

Bericht

# **DORFZENTRUM TEUFEN AR**

Überlegungen zur geplanten Ortsdurchfahrt  
und ihr Einfluss auf das Dorfzentrum

Dezember 2017

**KOLLEKTIV NORDOST**

Hintere Poststrasse 18  
CH-9000 St. Gallen  
kollektivnordost.ch



---

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Teufen  
Arbeitsgruppe  
Gestaltung Dorfzentrum Teufen  
Dorf 7  
9053 Teufen

Pascale Sigg-Bischof (Präsidium)  
Sascha Koller (Vorsitz)  
Paul Knill, Vertreter FAOT  
Ueli Anderfuhren, Gemeindeingenieur

Ersteller:

Kollektiv Nordost GmbH  
Landschaftsarchitekten  
Hintere Poststrasse 18  
9000 St. Gallen  
+41 71 571 20 85  
studio@kollektivnordost.ch

Roman Häne  
Silvio Spieler

---

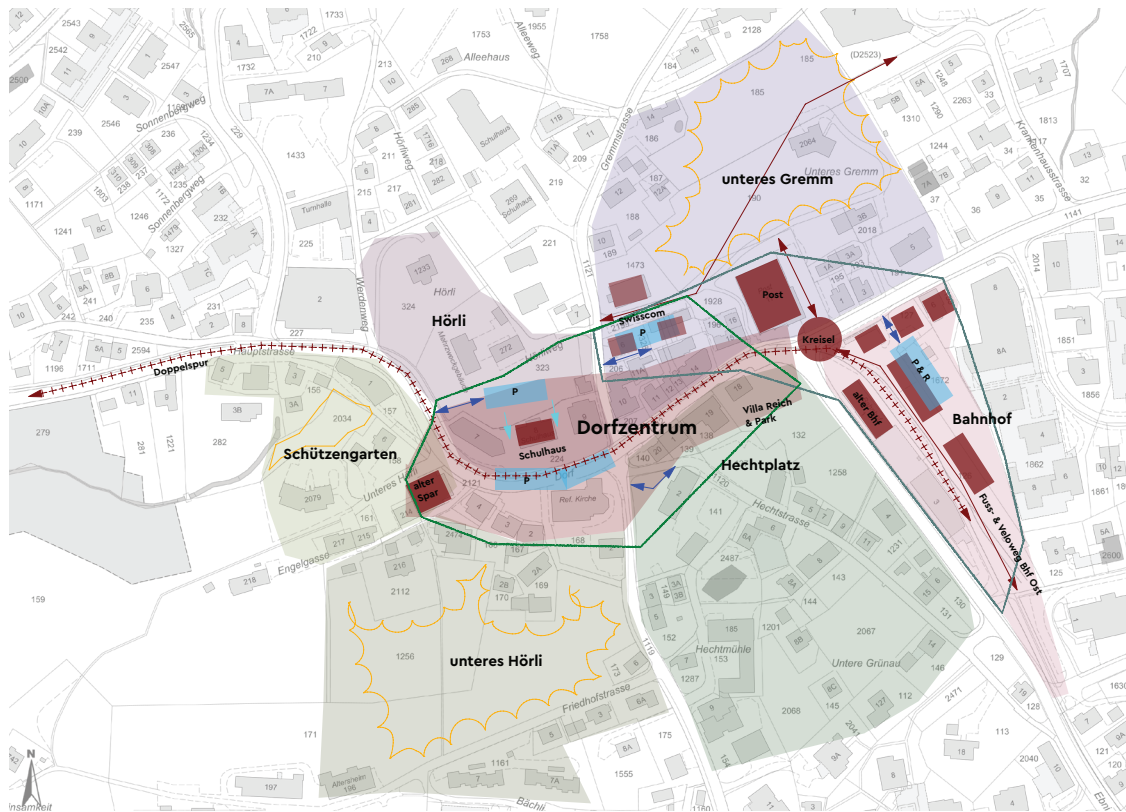
## **INHALTSVERZEICHNIS**

Betrachtungssperimeter  
Anlass

- 1 Dorfzentrum**  
Dorfplatz  
Synthese Platz  
Zentrumsquartiere  
Das Quartier Hörli
- 2 Fließender Verkehr**  
Fahrbahngestaltung und Regime  
Haltestelle "Ochsen"  
Verkehrskreisel am Bahnhof
- 3 Ruhender Verkehr**  
Option Parkhaus  
Parkieren auf dem Dorfplatz
- 4 Infrastrukturanlagen**  
Bauwerke/ Mauern  
Fahrleitungsmasten  
Beleuchtung  
Tangierung mit Kultur- und Naturobjekten
- 5 Zusammenfassung**



## BETRACHTUNGSPERIMETER



Aktuelle Planungsschwerpunkte im Zentrum Teufen (Plan AGDT)

## ANLASS

Der geplante Ausbau der Appenzeller Bahnen zur Strassenbahn mit Doppelspur bringt diverse Auswirkungen auf das Dorf Teufen mit sich. Die zu diesem Zweck von der Gemeinde gebildete "Arbeitsgruppe Gestaltung Dorfzentrum Teufen" (AGDT) beauftragte Kollektiv Nordost mit der Aufgabe einen allfälligen Handlungsbedarf zu eruieren.

# 1 DORFZENTRUM

## DORFPLATZ

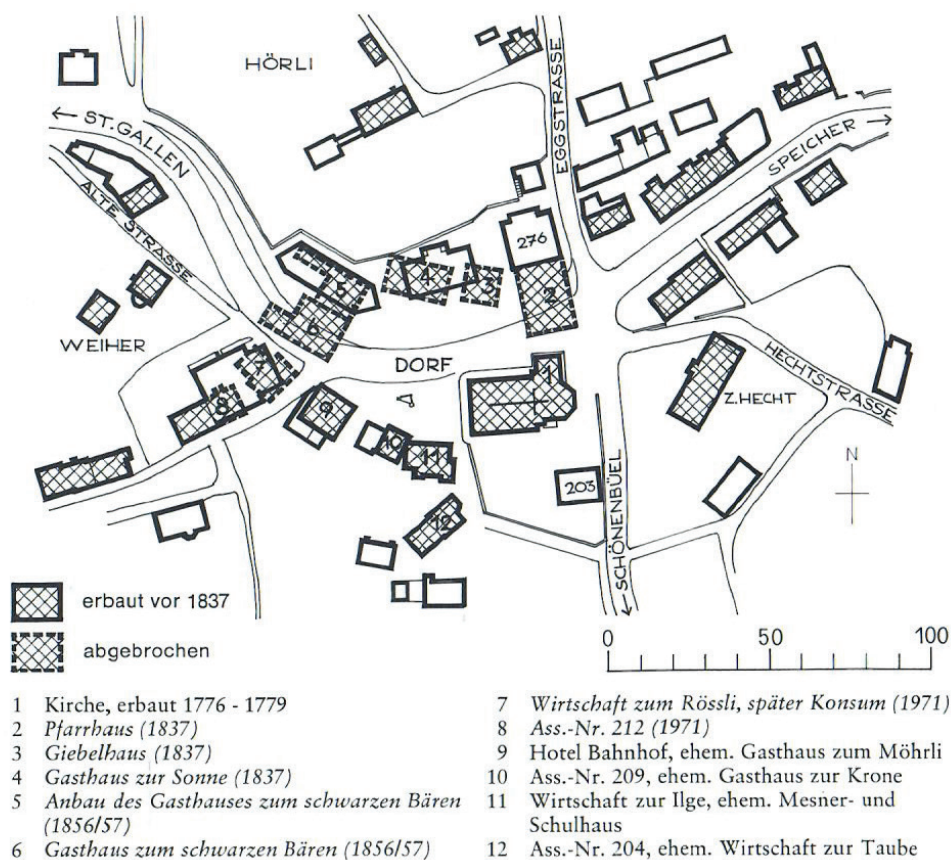
### Kurzgenese

Die heute noch teilweise ablesbare räumliche Gestalt des Platzes rührt aus der in Europa wichtigen Gründungsphase von Städten im Mittelalter. Der Kirchenbau 1479 inmitten der Streusiedlung setzte den Anstoss zur Bildung des historischen Zentrums von Teufen und dem Dorfplatz.

1837 erfolgt ein erster Ausbau der Strasse, nebst dem dies als Treiber für die zukünftige Entwicklung zum Strassendorf gesehen werden kann, müssen auf dem Dorfplatz die ersten Gebäude (Pfarrhaus, Gasthaus) für die Strassenverbreiterung weichen. Mit den beiden Ersatzneubauten bekommt der Dorfplatz ein neues Gesicht: Im 19. Jahrhundert werden die Plätze Bestandteil der stadträumlichen Neuformulierung im Zeitalter der Industrialisierung. Das Gebäudepaar Schul- und Gemeindehaus von FW. Kubly drückt dies bestens aus.

Mit dem Bau der Bahn 1889 wurde der Dorfplatz erneut erheblich verändert. Für die Trassehöhe der Geleise wurde der Dorfplatz im westlichen Bereich angehoben und das Trasse in den Dorfplatz hineingezogen (heutiger Fussweg).

Mit dem Bauboom und der "Motorisierung der Städte" wurden auch in Teufen entlang der Hauptstrassen Vorgärten für Parkplätze geopfert. Ebenfalls auf dem Dorfplatz wurde dem Automobilverkehr eine zentrale Rolle zugesprochen, welches 1979 im 500 jährigen Gemeindegubiläum mit der Umgestaltung durch den Teufner Landschaftsarchitekten Andres Sulzer seinen Höhepunkt fand.



