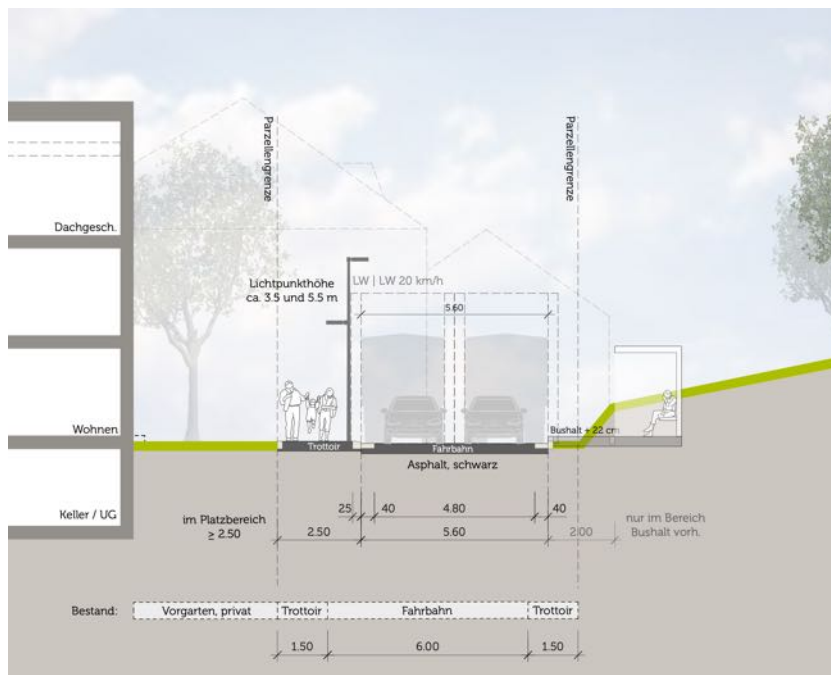
Die Fahrbahnbreite soll für die Segmente A und B durchgehend auf den Begegnungsfall zweier Grossfahrzeuge (LW-LW) bei 20 km/h (= nutzbare Fahrbahnbreite 5.60 m) dimensioniert werden. Im Bereich der Ortseingänge / Übergänge zum Aussenraum (Segmente C) soll im Sinne eines wahrnehmbaren Übergangs zu den schmaleren Bereichen der Grundbegegnungsfall LW-LW bei 30 km/h (Breite 6.00 m) umgesetzt werden.

Der Segmentierung und Querschnittsermittlung entsprechend (vgl. Kap. 2.5.1, 2.5.3), wird das Konzept auf folgenden Normalprofilen aufgebaut:

3.2.2 Normalprofil (NP) Segment A «Dorfkern»

Im Bereich des Dorfkerns hebt eine seitliche Bandierung von 40 cm die historische Bedeutung des Segments hervor. Die optisch eingengte Fahrbahnbreite von 4.80 m reduziert die gefahrenen Geschwindigkeiten und erhöht die Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr (vgl. Kap. 2.5.3). Im Bereich des Platzes wird der begehbbare Bereich mit mehr als 2.5 m in Erscheinung treten.

Abb. 43 Normalprofil Segment A, unbestimmter Massstab



Die Gestaltungsprämissen und -elemente für das Segment A (Dorfkern) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wahren / Reaktivieren des dörflichen Charakters;
- Zentrumscharakter ausbilden;
- Möglichkeiten für Aufenthalt / Verweilen (Kirchplatz/Dorfplatz) schaffen / verbessern;
- Optisch schmale Fahrbahn mit niedrigen Randabschlüssen lässt die Seitenbereiche zusammenwachsen;
- Hochwertige Materialien gezielt einsetzen;
- Einheitliche Materialisierung:
 - Vorplätze, Trottoirflächen: Natursteinpflaster (örtlich / bedarfsweise behindertengerecht),
 - seitliche Bandierung der Fahrbahn: Natursteinplatten;
 - Randabschluss niedrig (behindertengerecht: + 3 cm): Naturstein, breit
- Ergänzende Gliederung / qualitative Aufwertung des öffentlich nutzbaren Raumes durch Grünelemente und Beleuchtung;
- Freie Anordnung von Einzelbäumen an prägnanten Stellen;
- Beleuchtung am Fahrbahnrand anordnen (- 30cm), niedriger Lichtpunkthöhe wählen (Schneeräumung gewährleistet).

Abb. 44 Referenzbilder Thal, SG,
seitliche Bandierung mit Natursteinplatten,
breiten Randstein, Trottoir in Natursteinpflaster
und gekieste Platzfläche

rechts: Kirchplatz / Schäfli
unten: Hengetenplatz



Abb. 45 Referenzbild Amriswil;
Räumliche Wahrnehmung Kandelaber im
Gehbereich und am Rand der Strasse
(Apple Karten)



3.2.3 Normalprofil (NP) Segment B «Dorfstrasse»

Auch für die Segmente B wird eine nutzbare Fahrbahnbreite von 5.60 m angeboten (in den Kurvenbereichen aufgedehnt). Die durch die Fahrbahnverschmälerung gewonnene Fläche dient der Verbreiterung des Trottoirs auf 2.5 m. Die gestalterische Differenzierung zum Segment A erfolgt durch den Verzicht auf die materiell abgesetzten Seitenbereiche und Reduktion auf einen Wasserstein sowie die an den Trottoirhinterrand ver setzte Beleuchtung.

Abb. 46 Normalprofil Segment B1, Nord
 Trottoir Ost, unbestimmter Massstab

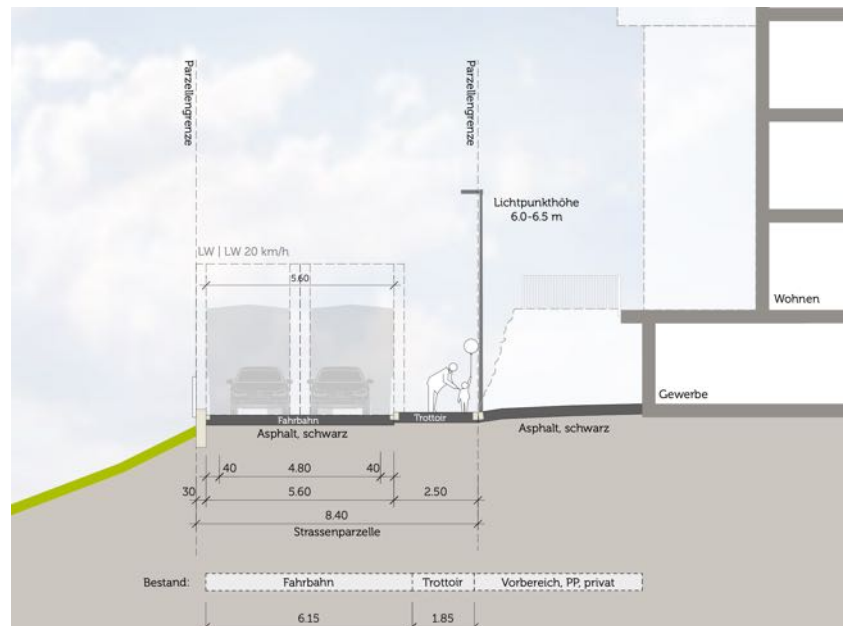
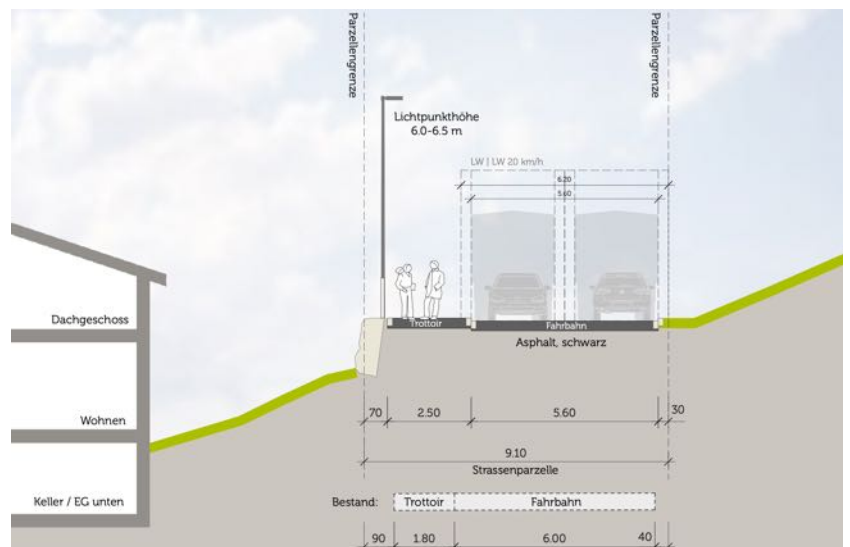


Abb. 47 Normalprofil Segment B2, Süd
 Trottoir West, unbestimmter Massstab



Gestaltungsprämissen und -elemente für das Segment B (Dorfstrasse) sind:

- «klassischer», eher ausserdörflicher Strassenraum mit breitem Trottoir und hohem Randstein;
- Erhalt von Durchblicken in die freie Landschaft;
- Unregelmässige Anordnung von Einzelbäumen an prägnanten Stellen
- Optische Einfassung grossflächiger Vorplätze mit Baumgruppen resp. Einzelbäumen
- Definieren der Zufahrtsbereiche;
- Beleuchtung / Kandelaber am hinteren Trottoirrand (zur Gewährleistung von Unterhalt und besserer Parkierungsmöglichkeiten bei Veranstaltungen).

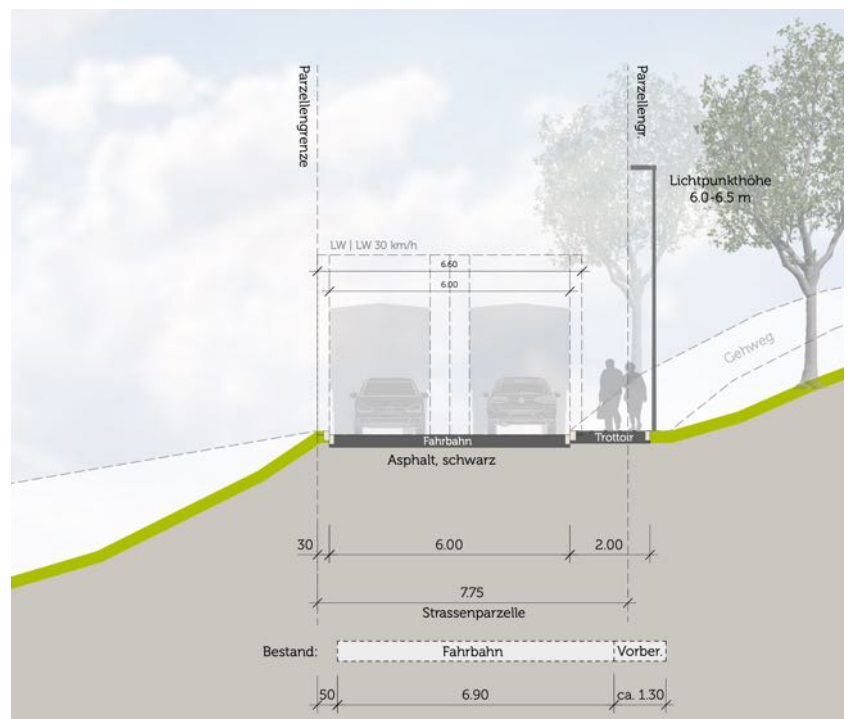
Abb. 48 Exemplarischer Planausschnitt
Segment B2, unbest, Massstab



3.2.4 Normalprofil (NP) Segment C «Landstrasse»

Im Gegensatz zu den anderen Segmenten wird die nutzbare Fahrbahnbreite in diesem Segment auf 6.00 m dimensioniert (LW-LW bei 30 km/h). Da in diesem Bereich zudem mit deutlich weniger Fussverkehr zu rechnen ist, wird eine Trottoirbreite von 2.0 m als ausreichend erachtet. Das Trottoir wird im Segment C hangseitig angeordnet.

Abb. 49 Normalprofil Segment C,
 unbestimmter Massstab



Gestaltungsprämissen und -elemente für das Segment C (Landstrasse) sind:

- «klassischer», eher ausserdörflicher Strassenraum mit eher schmalem Trottoir und hohem Randstein;
- Erhalt von Durchblicken in die freie Landschaft;
- Optische Einfassung grossflächiger Vorplätze mit Baumgruppen resp. Einzelbäumen
- Definieren der Zufahrtsbereiche;
- Beleuchtung / Kandelaber bei Trottoirbreite von 2.0 m am hinteren Trottoirrand.

3.3 Verkehr / Betrieb

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Fahrbahn

siehe dazu Kap. 3.2 «Segmente»

Parkierung

Die öffentlichen Abstellanlagen (insbesondere nördlich der Kirche) sollen anzahlmässig weiterhin bestehen bleiben. Eine Optimierung der Anordnung sowohl auf dem Dorfplatz als auch nördlich der Kirche wird angestrebt. Nördlich der Kirche besteht auch die Option, den bestehenden Parkplatz bei ausgewiesenem Bedarf nach Norden zu erweitern. Die Zu- und Wegfahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge zwischen Kirche und Parkierung ist gewährleistet (vgl. Schleppkurven im Anhang).