Dorfplatz mit den vor 1837 erstellten Bauten. Die abgebrochenen Bauten sind in Kursivschrift angeführt; in Klammern das Abbruchjahr.

Dorfplatz mit den vor 1837 erstellten Bauten (Abb. KdM)



Ursprünglicher Dorfplatz, festgehalten von J.U. Fitzi 1837 (Schneider, 15).  
Der Dorfplatz war eine schiefe Ebene und allseitig von Gebäuden gefasst, rechts im Bild der alte Brunnen.



Auch nach den 1837 erstellten Neurenaissance-Bauten von F.W. Kubly ist der Dorfplatz eine schiefe Ebene. (Schneider, 16)



Der Dorfplatz um 1900 als Kiesplatz mit zeittypischen Kübelpflanzen vor dem Gemeindehaus. (AR Mittelland um 1900)



Der Dorfplatz um 1930, vermutlich frisch gepflästert.

Der Platz und die Pflasterung zieht sich bis zur Hausnummer 11 (heutiges Blumengeschäft). (AR Mittelland um 1900)



Durch den Platzbedarf der Infrastruktur und Parkfeldern sind die Vorgärten beinahe alle verschwunden. (Schneider, 24)





Luftbild 1932: Der Dorfplatz als Schiefe Ebene und 2 Brunnen.  
 Deutlich erkennbar das Bahntrasse welches von einer Allee begleitet in den Platz hineinragt. (map.geo.admin.ch)



Die drei den Südrand des Dorfplatzes säumenden Giebelhäuser dürften zu den ältesten Bauten des Dorfkerns zählen. Der alte Eisenbrunnen von 1886 wurde 1949 durch den jetzigen Dorfbrunnen ersetzt. Das Haus rechts am Bildrand diente dem Konsumverein als Laden und Wohnhaus und musste 1971 einem Neubau weichen.

Der Dorfplatz um 1900. (AR Mittelland um 1900)

---

## Analyse

### – Morphologische Eigenschaften:

Seit mehr als 2 Jahrhunderten prägen Gotteshaus, Gemeindehaus, Schulhaus und Gastwirtschaft den Platz. Auf dem Dorfplatz Teufen treffen mehrere (historische) Wege als Knoten zusammen, er ist Verteiler von verschiedenen Bewegungsströmen.

Der Platz oder wesentliche Platzteile gehören gleichzeitig verschiedenen Systemen an, das Bauwerk des Bahntrasses mit der Allee greift tief in den Dorfplatz hinein, der Abbieger zur Hechtstrasse/ Bächlistrasse bildet ein addiertes Gelenk. Der Platz selbst wird durch die Strasse durchschnitten. Es ist unklar wo der Platz beginnt und endet.

### – Funktionen und Programme

Der Charakter des Platzes wird stark vom Verkehr mitbestimmt. Die bestehende und geplante Fahrbahnausbildung durchschneidet den Platz in zwei Hälften, zudem bestetzt die Parkierung die räumliche Mitte.

Die kulturellen Funktionen der Gebäuden am Platz (Schule, Bibliothek, Gemeinde, Kirche) beziehen den Dorfplatz in ihre Nutzung mit ein und implizieren ihm öffentliche Programme. Der Platz in der Verbindung mit den signifikanten Bauwerken Kirche; Gemeindehaus und Schule hat zudem eine repräsentative Funktion.

### – Aufenthaltsqualitäten, Aktivitäten

Als zentraler, öffentlicher und überblickbarer Ort ist der Dorfplatz Teufen ein Treffpunkt für das öffentliche Leben. Man schaut vorbei, trifft Bekannte, bleibt ein bisschen und geht wieder. Es ist ein Kommen und Gehen, ein Sehen und Gesehenwerden.

Die ursprüngliche Ablesbarkeit für zeremonielle Vorgänge (z.B. Hochzeit, Trauerfeier auf dem Kirchenvorplatz) ist vor allem wegen der vorgelagerten Parkierung nur noch schwierig zu erkennen.

### – Platzelemente

Der Platz war gemäss alten Abbildungen seit jeher freigespielt. Einzig Brunnen waren auf dem Platz anzufinden. Einerseits gab es den Standort vor dem heutigen Restaurant Anker, andererseits den Standort vor der Kirche. Der Brunnen vor dem Restaurant Anker wurde abgebaut. Der Brunnen vor der Kirche wurde mehrfach erneuert und scheint mehrmals den Standort gewechselt zu haben. Der heutige Dorfbrunnen wurde 1949 an einen neuen Standort gesetzt. Entworfen und erbaut wurde er von Wilhelm Meier, geboren in Trogen. Wilhelm Meier hat im Appenzellerland und St. Gallen als Steinbildhauer bedeutende Werke hinterlassen.



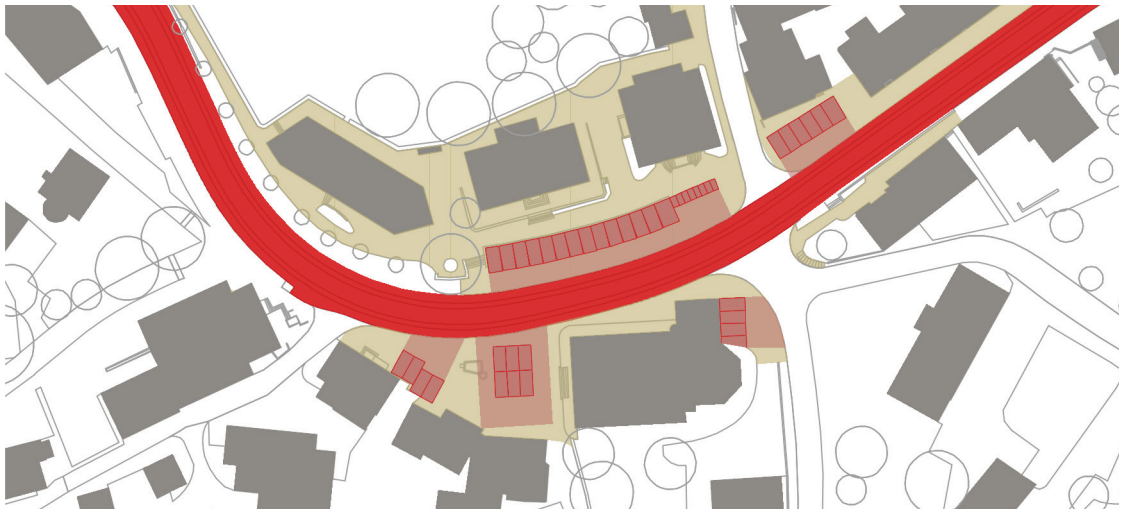
Zurückhaltende Definition des Kirchplatzes am Beispiel Chiesa di san Rocco, Venedig (KNO)



Der Brunnen von Wilhelm Meier (KNO)



Morphologische Eigenschaften: Seit mehr als 2 Jahrhunderten prägen Gotteshaus, Gemeindehaus, Schulhaus und Gastwirtschaft den Platz, das System Bahntrasse greift als Arm in den Platz, östlich der Kirche ist der historische gelenkartige Kreuzungspunkt.



Die Fahrbahn durchschneidet den Platz in zwei Hälften, die Parkierung bestetzt die Mitte.



Aufenthaltsqualitäten und der Brunnen als Platzelement. Erwünscht wären Aufenthaltsorte im nördlichen Bereich, einen geeigneten Vorplatz zur Kirche und Möglichkeiten für das Gewerbe (z.B. Restauration).

### Fazit/ Handlungsspielraum

Der Siegeszug des Automobilverkehrs hat seit den 1950er Jahren auf dem Dorfplatz tiefen deutliche Spuren hinterlassen. Der Dorfplatz ist heute hauptsächlich vom Durchgangsverkehr geprägt und seine Mitte durch Parkfelder besetzt. Der Dorfplatz hat keinen Platz- und Zentrumscharakter und zudem nur wenige Orte mit Aufenthaltsqualitäten. Die Ortsdurchfahrt bietet nun Anlass den Platz wieder als Dorfplatz auszugestalten. Der Dorfplatz wäre ein Platz mit einer gestalterischen und systemischen Unabhängigkeit. Nutzungen und Bauten versammeln sich um ihn, die Strasse(nbahn) überquert ihn. Um als Platz wahrgenommen zu werden, verlangt er nach einer optischen zusammenhängenden Einheit. Die Handlungsspielräume sind hier auch die Herausforderungen: Die Definition des Dorfplatzes in Grösse und Perimeter, der Umgang mit dem Alten Bahnhof und dem alten Trasse, sowie die Funktionen Verkehr, Parkierung und Aufenthaltsqualitäten in ein ausgewogenes Verhältnis zu setzen. In den untenstehenden Abbildungen wurden hierfür zwei mögliche Gestaltungs-Varianten geprüft: Der Dorfplatz nach historischem Vorbild mit einer durchgehenden, schiefen Ebene und eine zweite Variante mit der schrittweisen Abstufung mittels Sitzstufen.