Abb. 50 Erweiterungsmöglichkeit PP nordseitig der Kirche



Die privaten Parkieranlagen mit Zufahrt von der Dorfstrasse sollen möglichst erhalten bleiben. Eine grossflächige Wirkung auf den Strassenraum, wie bspw. im Bereich der Linde oder bei Gewerbebetrieben soll mit strassenraumbegrenzenden Elementen, wie Bepflanzungen und / oder Bäumen, verringert werden. Ergänzend dazu, sollen grossflächige Zufahrtbereiche definiert / reduziert werden. Neben dem gestalterischen Effekt kann so auch die Sicherheit für Zufussgehende erhöht werden.

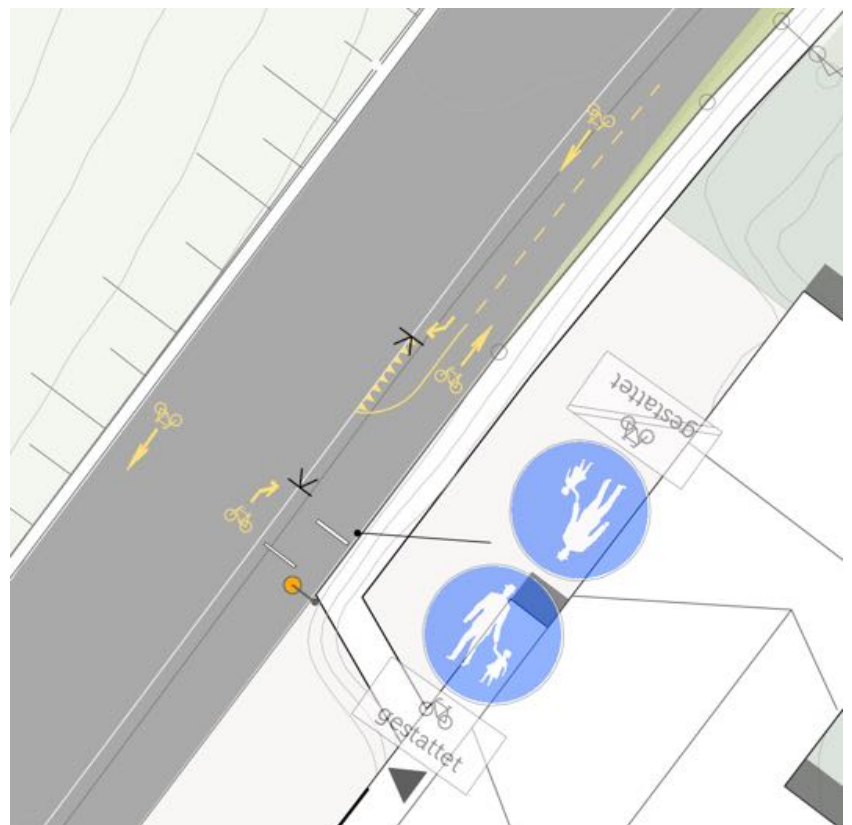
3.3.2 Veloverkehr

Der Veloverkehr wird heute innerorts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Daran soll, nicht zuletzt aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung, festgehalten werden. Eine separate Veloinfrastruktur (z. B. Radstreifen) erfordert vergleichsweise grosse Strassenquerschnitte, welche innerorts nicht dem dörflichen Charakter entsprechen. Durch die Neugestaltung der Dorfstrasse werden die allgemeinen Geschwindigkeiten gesenkt, was die Verkehrssicherheit für Velofahrende zusätzlich begünstigt. Zu den Ausserortsbereichen mit den kombinierten Rad- und Gehwegen werden neue Übergänge geschaffen.

Übergang Nord

Der Veloverkehr aus Richtung Teufen (Fussweg mit zugelassenem Veloverkehr) wechselt im Bereich des Dorfeingangs auf die Fahrbahn. Entsprechende Markierungen / Signalisation sowie Poller / Abschränkungen sollen die Weiterfahrt des Veloverkehrs auf dem Trottoir verhindern. Mit Anordnung eines Kandelabers ist der Ort auch bei Dunkelheit gut erkennbar.

Abb. 51 Planausschnitt Übergang Fuss-/Veloweg zu Mischverkehr, Nord



Übergang Süd

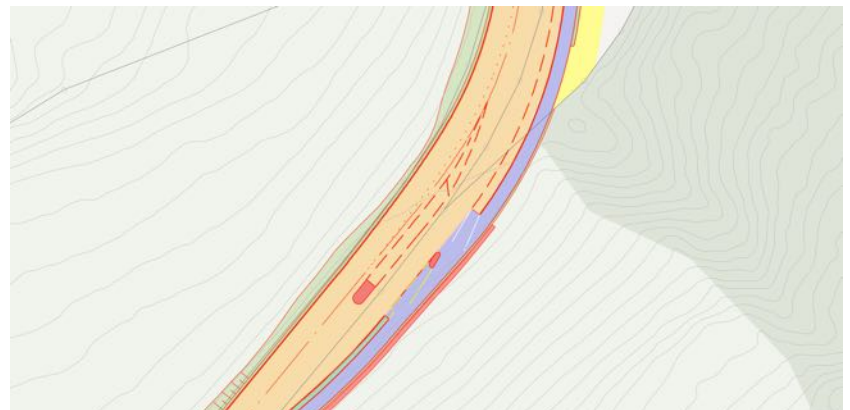
Im Süden werden die Velofahrenden wiederum von der Strasse auf den Fussweg (mit zugelassenem Veloverkehr) geführt. Da die Situation in alle Richtungen übersichtlich ist, scheint der Verzicht auf eine Mittelinsel mit Aufstellfläche als Abbiegehilfe im folgenden Projektschritt prüfenswert.

Abb. 52 Planausschnitt Übergang Fuss-/Veloweg zu Mischverkehr, Süd, ohne Abbiegehilfe



Das kantonale Vorprojekt sieht hier eine platzintensivere Lösung mit Mittel-/ Schutzinsel als Abbiegehilfe vor. Das Landesbauamt präferiert diese Variante weiterhin.

Abb. 53 Prinzip Übergang Veloverkehr mit Abbiegehilfe gemäss Vorprojekt Landesbauamt 29. Juni 2022



3.3.3 Fussverkehr

Wegnetz / Schulwegsicherheit

Segment A

Im Sinne einer optimierten Anordnung aufgrund der Nutzungen wird das Trottoir künftig auf der Westseite erstellt. Dabei werden grosszügige Breiten gewählt (≥ 2.5 m).

Segmente B und C

In diesen Segmenten wird künftig ein durchgehendes einseitiges Trottoir mit mehrheitlich 2.5 m Breite angestrebt. Im Bereich des Ortseingangs im Süden wird der Fussverkehr aufgrund des bestehenden Projekts des Landesbauamts und des (Vor-) Platzbedarfs des Gewerbehäuses auf 2.0 m reduziert. Da mutmasslich nur wenige Fussgänger unterwegs sein werden, ist dies zweckmässig.

Trottoirführung in Einmündungsbereichen

Um entlang der Dorfstrasse durchgängige Fusswegverbindungen zu gewährleisten und die Hierarchie der Strasse zu verdeutlichen, werden alle Trottoirs in Einmündungsbereichen als Trottoirüberfahrten gestaltet.

Querungen

Querungen / Querungsstellen sollen möglichst der Wunschlinie der Zufussgehenden unter Vermeidung von Umwegen folgen. Damit diese optimal sichtbar sind, sind geeignete und gut beleuchtete Wartebereiche vorgesehen.

Die geringen Verkehrszahlen (geringe Fussgängerfrequenz und durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV von $< 3'000$) lassen nach Norm VSS 40 241 keine Markierung von Fussgängerstreifen (FGS) zu. Nur für besondere Vortrittsverhältnisse, wie vorliegend vor dem Schulhaus, kann die Markierung eines FGS geprüft werden. So ist zur Sicherung des Schulweges nördlich des Einmünders Alte Leimensteigerstrasse zwischen den beiden Bushaltekanten die Markierung eines FGS vorgesehen.

Der FGS auf Höhe Kirche muss aufgehoben werden. An dessen Stelle können am Boden sogenannte «Füssli» markiert werden, wo ausreichende Sichtweiten für eine Querung bestehen.

3.3.4 Öffentlicher Verkehr

Sämtliche Haltestellen (für Normalbus 12 m) werden behindertengerecht ausgebaut und auf der Fahrbahn angeordnet.

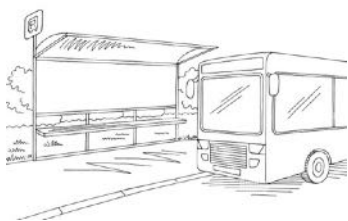
Bushaltestelle «Dorf»

Die Haltestellen «Dorf» werden in Fahrtrichtung jeweils hinter dem Fussgängerstreifen (FGS) platziert. Zur Gewährleistung der Sicht des übrigen Verkehrs auf die querenden Fussgänger wird der Abstand zum FGS gemäss bfu-Empfehlung (ca. 25 m) eingehalten. Damit die südliche Kante eingerichtet werden kann, muss der haltende Bus mit seinem Heck in den Einmünder der untergeordneten Strasse «Unterhaslen» hineinragen, um ein Einbiegen zu verhindern. So ist hier, entgegen der empfohlenen 22 cm, nur eine Haltekantenhöhe von 16 cm möglich. Hier ist die Umsetzung eines Wartehauses schwierig. Es besteht die Möglichkeit eines über dem Trottoir liegenden Witterungsschutz (bspw. mit Klappstühlen).

Für den Zugang zur nördlichen Haltekante wird ein Gehbereich bis zur Fussgängerquerung / zum Einmünder der Alten Leimensteigerstrasse eingerichtet.

Abb. 54 Anordnung/Betrieb Haltestelle «Dorf»

Abb. 55 Schema mögliche Anordnung Witterungsschutz in Richtung Appenzell, (www.alamy.de)



Bushaltestelle «Linde»

Die Haltestellen «Linde» werden vis-à-vis voneinander angelegt und beidseitig mit einem Witterungsschutz ausgestattet. Mit Rampen auf eine Haltekantenhöhe von + 22 cm wird die Behindertengerechtigkeit sichergestellt (Weiteres dazu Kap. 3.4 «Linde», Abb. 61).

Abb. 56 Anordnung/Betrieb Haltestelle «Linde»



Schulbus

Für den Schulbushalt bietet das Konzept zwei Möglichkeiten: Mit der Verbreiterung des Trottoirs am Dorfplatz (ca. 4.5 m) wird es möglich, den Schulbus hier ausserhalb der Fahrbahn aufzustellen und die Kinder direkt auf dem Trottoir aussteigen zu lassen (vgl. Abb. 58). Alternativ dazu können Ein- und Ausstieg der Kinder auch, wie heute, abseits der Strasse auf dem neu gestalteten Dorfplatz erfolgen.

3.4 Detailgestaltung

Abb. 57 Referenz Kiesfläche begrünt, neuer Friedhof Bümpliz



Abb. 58 Rechts: Planausschnitt Dorfplatzgestaltung

Abb. 59 Unten: Konzeptskizze Dorfplatz



Abb. 60 Referenz Kiesfläche begrünt, Bern



Dorfplatz

Der Dorfplatz soll die dörfliche Mitte von Haslen bilden. An ihn werden multifunktionale Ansprüche gestellt, so dass eine möglichst «flächige» Gestaltung gewählt wird.

Der bestehenden Bebauung / Platzkante werden Vorbereiche aus Natursteinpflaster zugeordnet. Diese bilden den materiellen Rahmen des inneren Platzbereiches und stellen gleichzeitig eine gewisse Privatheit für die Gebäude her. Diese Vorzone ist gegliedert in einen fassadenparallel verlaufenden gestuften und einen dem Platzgefälle folgenden Bereich. Die Erschliessung für das Quartier Egg wird als «erweiterte Vorzone» ebenfalls in Naturstein ausgebildet. Eine entsprechende Qualität, der Einbau und die Oberflächenbeschaffenheit gewährleisten Behindertengerechtigkeit und Winterdienst.

Die darin eingebettete Platzfläche wird gekiest und nimmt den Brunnen sowie den grosskronigen Einzelbaum auf. Je nach Beanspruchung der Fläche ist diese mehr oder weniger geeignet, durch Vegetation besiedelt zu werden. Mit dieser «informellen» Begrünung soll sich der «grüne Platzeindruck» um den Brunnenbereich verstärken.



Für den Aufenthalt und als Sitzgelegenheit werden vor der Stützmauer der Kirche Bänke angeordnet, welche nach Süden ausgerichtet sind und den Platz überblicken.

Der nördliche Abschnitt der Alten Leimensteigerstrasse kann aufgrund mangelnder Sichtverhältnisse und der Aufhebung des östlichen Trottoirs nicht mehr der Erschliessung dienen. Die Fläche kann an die westliche bestehende Gartenfläche und Stützmauer «angeknüpft» werden.