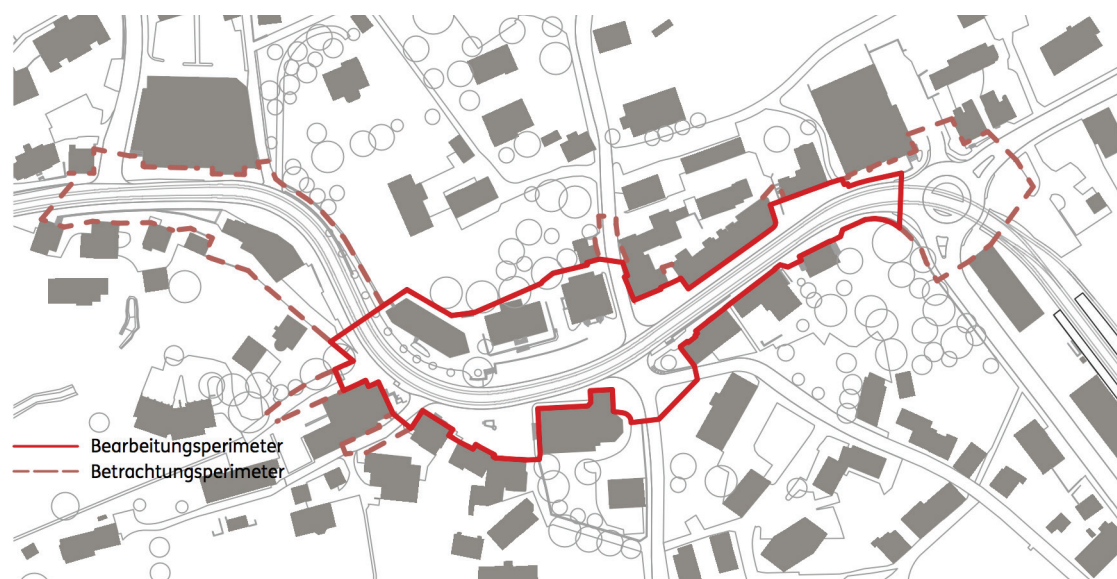
### Empfehlung

Anzustreben wäre, dass der der Platz optisch wieder als eine Einheit ablesbar wird. Dies kann bspw. durch eine durchgehende Belagsgestaltung erreicht werden (unter Gewährleistung der Sicherheit).

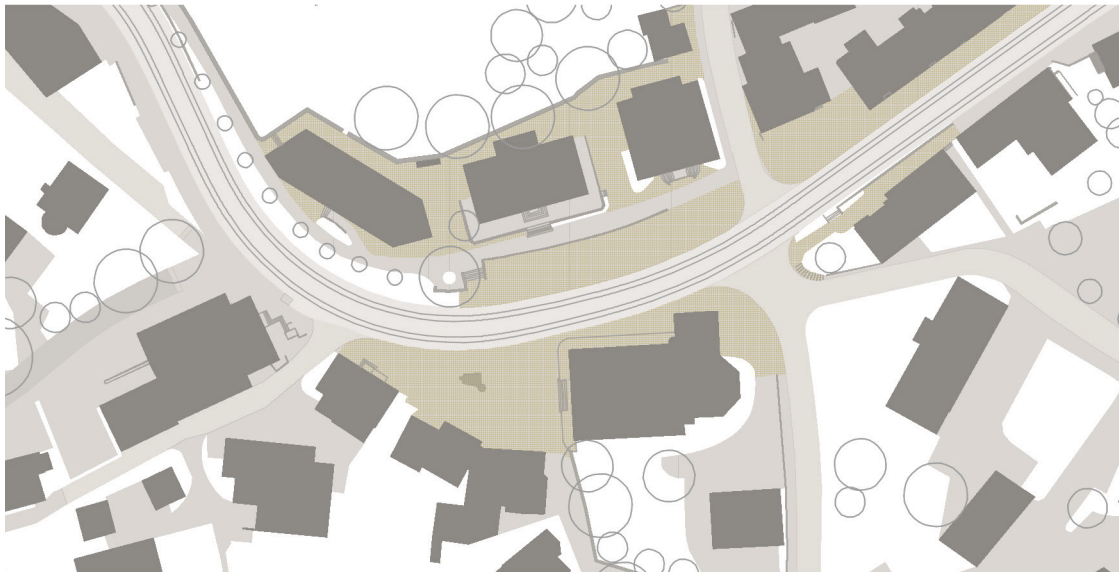
Der Dorfplatz soll als öffentlicher Treffpunkt gestärkt werden, dazu sollen Orte mit Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Publikumsorientierte, öffentliche Erdgeschossnutzungen mit Aussenbezug würden eine Belebung des Platzes fördern. Auch den kulturellen Funktionen soll wieder vermehrt Raum zur Verfügung stehen. Insbesondere soll der Kirchplatz für Hochzeiten, Beerdigungen etc. unkompliziert für den ruhenden Verkehr gesperrt werden können.

Im Westen soll der Verlauf des historischen Bahntrasses sichtbar und im Kontext des alten Bahnhofes bleiben. Eine Um- oder Neugestaltung bezüglich des schützenswerten Bestandes geprüft werden.

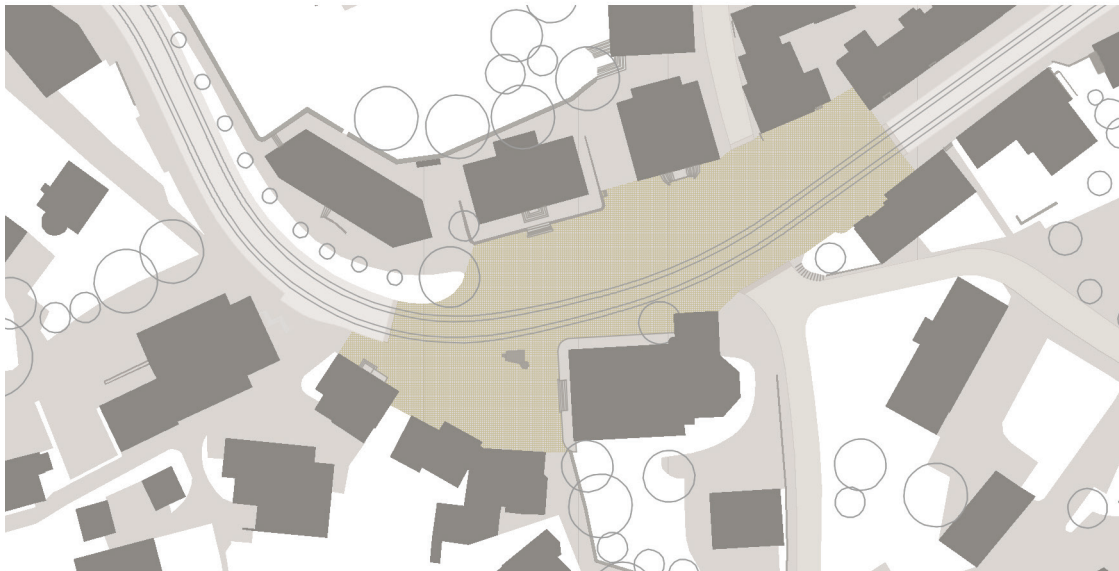
Die Verlegung des Brunnens an einen alternativen Standort ist möglich.



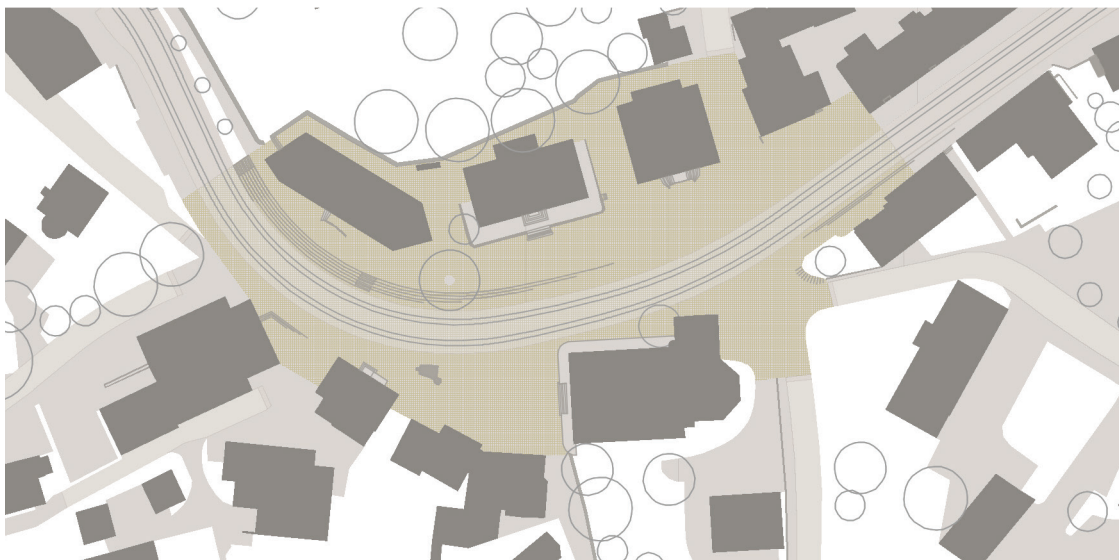
Definition Dorfplatz, Perimeter



Der bestehende Dorfplatz mit Stützmauer



Der Dorfplatz als schiefe Ebene (nach historischem Vorbild)