«Linde»

Der historische Siedlungsbereich um die Linde soll im Strassenverkauf hervorgehoben und aufgewertet werden. In Anlehnung an die Dorfplatzgestaltung soll auch hier ein platzartiges Bild entstehen. So wird das Gebäude in eine Pflasterfläche gestellt, welche bis an die Fassade heranreicht und das Trottoir miteinbezieht. Innerhalb der Fahrbahn wird das Motiv des seitlichen Pflasterbandes wiederholt, so dass auch hier ein schmaler Fahrbahneindruck entsteht.

Mit der Anordnung der Bushaltestelle (beide Fahrrichtungen) erhöht sich der Grad der Öffentlichkeit und sorgt für Belebung. Zur Erschliessung der östlichen Haltekante wird eine ergänzende Wegverbindung zwischen der Stammliegenschaft im Süden und der Bushaltestelle im Norden eingerichtet, so entsteht hier der Eindruck eines zweiten Trottoirs.

Abb. 61 Planausschnitt Linde mit Bushalt



Der Witterungsschutz für die westliche Haltekante wird nördlich der Linde auf der Parkplatzfläche angeordnet, was mit einer Neuordnung der Parkierung im Einrichtungsverkehr einhergeht (vgl. auch 3.3.4, Bushaltestelle «Linde»). (Anmerkung: Eine künftige nordseitig angrenzende Bebauung wird die Nutzung / Gestaltung dieser Fläche voraussichtlich beeinflussen.)

Einmünder

Alte Leimensteigerstrasse / Alte Post / Krone

Die Alte Leimensteigerstrasse ist in einigen Bereichen sehr schmal (ca. 3.75 m). Um diesen Voraussetzungen gerecht zu werden und um die Ausfahrt unmittelbar neben dem Warteraum des Fussgängerstreifens zu verhindern, soll der gesamte Abschnitt zwischen Strasse «Böhl» und Dorfstrasse künftig im Einbahnverkehr betrieben werden. Die Gefahrenstelle beim Knoten «Böhl»/Alte Leimensteigerstrasse kann dadurch entschärft werden (ungenügende Sicht beim Abbiegen aus Richtung Osten in Alte Leimensteigerstrasse). Für einige wenige Anwohner hat das neue Regime kleinere Umwege zur Folge.

Aufgrund der Reduktion des Einmünderers bei der Dorfstrasse entsteht zudem ein grösserer Vorbereich für das Restaurant Krone. Dieser kann mit einer Pflasterung gestalterisch hervorgehoben werden. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite soll die Fläche der bisherigen Haltestelle als typischer privater Vorgarten gestaltet werden.

Oberbüel und Liststrasse

Der Knotenbereich Oberbüel-Dorfstrasse dient als einzige Zufahrt in das Wohn- und Gewerbequartier. Die Liststrasse stellt die Verbindung nach Stein her. Beide Einmünder verfügen über grosse Radien, was zum einen ein schnelles Abbiegen ab der Dorfstrasse ermöglicht und zum anderen zu einer sehr grossen Verkehrsfläche führt. Durch eine Reduktion der Knotenradien auf 10 m und der Verschmälerung der Fahrbahn werden die Einmünder voneinander entflechtet und die freigespielte Fläche kann begrünt und mit einer Baumgruppe im Aussenradius bepflanzt werden. Es besteht weiterhin die Möglichkeit, dass sich zwei Lastwagen im Einmünder «Oberbüel» begegnen können (vgl. Schleppkurve im Anhang A4).

Abb. 62 Planausschnitt
Einmünder Oberbüel / Liststrasse



Abb. 63 Blick in den Kurvenbereich

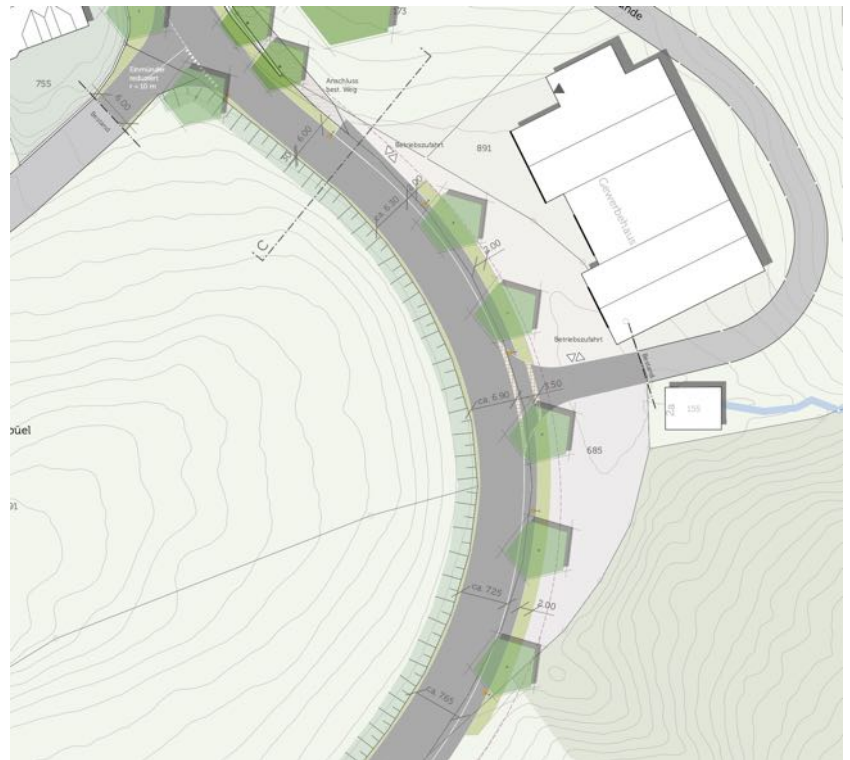


Alte Linde

Im Bereich dieses Einmünders ist ein grösserer Gewerbebetrieb entstanden. Das Gebäude liegt zurückversetzt, so dass sich der grossflächige Betriebsvorplatz zur Strasse orientiert.

Der bestehende Grünstreifen, welcher den Vorplatz von der Strasse trennt, soll erhalten / vergrössert werden. Mit dem Setzen von Einzelbäumen wird der Raum auch in der 3. Dimension gegliedert und der Kurvenbereich räumlich begleitet. So wird eine Abgrenzung zwischen privat und öffentlich geschaffen und die Zufahrtsbereiche werden klar geregelt. Der Einmünder «Alte Linde» wird optimiert und mit einer Trottoirüberfahrt versehen.

Abb. 64 Planausschnitt Einmünder «Alte Linde»



3.5 Landerwerb

Die Umsetzung des vorliegenden Konzeptes bedingt Landerwerbe in der Grössenordnung von ca. 550 - 600 m². Aufgrund des Nutzens für die Allgemeinheit und der Länge des gesamten Strassenabschnitts wird dies als verhältnismässig erachtet (vgl. Kap. 2.4). Die grössten Erwerbe sind notwendig für:

- Errichtung Zugang zur Haltestelle «Dorf» Richtung Teufen;
- Realisierung Haltestelle «Linde» inkl. deren beidseitigen Zugängen;
- Realisierung Fussweg (Velo zugelassen) ab «Alte Linde» Richtung Appenzell.

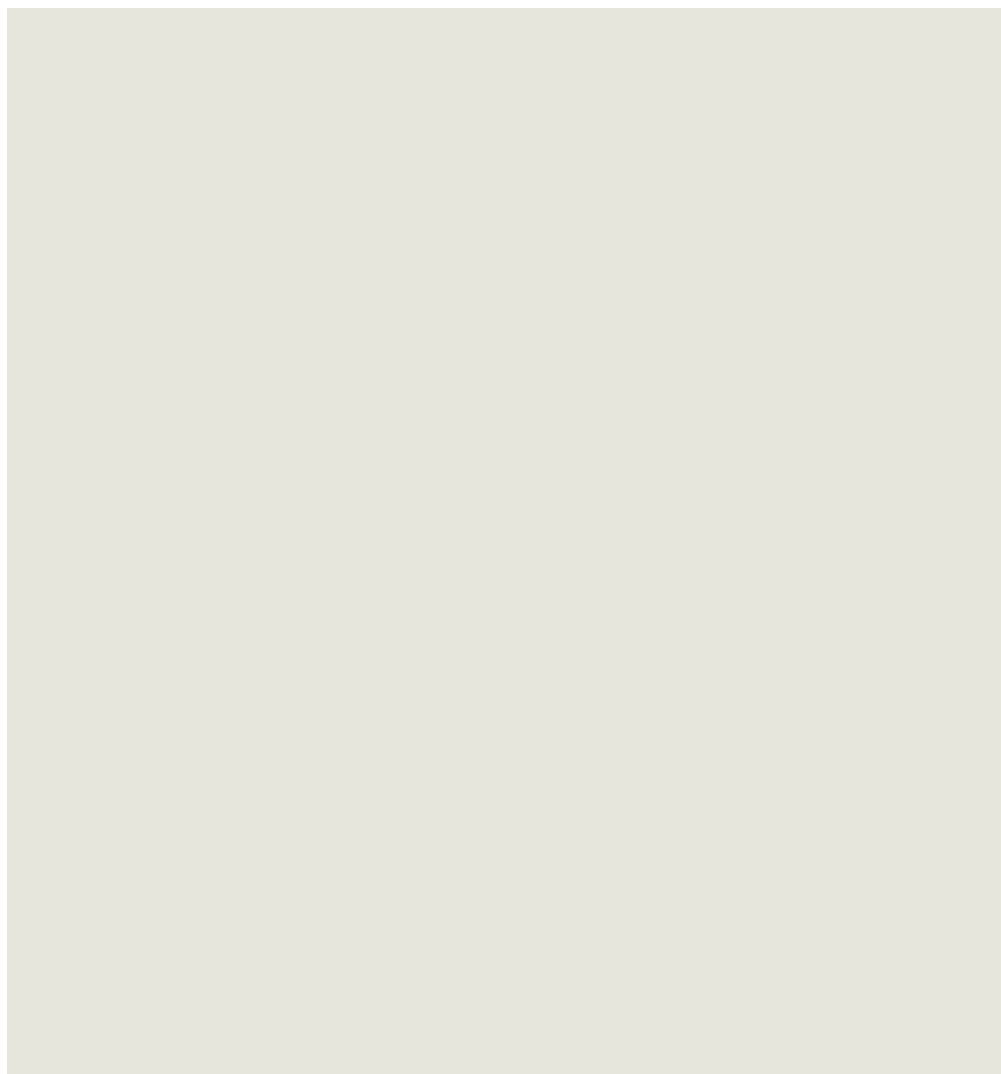
Anhang

A1 Auswertung Workshop 1, 26. Oktober 2022

A2 Auswertung Workshop 2, 9. Mai 2023

A3 Nachweis Umsetzung Handlungsbedarf

A4 Nachweis Schleppkurven



A1 Auswertung Workshop 1, 26. Oktober 2022



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 Aussenbestuhlung 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)

A2 Auswertung Workshop 2, 9. Mai 2023

Nachstehend werden die wichtigsten Punkte zusammengefasst resp. die Erkenntnisse daraus abgeleitet.

Dorfplatz

Verkehrsführung

Es wurden zusätzlich zu heute vier neue Führungsformen des motorisierten Verkehrs aufgezeigt. Folgende Inputs wurden eingebracht resp. Erkenntnisse resultieren:

- Situation heute mit möglicher Zu-/Wegfahrt Nord und Süd künftig nicht mehr gewünscht
- Zu-Wegfahrt direkt südlich der Kirche zerstückelt Platz resp. den Bereich bei Kirche → nicht gewünscht
- Ringerschliessung im Einbahnverkehr sorgt für Gesamtumfahrung Platz → nicht gewünscht
- Variante mit Platz gesamthaft befahrbar von einzelnen favorisiert – sofern Zu-Wegfahrt klar geregelt
- Grossteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für eine Zu-Wegfahrt im südlichen Bereich des Platzes, damit nördlicher Teil des Platzes «frei» bleibt vor Erschliessung. Es soll geprüft werden, inwiefern fahrbarer Bereich leicht nach Norden zur Platzmitte hin versetzt werden kann.
- Im Zufahrtsbereich soll darauf geachtet werden, dass zwei Autos kreuzen können.

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Zu-/Wegfahrt im Süden

Raumkanten

- Die Hecke ist zu entfernen und der Platz zu öffnen gegenüber Strasse.
- Option Platz mit Raumkante im Süden zu definieren, wird als denkbar angesehen (abhängig von Privaten).

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Öffnung Platz zur Strasse

Private Vorzonen

- Einige Teilnehmende begrüssen schmalere Vorzonen, damit die Platzfläche grösser bleibt.
- Grosse Vorzonen eignen sich optimal für Restaurant (Bestuhlung) oder einen Apéro oder auch für das private Abstellen von Fahrzeugen.
- Gesamthaft geht Diskussion in die Richtung von gegenüber heute breiteren Vorzonen.