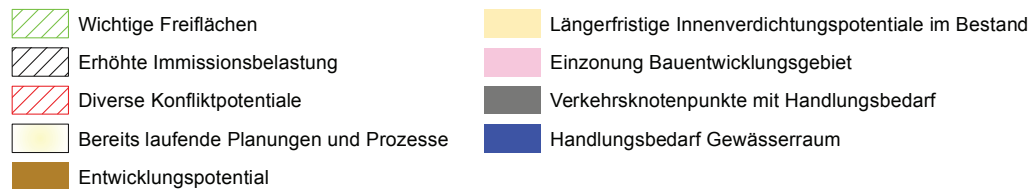
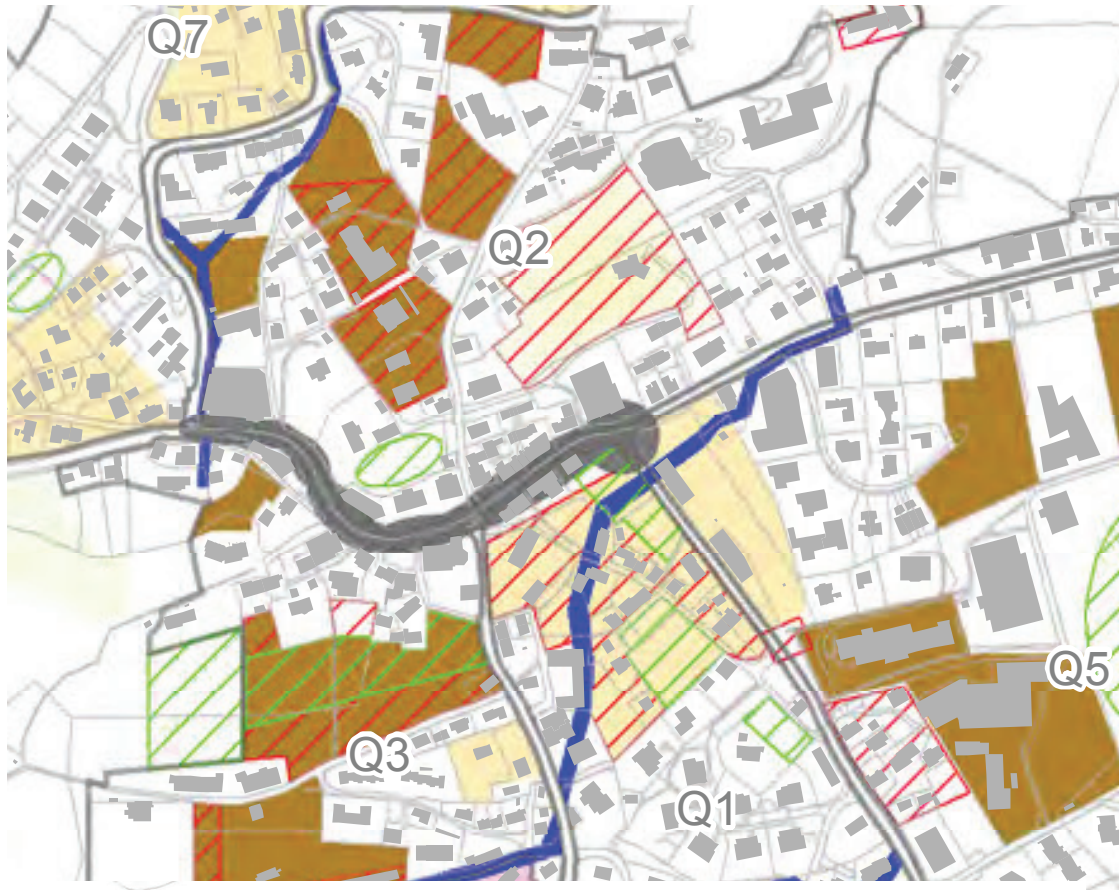
Verwebung Trasse und Platz in einer Neuinterpretation

## ZENTRUMSQUARTIERE

Rund um das Dorfzentrum Teufen liegen die Quartiere Schützengarten, Hörli, Unteres Hörli, unteres Gremm, Hecht und der Bahnhof.

Die Vernetzung der Quartiere untereinander ist sehr gut. Neben den Quartierstrassen sorgen eine Vielzahl von öffentlichen Wegen für gute Anbindungen und eine Bereicherung für das öffentliche Dorfleben und die Besucher. Das ganze Zentrum ist dadurch erlebbar, offenbart historische Glanzpunkte und schöne Aussichten.

In fast allen Quartieren sind Bebauungs-Projekte geplant, welche jedoch auf das Dorfzentrum keine grösseren Auswirkungen haben sollten (Mehrverkehr MIV wurde nicht eruiert).



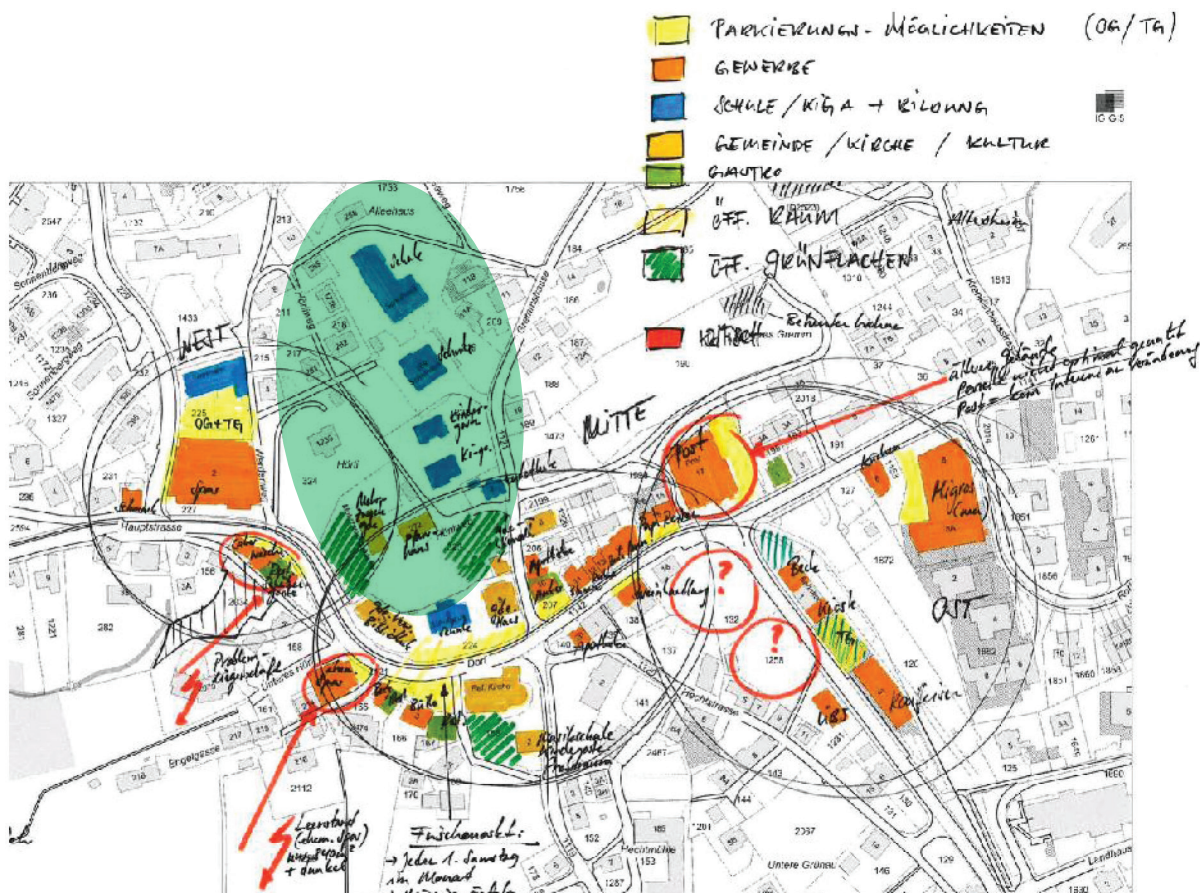
Ergebnis der Quartieranalyse, Stand 02.2016. (ERR Raumplaner)

## DAS QUARTIER HÖRLI

### Analyse

Das Quartier Hörli wird als grüner zusammenhängender Raum begriffen, der von Gebäuden öffentlicher und institutioneller Nutzungen durchsetzt ist. Dies ist die Schulanlage Hörli, der Kindergarten Hörli 1 + 2, das evangelische Kirchgemeindehaus, die Ludothek, sowie der Spielplatz an der Gremmstrasse.

Einzig von den Fusswegverbindungen ist das Quartier Hörli vom Dorfplatz nicht optimal erschlossen. Gleich hinter dem Dorfplatz bildet das Grundstück der Kirchgemeinde die Verbindungsstelle zwischen dem Dorfzentrum und dem Quartier Hörli. Hier könnte geprüft werden ob sich über diese Liegenschaft die Anbindung verbessern liesse.



Der zusammenhängende Grünraum mit den institutionellen (blau) und öffentlichen Gebäude (orange). (Ernst Basler & Partner)



Die Gebäude stehen fast pavillonartig in einem zusammenhängenden Grünraum. (KNO)



Luftbild 1944. Hinter dem Gemeindehaus der Landschaftsgarten mit üppigem Baumbestand der bis heute besteht. (map.geo.admin.ch)

Gartengeschichtlich bestand auf der Liegenschaft der Kirchgemeinde einst ein parkartiger Landschaftsgarten mit Rundwegen (siehe Luftbild), wovon der alte Baumbestand bis heute erhalten blieb. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfolgte eine Umgestaltung durch Andres Sulzer. Mit dem Umbau des Kirchgemeindehauses und dem neuen Kirchgemeindsaal von Keller Hubacher Architekten, Herisau im Jahr 2007 wurden gewisse Gartenteile zwar saniert, das Wegenetz verschwand jedoch in den 2010er Jahren und der Garten scheint schon vor der Sanierung überformt worden zu sein.