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Breitere Vorzonen (gegenüber heute)

Gestalterische Ansätze Platz

- Eine Piazza o.ä. mit einer gesamten «grauen» Fläche wird klar abgelehnt.
- Ein klarer Favorit bei den Ansätzen Ornament und Wiese hat sich nicht herauskristallisiert. Die Tendenz geht klar in die Richtung einer Begrünung – dies soll aber nicht unbedingt eine Wiese sein.

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Begrünung des Platzes unabhängig des Gestaltungsansatzes

Inputs zu Variantenskizzen

- Multifunktionalität wird begrüsst – Gestaltung darf dies auch zeigen.
- Private Fahrbeziehung zu Ensemble im Westen ist sicherzustellen.
- Gehbereich entlang Strasse ist als Teil des Platzes zu lesen. Eine dezente räumliche Trennung zwischen Strasse und Platz bspw. in Form einer kleiner Mauer mit Sitzgelegenheiten ist zu prüfen (Sicherheitsgründe) – auch ein leichter Höhenversatz.
- Die Übergänge zwischen Fahrgasse und Platz oder Platz und Vorzonen wurden rege diskutiert. Von einigen wird eine klare materielle Trennung favorisiert – andere sprechen sich für einen fließenden Übergang aus.
- Die Varianten mit einer Umfahrt oder einem abgetrepten Platz mit Funktionstrennung werden als nicht zweckmässig angesehen.

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Platz bis an die Strasse führen.

Der Platz ohne parkierte Autos soll nicht das Bild eines leeren Parkplatzes vermitteln.

Strasse

Normalprofile und Segmentierung

- Die Teilnehmer sprechen sich für ein einseitiges und breiteres Trottoir im Dorfkern aus.
- Eine Strassenbreite von 5.60 und Bandierung im Dorfkern A/B wird grösstenteils als zweckmässig angesehen.
- Ziel soll auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Segment C («ausserorts») und somit eine Reduktion des Tempos sein. Hinsichtlich der Breiten geht Tendenz in diesem Segment aber in Richtung 6.0 m – jedoch ohne Bandierung. So entsteht nicht nur eine optische, sondern auch eine effektive Verschmälerung im Kern. Es gibt jedoch auch Voten für 5.6 m in diesem Segment.
- Im Segment C wird ein Trottoir von 2.5 m als eher knapp angesehen. In jedem Fall hat das Parkieren auch bei Festen zu funktionieren (wie heute).
- Es wird angeregt, im Bereich der Linde einen Abschnitt analog dem Segment B mit optischer Einengung zu gestalten. Hier gibt es Bushaltestellen und somit Querungen.

Weiterzuverfolgender Ansatz:

Einseitiges, westseitiges Trottoir im Dorfkern
Strassenbreite im Segment C = 6.0 m
Optische Einengung Strasse im Bereich Linde

Inputs zu Variantenskizzen

Dorfkern

- Die Lage des Fussgängerstreifens im Bereich der Schule ist zu hinterfragen. Er soll so sicher wie möglich sein (Sichtweiten!). Ziel wäre eine Platzierung im Bereich zwischen den Bushaltestellen.
- Der neu vorgeschlagene Weg aus dem Gebiet Böhl wird als eher kritisch angesehen (neue Gefahrenstelle bei Dorfstrasse). Auf den Weg soll verzichtet oder dieser weiter nach Süden verlegt werden.
- Aufgrund des Wegfalls des Trottoirs und des Fussgängerstreifens vor der Kirche soll der Weg eher zurückgebaut oder privatisiert werden → Aufhebung einer Gefahrenstelle
- Der Schulbushalt auf dem überbreiten Trottoir wird als denkbar angesehen.
- Eine Verlängerung des Parkdecks nördlich der Kirche mit zweistöckiger Parkierung wird nochmals ins Spiel gebracht (bei Bedarf nach mehr PP) – sollen jedoch kein Ersatz für PP auf Dorfplatz sein.

Fazit:

Verzicht auf neue Wegverbindung über Wiese (Treppe)
Anordnung FGS im heutigen Bereich (Herausforderung Sichtweiten)
Rückbau Alte Leimensteigstrasse (Nord)

Linde

- Zwischen Liststrasse und Linde könnte auf ein westseitiges Trottoir verzichtet werden. Der sichere Weg aus dem Quartier Oberbüel zu Bushaltestelle ist jedoch sicherzustellen.
- Das Trottoir resp. der Weg auf der Ostseite wird tendenziell als passend eingestuft. Die Umsetzung aufgrund privater Eigentümer wird jedoch teilweise schwierig angesehen.
- Im Bereich der Haltestelle sollte klar ersichtlich sein, wo Querungen gemacht werden sollen (auch ohne Fussgängerstreifen). Tendenz: eher nördlich der Haltestellen resp. der Überbauung Alte Linde.
- Bäume im Bereich südlich des Restaurants Linde werden als kritisch angesehen. Die Abstellplätze haben weiterhin zu funktionieren.

Fazit:

Wegführung im Bereich Alte Linde auf Ostseite
Fortsetzung westseitiges Trottoir nur bis Höhe Einfahrt Oberbüel

A3 Nachweis Umsetzung Handlungsbedarf

Tab. 15 Umsetzung Handlungsbedarf

Thema / Grundlage	Fazit / Handlungsbedarf	Umsetzung (Stand 17.8.23)
Kantonaler Richtplan	Berücksichtigung der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse v.a. von schwächeren Verkehrsteilnehmern inkl. Erhöhung Verkehrssicherheit	
	Anstreben guter Strassenraumgestaltung	
	Anstreben von weiteren gestalterischen und verkehrstechnischen Begleitmassnahmen zur Verkehrsberuhigung	
	Starke Trennwirkung Strasse minimieren	
	Abstimmung Geh-/Radweg Appenzell bis Haslen	
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)	(noch offen)
	Optimierte Parkierung in der Siedlung	
	ÖV-Angebot im Alltag stärken	
	Direkte, attraktive und sichere Fusswege	
	Aufenthaltsqualität im öff. Verkehrsraum erhöhen	
	Potenzial Kombination Verkehrsmittel nutzen (Umstiege)	
Raumentwicklungskonzept (REK)	Im inneren Bereich (Dorfkern) Übergang privat zu öffentlich über halb-private Bereiche (n. Mögl. Verhältnis Fahrbahn zu Seitenbereiche = 30 / 40 / 30)	
	Einbindung Dorfstrasse im äusseren Bereich in Grünraum	
	Koordiniertes Verfahren für Projektentwicklung	
	Ortseingänge als Eingangstore ausgestalten	
	Freihaltung gliedernder Freiraum im Bereich Feuerwehr	
	Erhalt von Einzelbäumen als grüne Punkte	
	Baumreihe entlang Dorfstrasse im südlichen Bereich	aufgrund Platz- / Eigentumsverhältnisse nur abschnittsweise
ZP Schutz	Beachtung Schutzobjekte Kultur in unmittelbarer Umgebung	
«kompass» Bezirk	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	
Vorprojekt Dorfstrasse	Sicherung Übergang zu Geh- und Radweg (Nord und Süd)	
	Reduzierte Fahrbahnbreite im Mischverkehr bei tiefen Geschwindigkeiten	
	Prüfung Anordnung und Ausstattung Bushaltestellen	
	Landerwerb unter Wahrung der Verhältnismässigkeit	
	Überprüfung Fussverkehrsinfrastruktur hinsichtlich Querungen (Fussgängerstreifen) und der Anordnung von Trottoirs	
	Aufhebung nördliche Zufahrt	