### **Handlungsspielraum**

Das Quartier Hörli hat Entwicklungspotential. Neue Wegeverbindungen bieten ein Aktivierungspotential für eine öffentliche Freiraumnutzung sowie eine bessere Fusswegerschließung des Quartiers. Eventuell könnten die bestehenden Bauten durch ein weiteres öffentlich-institutionelles Gebäude ergänzt werden. So könnte zum Beispiel eine allfällige öffentliche Parkgaragennutzung in Verbindung mit dem obengenannten Gebäude gebaut werden oder in einem Neubauprojekt realisiert werden, wie z.B. in der Überbauung Unterer Gremm (siehe auch Kap. Option Parkhaus).

### **Empfehlung**

Das Quartier Hörli hat das Potential zur grünen Mitte von Teufen, eine Art Campus mit öffentlichen Gebäuden. Öffentliche Durchquerungen sind zu fördern. Der bestehende Grünraum auf der Liegenschaft der Kirchgemeinde ist mit seinem wertvollen Baumbestand möglichst zu erhalten. Ein allfälliger Neubau sollte sich sorgfältig in das Naturobjekt einfügen und eine schulische/ öffentliche Nutzung beinhalten sowie eine Aufwertung des Grünraums mit sich tragen. Insbesondere eine Durchwegung zwischen der Bibliothek und Hörliweg kann die Zugänglichkeit des Quartiers verbessern. Als weitere Attraktion würde sich ein Aussichtspunkt/ Belvedere unter dem Kirchgemeindsaal anbieten.





Bestand mit öffentlichem Spielplatz



Markthalle mit Tiefgarage als Aktivierungsimpuls für den Landschaftsgarten



Bestehender Grünraum mit erweitertem Wegenetz

---

## **2 FLIESENDE VERKEHR**

### **Analyse**

#### **Strassenbahn/ Motorisierter Verkehr**

Teufen hat sich schon früh zu einem Strassendorf entwickelt. Auf vielen historischen Abbildungen ist die Hauptverbindungsachse St. Gallen - Speicher/ Bühler zu sehen. Auch heute noch reiht die Hauptstrasse das Dorf auf und bildet so das "Rückgrat" von Teufen. Das Projekt der Appenzeller Bahnen zur Verlegung der Bahn auf die Strasse richtet das Hauptaugenmerk auf die Ausgestaltung des Strassenquerschnittes. Die durchgehend gleichbleibende Ausgestaltung dessen und des Verkehrsregimes stellt eine Zäsur im Dorfzentrum dar. Die Hauptstrasse zerschneidet den Dorfplatz optisch und funktional.

#### **Veloverkehr**

Von St. Gallen kommend wird der Veloverkehr bis kurz vor dem Einlenker Egglstrasse zusammen im Mischverkehr geführt. Ab dem Stofel wird er bis ins Zentrum auf separaten Fuss- und Radweg geführt, im Zentrumsbereich wird der Veloverkehr wiederum im Mischverkehr geführt. Die Lenkung des Veloverkehrs auf den separaten Velostreifen Richtung St. Gallen ist mehrmals unterbrochen.

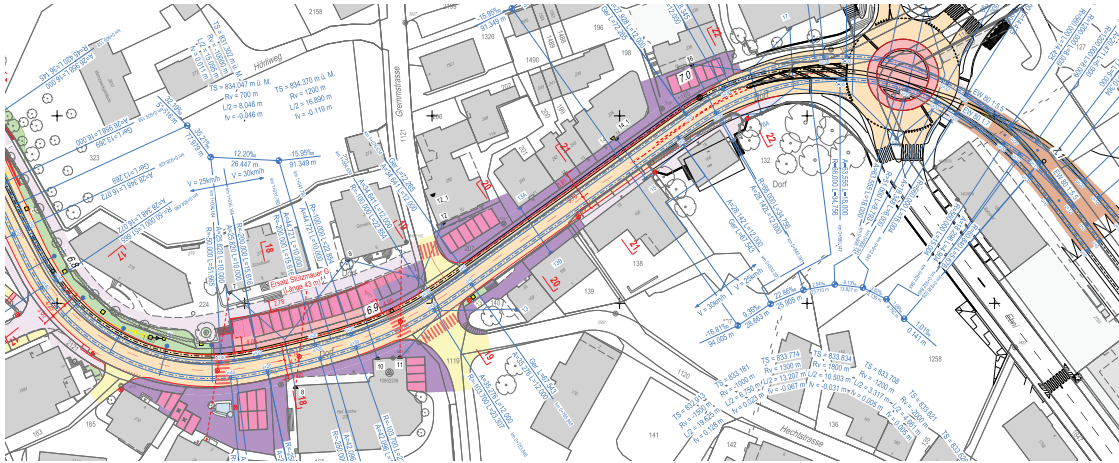
#### **Fussgängerüberquerungen**

Der Fussgänger kann zurzeit die Hauptstrasse mittels Fussgängerstreifen queren. Im Zentrum selbst, kann der Fussgänger die Hauptstrasse künftig nur an zwei Orten überqueren. Damit das Zentrum für den Fussgänger attraktiviert werden kann, braucht es Verbesserungen für die Fussgängerbewegungen. Die Fussgängerwunschlينien sollen geprüft werden. Es fehlen Querungsmöglichkeiten zwischen Kreisel und Kirchplatz. Da im Zentrumsbereich viele Fussgängerquerungen in kurzen Abständen wünschenswert sind, wäre es ebenfalls prüfenswert, abschnittsweise ein freies flächiges Queren im Ortszentrum (FLOZ) zu erlauben. Nachfolgend sind die Voraussetzungen und Empfehlungen für den Einsatz von FLOZ aufgelistet (Auszug aus: Flächiges Queren in Ortszentren - langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit. UVEK, Bundesamt für Strassen, 2017).

- Das Verkehrsregime wird mit einer auf die besonderen Gegebenheiten ausgerichteten Gestaltung des Strassenraumes verdeutlicht. Die Gestaltung unterstützt eine fussgängerfreundliche Geschwindigkeit des fahrenden Verkehrs, ermöglicht die flächige Querung der Fahrbahn und betont den Zentrumscharakter.
- Eine flächige Verteilung der Wunschlينien der querenden FussgängerInnen muss im überwiegenden Teil des Ortszentrums gegeben sein.
- Die Strasse darf maximal zwei reguläre, in Gegenverkehr befahrene Fahrstreifen aufweisen.
- Ausreichende Sichtverhältnisse, Warteräume für querende FussgängerInnen und Beleuchtung.

Im Folgenden sind die Faktoren aufgelistet, die nicht als Voraussetzungen für FLOZ gelten, jedoch einen positiven Einfluss auf die Sicherheit, den Verkehrsablauf und die Akzeptanz von FLOZ haben (begünstigende Faktoren).

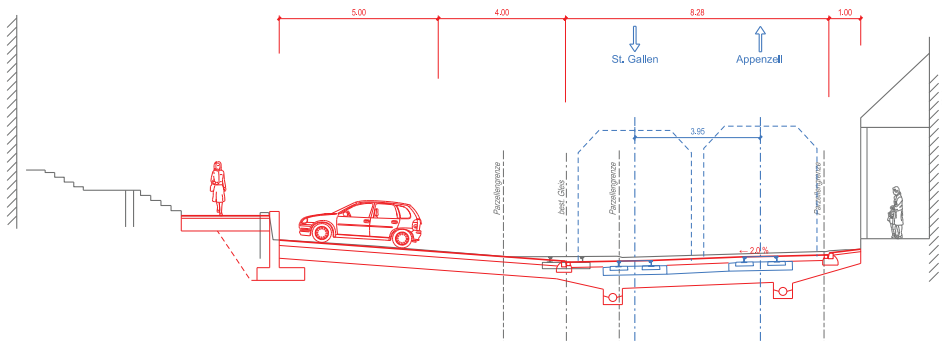
- Viele querende FussgängerInnen bzw. ein ausgewogenes Mengenverhältnis zwischen Fuss- und Fahrverkehr
- Geringer Anteil an spezifischen Benutzergruppen
- Geringer Schwerverkehrsanteil
- Angepasste Geschwindigkeiten (z.B. durch bauliche Massnahmen oder Signalisation)
- Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Trottoir mit minimal erforderlicher Anschlaghöhe gemäss Norm SN 640 075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“



Schulhaus

QP 18

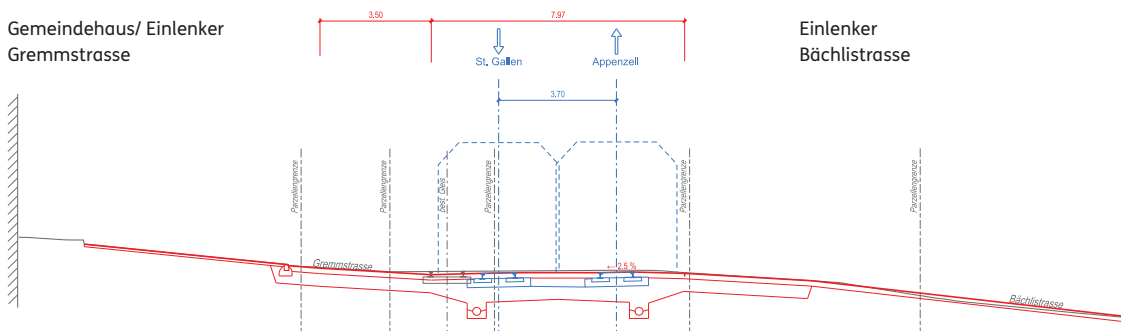
Kirche



QP 19

Gemeindehaus/ Einlenker  
Gremmstrasse

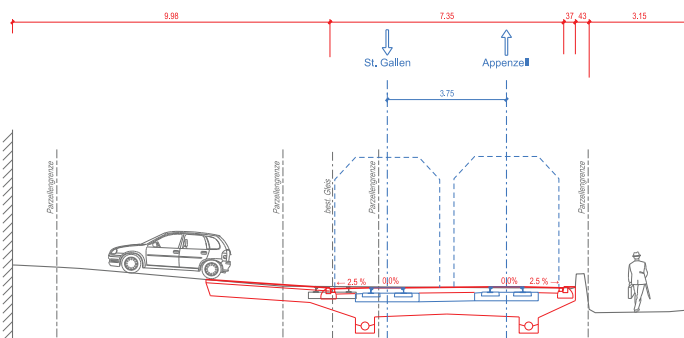
Einlenker  
Bächlistrasse



QP 20

Anker

Drogerie



Profile der Ortsdurchfahrt mit den Schnitten, welche das Zentrum betreffen. (Basler Hofmann)

- Taktil-Visuelle Leitlinien für Sehbehinderte auf dem Trottoir (Hinweis auf günstige Querungsstellen)
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit bei der Einführung von FLOZ unter Berücksichtigung der starken emotionalen Bindung der Zufussgehenden an die Fussgängerstreifen

Bei zweistreifigen Strassenquerschnitten ohne Mehrzweckstreifen sollte die Fahrbahnbreite idealerweise im Bereich um 6.00 m liegen. Eine breitere Fahrbahn birgt die Gefahr von nicht angepassten Geschwindigkeiten und Dominanz des Fahrverkehrs sowie weniger kooperativem Verhalten gegenüber dem Fussverkehr. Das flächige Queren kann dadurch erschwert werden. Aufgrund der Tatsache, dass Zufussgehende beide Fahrstreifen in einer Etappe überqueren müssen, ist dieser Querschnittstyp eher für Strassen mit geringerer Verkehrsbelastung geeignet. Sofern die Geschwindigkeiten tief sind ( $v_{85\%} < 30 \text{ km/h}$ ), kann das Verkehrsaufkommen auch 8'000 Fz/d [Teufen ca. 5500F/d] und mehr betragen.

Im Zentrumsabschnitt von Teufen sind die Voraussetzungen für ein FLOZ erfüllt. Die Fahrbreite liegt mit 7.5-8 Metern statt den 6 Metern über dem empfohlenen Idealzustand. Sofern die Fahrbahnausbildung im Zentrumsbereich spezifisch ausgebildet wird kann von einer zusätzlichen Reduktion der heutigen  $v_{85\%}$  ausgegangen werden.

### Handlungsspielraum: Ausgestaltung der Fahrbahn

Bei einer Dorfplatzgestaltung nach historischem Vorbild wird der Dorfplatz zu einer Fläche für alle Verkehrsteilnehmer. Als Konsequenz daraus würde daher eine durchgehende, ebenerdige Materialisierung erfolgen. Das hiesse keine oder nur eine leichte Profilausbildung in der Fahrbahn, stattdessen das Markieren der Fahrbahn durch abgesetzte Bordsteine, Poller oder ähnlichem.

Die kompromiss-orientierte Lösung versucht alle Benützer des Dorfplatzes miteinzubeziehen. Verfolgt wird dieser Ansatz durch eine durchgehende Materialisierung mit Fahrbahnkennzeichnung. Dabei gilt es das "normale Vokabular" der Fahrbahngestaltung zu hinterfragen, bzw. zu prüfen auf welche man verzichten könnte. Lösungsansätze könnten zum Beispiel eine Markierung der Fahrbahn durch Poller, Bordsteine, Markierungen, einen Spezialbelag, oder eine Kombination aus diesen sein.

Für die Verbesserung der Fussgänger sollten weitere Querungen geschaffen werden. Dies kann durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Fussgängerstreifen) erfolgen oder über ein flächiges Queren (FLOZ).

### Fazit

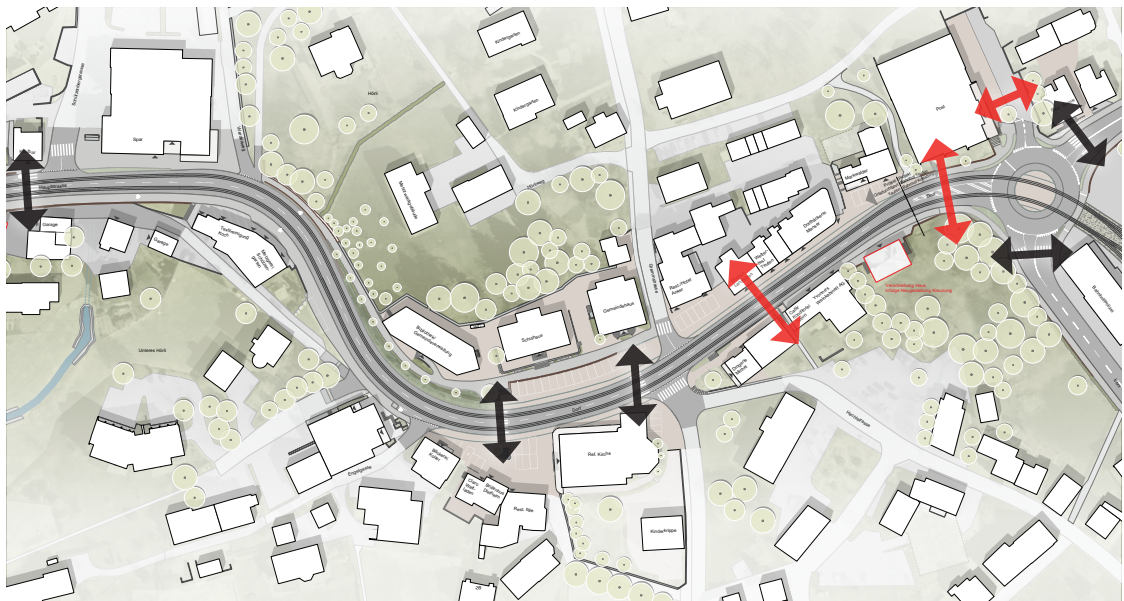
Die Ausbildung der Fahrbahn als Strasse (wie im Projekt Ortsdurchfahrt AB geplant) durchschneidet den Dorfplatz erneut in zwei Hälften. Eine Behandlung der Fahrbahnausbildung wie im übrigen Strassenraum erteilt dem motorisierten Individualverkehr gegenüber den örtlichen Fussgängerbewegungen den Vorrang.



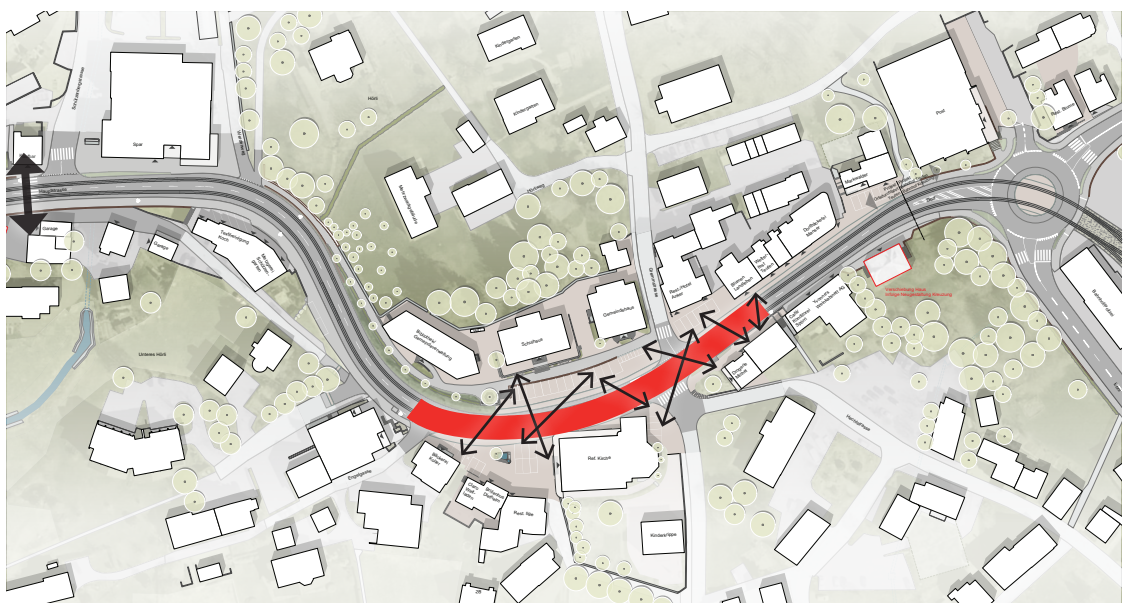
Beispiele von Strassenbahnen mit durchgehenden Belägen.



Bei der projektierten Veloführung in Richtung St. Gallen ist ca. die Hälfte des Fahrradstreifens unterbrochen (rote Punkte). (KNO auf atelier stern partner, asp)



Im Zentrumsbereich sind wenige Querungen für Fussgänger vorgesehen, die roten Pfeile stellen fehlende Fussgängerstreifen dar.