Inputs Bevölkerung zu Dorfplatz	Haltestelle / Wendemöglichkeit Schulbus	
	Gestaltung: multifunktional / Pflasterung / Bepflanzung / Sitzmöglichkeiten / PP / Unterflurcontainer / Mögl. kl. Veranstaltungen	
	Aussenbestuhlung Restaurant	
	Erhalt Brunnen	
	Orientierung seitlicher Ausgang Kirche in Richtung Platz	
	FV-Führung in resp. über Platz	
	PP-Bewirtschaftung	
	Rückwärtige Schulwegverbindung	
Inputs Bevölkerung zu Dorfstrasse	Geschwindigkeitsreduktion (T30)	(ohne Signalisation)
	Aufhebung FGS vor Kirche	
	Verbreiterung Trottoir westseitig	
	Aufhebung östliches Trottoir	
	Rückbau Abschnitt Alte Leimensteigerstrasse	
	Einbahn Alte Leimensteigerstrasse	
	Separate Zufahrt Lehrer-PP (allenfalls Kombination Schulbus im Einbahnverkehr)	
	Neugestaltung Pärkli Parz. 128	
	Sichtbeziehung von Süd auf Kirche wahren	
	Neues Parkhaus Kirche nördlich heutiger PP	
	Ortseingänge schmücken	zu späterem Zeitpunkt
	Kandelaber mit Bewegungsmeldern	zu späterem Zeitpunkt
	Haltestelle «Linde» als Busbucht (letzte Überholmöglichkeit)	
	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.)	
	Erhöhung Attraktivität öff. und publikumswirksame Nutzungen durch Strassenraumgestaltung	
Analyse Topografie / Gewässer	Erhalt Ausblicke nach Westen resp. Inszenierung durch Gestaltung	
	Stützmauern hinsichtlich Materials und Höhe in Umgebung einfügen	
Analyse Grün- / Freiräume	Prüfung Zusammenwachsen Platz und Dorfstrasse zu Einheit	
	Materielle Trennung Platzfläche hinterfragen	
	Überprüfung Zugangssituation Kirche und deren Auswirkungen	keine Anpassungen
	Übergänge öff. zu privat klären	
Analyse Gesamtverkehr	Ausrichtung Strassenraum an Quartiersammelstrasse gem. VSS	
	Vergrosserung Flächen für FVV	
	Sicherung Begegnungsfall LW-LW zumindest punktuell	
	Klärung Vortrittssituationen an Knoten	
	Optimierung Sichtverhältnisse am Knoten mit Liststrasse	
Analyse MIV	Entfernung Mittellinie mind. im Dorfkern;	
	Anordnung öff. PP optimieren	
	Rückwärts ausparken n. Mögl. durch Neuordnung priv. PP reduzieren	
	Anbindung Überbauung Egg an Dorfstrasse im Bereich Dorfplatz	
	Prüfung Reduktion Geschwindigkeit zugunsten Sichtverhältnisse	(ohne Signalisation)
Analyse ÖV	Behindertengerechte Ausgestaltung Haltestellen	

	Direkte und sichere Zugänge zu Haltestellen	
Analyse Veloverkehr	Prüfung Velostreifen	Keiner aus gestalterischen Gründen und Platzmangel
	Demarkierung Mittellinie	
	Gemeinsame Geh- und Radwege ausserorts	
Analyse Fussverkehr	Sichere Ausgestaltung Querungen (Fokus Querung Krone); (allfällig rückwärtige Schulwegverbindung zur Dorfstrasse)	
	Mindestens einseitige Infrastruktur durchgehend	
	Insb. Wanderwege attraktiv gestalten	
	Attraktive Vorbereiche für publikumsorientierte Nutzungen	

A4 Nachweis Schleppkurven

Die VSS-Normen geben keine Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge vor. Für die Situation nördlich der Kirche wurde die Fahrgeometrie deshalb mit einem Lastwagen (9.4 m) geprüft. Gemäss diversen Untersuchungen in der Schweiz haben landwirtschaftliche Fahrzeuge sogar «bessere» Schleppkurven als Normfahrzeuge.

Abb. 65 Nachweis Zu-/Wegfahrt nördlich der Kirche

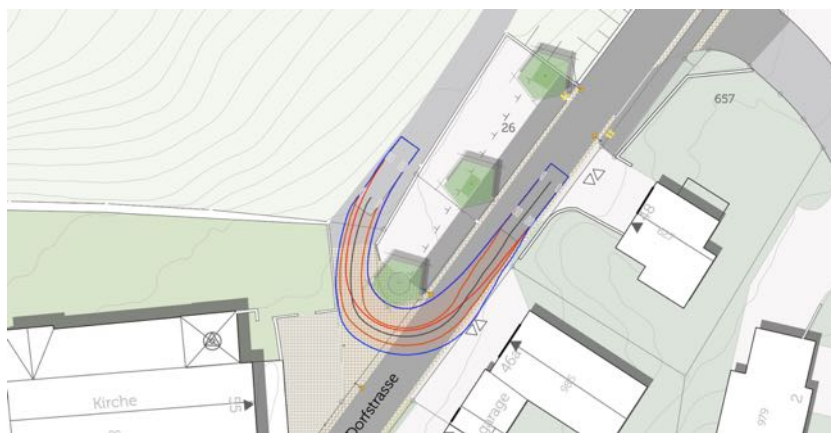


Abb. 66 Begegnungsfall LW-LW Abzweigung Oberbüel



Beilagen

- B1 Analyseplan Teil Siedlung, M 1:1'000**
- B2 Analyseplan Teil Verkehr, M 1:1'000**
- B3 Gestaltungskonzept, M 1:500 mit
Normalprofilen, M 1:100**