Möglicher Abschnitt für FLOZ

---

## **Empfehlung**

Im Zentrumsbereich soll zu Gunsten des öffentlichen Dorflebens, d.h. der gleichwertigen Behandlung aller Verkehrsteilnehmer, ein Anpassen des geplanten Stassenprojektes erfolgen. Es ist zu prüfen, anhand welcher Strassenquerschnitte, /-abschnitte und Verkehrsregime die Zentrumsnutzungen besser verflochten und die Zerschneidung des Dorfplatzes minimiert werden kann. Besonders die Fahrbahnausgestaltung bezüglich der Materialität und der Detailausbildung soll für die zukünftige Dorfplatzgestaltung offen bleiben.

Die Veloführung Richtung St. Gallen mit den verschiedenen Unterbrüchen ist u.U. optimierbar und sollte nochmalig geprüft werden. Eine Beruhigung der Linienführung und Minimierung der Konfliktbereiche ist anzustreben.

Für die Verbesserung der Fussgänger sollten weitere Querungen geschaffen werden. Für den Fussgänger sollen zusätzliche Querungsmöglichkeiten über die Hauptstrasse mittels Fussgängerstreifen ermöglicht werden, oder andere Massnahmen wie das "Flächige Queren in Ortszentren" (FLOZ) oder das "Berner Modell" geprüft werden. Ob ein FLOZ mit den acht Metern Strassenbreite noch möglich ist, müsste von einem Verkehrsplaner in Absprache mit dem Tiefbauamt des Kantons überprüft werden. Bei den Einmündungen von Nebenstrassen in die Hauptstrasse sollte der Langsamverkehr wie bis anhin Vorrang haben.



Projekt Ortsdurchfahrt AB



Der Dorfplatz nach historischem Vorbild



Spezielle Ausbildung der Fahrbahn

---

## **ZUSÄTZLICHE HALTESTELLE IM ZENTRUMSBEREICH**

### **Analyse**

Es wird die Idee geprüft, eine zusätzliche Haltestelle zwischen der Haltestelle "Stofel" und der Haltestelle "Bahnhof" einzuführen.

Der Bericht von Wälli AG Ingenieure prüft eine zusätzliche Haltestelle "Ochsen" (beim heutigen Spar). Die Erreichbarkeit der bestehenden Bahnhofshaltestellen wird dabei grundsätzlich als ausreichend erachtet.

In dieser Studie wurde eine zusätzliche Haltestelle auf dem Dorfplatz geprüft.

Eine Bahnhofshaltestelle verlangt zusätzliche bauliche und infrastrukturelle Einrichtungen wie erhöhte Haltekanten über 50m Länge, Überdachungen, Fahrplananzeigen, Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten, usw. Sie würde deshalb auf dem Dorfplatz grossflächig Raum besetzen und wiederum als Zäsur wirken.

Die Haltestelle "Dorfplatz" wäre aufgrund des engen Kurvenradius (<220m) wohl kaum bewilligungsfähig.

### **Handlungsspielraum**

Ein Handlungsspielraum ist fast nicht vorhanden, da die mögliche Lage der Haltekante eingeschränkt ist und die baulichen Rahmenbedingungen vorgegeben. Handlungsspielraum gäbe es gegebenenfalls bei der Gestaltung des Haltestellenunterstandes und dergleichen.

### **Fazit**

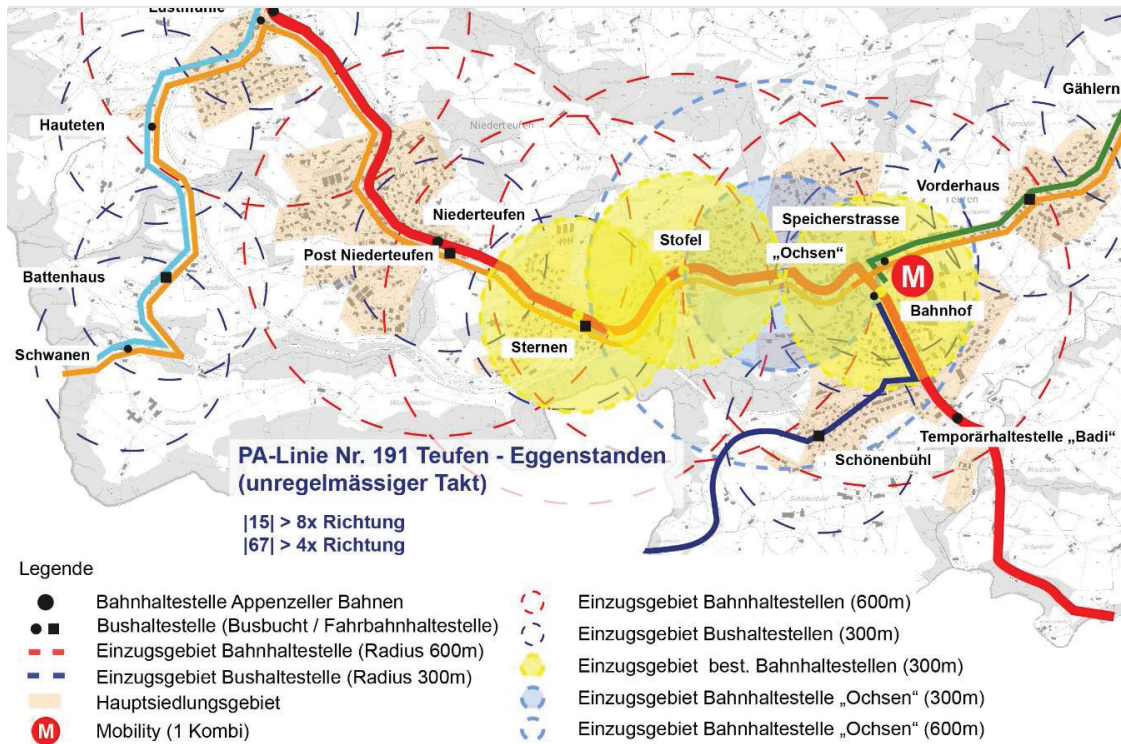
Eine zusätzliche Haltestelle verlangt grössere bauliche Anpassungen und Kleinbauwerke. Es sollte daher sorgsam geprüft werden, da anstatt Parkfeldern neu eine Haltestellenanlage die Mitte besetzen würde.

Es ist fraglich ob die Ein- und Aussteigefunktion (Pendlerzeiten) der Haltestelle den Dorfplatz auf die gewünschte Weise belebt, zu Ungunsten einer Fläche für eine Aufwertung der Aufenthaltsbereiche.

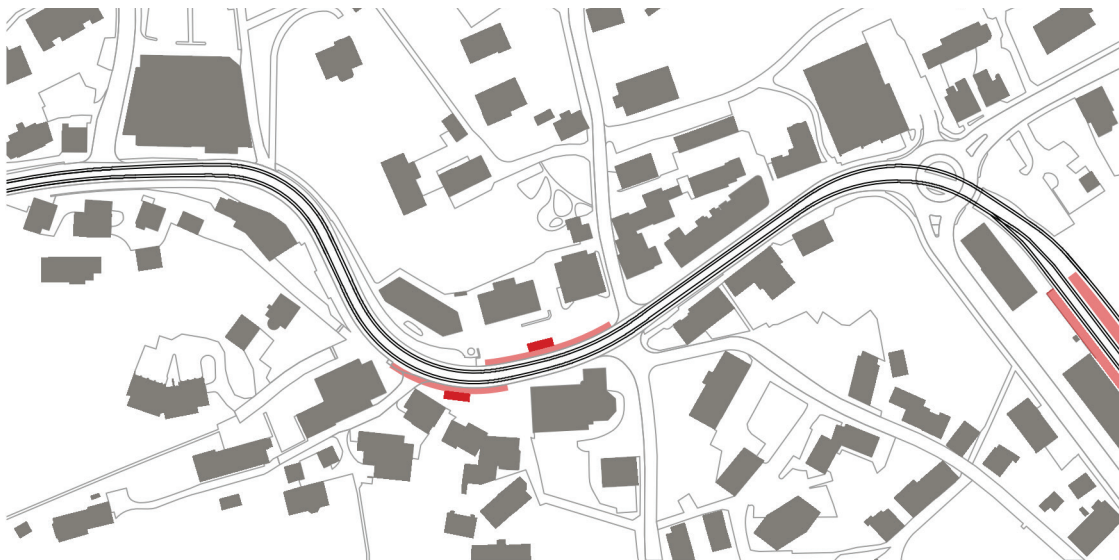
### **Empfehlung**

Da der Nutzen einer Haltestelle infrage gestellt ist und eine Haltestelle bauliche Massnahmen mitziehen wird, die nicht förderlich für die Belebung des Platzes sind, wird von einer zusätzlichen Haltestelle auf dem Dorfplatz abgeraten.





Zusätzliche Haltestelle "Ochsen". Wälli AG Ingenieure



Zusätzliche Haltestelle "Dorfplatz" mit der Darstellung der erforderlichen Haltestellen-Infrastruktur.

---

## **VERKEHRSKREISEL AM BAHNHOF**

### **Analyse**

Im Rahmen der geplanten Ortsdurchfahrt soll die T-Kreuzung vor dem Bahnhof durch einen Kreisels ersetzt werden.

Während die Fahrbahn des Kreisels wenig Spielraum zulässt, sind die zu adaptierenden Anschlussbereiche kritisch zu hinterfragen:

– Der Bahnhofplatz wurde ursprünglich als dreieckiger Platz ausgebildet, die angedachten Rabatten und die grüne Mitte des Kreisels verunklären die Platzsituation und "rahmen" und unterstreichen das Verkehrsbauwerk anstatt es in den Kontext des Dorfes einzubinden. Insbesondere nimmt die Fläche der Rabatte der Liegenschaft des Kaufmannshaus Dorf 18 zusätzlich Flächen ab, obwohl es sich bei der Liegenschaft um ein Kulturobjekt mit wichtigem dazugehörigem Garten handelt und die Massnahme der Rabatte in diesem Kontext unverständlich erscheint.

### **Handlungsspielraum/ Fazit**

Eine zusätzli.

### **Empfehlung**

Da d.



Der Bahnhofplatz als Dreieck. Luftbildaufnahme von Walter Mittelholzer, 1919. (<http://ba.e-pics.ethz.ch>)



Verkehrskreisel, Projektstand Dezember 2017. (Gruner und Wepf)

---

### **3. RUHENDER VERKEHR**

Die Gemeinde prüft zurzeit mehrere Optionen zur Vergrößerung des Parkplatz-Angebotes in Zentrumsnähe.

#### **OPTION PARKHAUS**

Zurzeit wird die Option Parkhaus mit Studien der HTW Chur geprüft und nach Möglichkeiten gesucht. Geprüft wird einerseits ein Standort nahe des Bahnhofs sowie ein zweiter in Zentrumsnähe.

##### Standort "Hörli West":

Der westliche Auftakt zum Dorfzentrum würde durch einen Neubau einer Tiefgarage mit Erschliessung ab Hauptstrasse wesentliche Veränderungen erfahren, welche nicht als erstrebenswert erachtet werden:

- zusätzl. verkehrsplanerische Massnahmen (Stützmauer infolge Sichtbermeneinhaltung)
- Eingriff/Zerstörung in das Ensemble "altes Trasse" als Langsamsverkehrsweg und Allee (Naturobjekt 308), der Kulturobjektes Hörli mitsamt der Gartenanlage (Bauinventar Nr. 109/ Naturobjekt 316, "Haus und Gartenanlage gehören untrennbar zusammen", wertvoller Baumbestand, siehe Anhänge).
- zusätzlicher Einlenker plus Abbiegerspur in Hauptstrasse und Lichtschaltanlage

##### Standort "Hörli Ost"

Der Standort hinter dem Gemeindehaus auf dem Spielplatz ist zuzeit die favorisierte Variante der HTW-Chur. Insbesondere wird dabei das Potential verfolgt, dass nebst einem Parkhaus eine weitere Nutzung (z.B. Markthalle) und der anschliessende Grünraum auf der Liegenschaft der Kirchgemeinde aktiviert werden kann.

##### Standort "Gremmstrasse"

Die Parkiermöglichkeit ist in der Dorfmitte (psychologisch wertvoll: Ich fahre nicht am Zentrum vorbei) und ist in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof.  
Der Standort hat keine Überlagerungen mit Kulturgütern und ist "planungsunabhängig".  
Der Standort ist auf Privatgrund, sowie auch die untere Zufahrt ins untere Parkdeck.  
Tiefgaragen finden in der Bevölkerung zwar nur mässig Anklang. Die Parkhausidee von Jessen Vollenweider zeigt eine Lösung mit Tageslicht. Dies ist als sehr positiv und attraktiv zu bewerten. Mietgebundene Parkfelder könnten im EG zuliegen kommen. Öffentliche Parkfelder im OG mit Tageslicht.

##### Standort Unterer Gremm

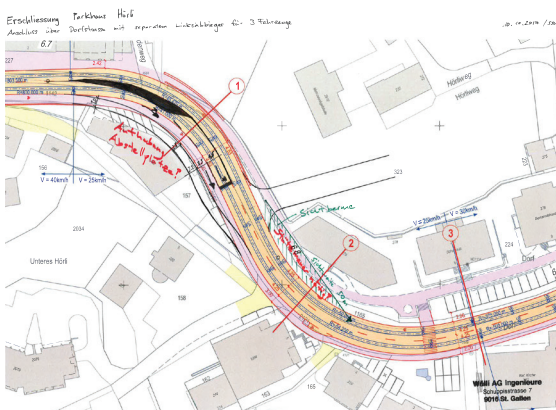
Die neue Überbauung Unterer Gremm wird über den neuen Kreisel für den Autoverkehr erschlossen. Dabei wird eine Tiefgaragenlösung für die Gemeinde geprüft.

##### Provisorische Parkplätze

Für die Bauphase der Ortsdurchfahrt ist südlich der Kirche ein Provisorium an Parkfeldern und Verkaufsflächen angedacht.



Übersicht der möglichen Standorte: Hörli West (A, B), Hörli Ost (C), Gremmstrasse (D), Unterer Gremm (E), Bahnhof (F).



Erschliessungssituation des Standorts Hörli West (B). Die erforderlichen Sichtberme ziehen starke ortsbauliche Eingriffe mit sich, die Ein- und Ausfahrt verkehrplanerische Massnahmen wie ein zusätzlicher Abbiegestreifen und eine Lichtschaltanlage.



Parkhausidee von Jessen Vollenweider, Standort Gremmstrasse. (Jessen Vollenweider Architektur, Basel)



Parkhausstudie "Hörli Ost" von Christof Spörri, HTW Chur.

---

## **Handlungsspielraum**

Als neue Parkierungsmöglichkeiten kommen zum einen ein Ausbau bestehender/ das Schaffen neuer zentrumsnaher Parkierungsflächen in Frage, wobei die Standorte dafür von der Gemeinde erst erörtert werden müssten.

Zum Anderen wäre eine neue Parkierungsanlage denkbar, für die in verschiedenen vorangegangenen Studien und Arbeiten bereits folgende Standorte in Betracht gezogen und geprüft wurden:

Der TG -Standort Hörli ist "weit" vom Bahnhof entfernt und erfordert irreparable Eingriffe in mehrere Kultur- und Naturobjekte. Zudem erfordert er wuchtige Kunstbauten am Auftakt des Zentrums und erfordert Anpassungen im Strassenregime. Es ist daher von diesem Standort abzusehen.

Der Standort Gremmstrasse als Tiefgaragenstandort wird vom Zentrum angefahren, die Lösung und der Standort von Jessen Vollenweider wird als gut angesehen, vorbehaltlich der Überfahrt auf Privateigentum.

Der Standort des Studenten Christof Spörri zeigt eine Lösung die bequem und gut auffindbar vom Zentrum angefahren werden könnte. Zudem birgt der Ort ein Potential für eine weitere öffentliche Nutzung.

Es ist auch eine öffentliche Tiefgarage im Bahnhofareal Ost prüfenswert.

## **Fazit**

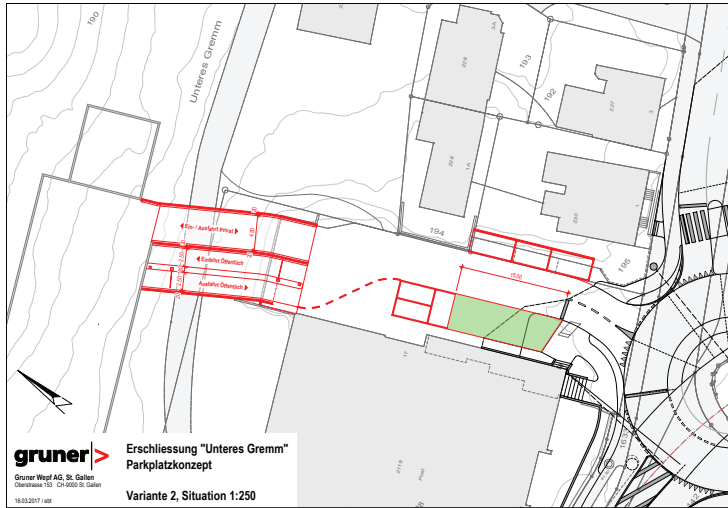
Beispiele aus anderen Orten zeigen dass Parkhäuser, wenn ein oberirdisches Zusatzangebot besteht schlecht angenommen werden. Der ruhende Verkehr müsste demnach in grosser Anzahl vom Dorfplatz abgezogen werden. Einzelne Kurzzeitparkplätze (z.B. 6-8 P) könnten vor dem Gewerbe, Gemeinde, Kirche platziert sein für mobilitätseingeschränkte Personen sowie ein Ein- und Ausladen von bspw., schweren Waren, usw. zu gewährleisten. Da andererseits Parkfelder für das örtliche Gewerbe sehr wichtig sind, ist mit entsprechendem politischen Widerstand zu rechnen.

## **Empfehlung**

Bei allen zentrumsnahen Parkhauslösungen müssten die Kurzparkplätze auf dem Platz zwingend reduziert werden, damit das Angebot genutzt wird.

Abschliessend wird die Diskussion der Arbeitsgruppe begrüsst, ob eine Notwendigkeit für ein Parkhaus wegen zehn Parkfeldern besteht. Allenfalls empfiehlt sich einen Standort zu wählen der weder vom Zeitplan der Ortsdurchfahrt noch dem der Dorfplatzgestaltung abhängig ist. Die Parkfelder auf dem Dorfplatz können flexibel zu einem späteren Zeitpunkt reduziert werden.

Für die Zeit während der Bauphase der Ortsdurchfahrt kann das Parkfeld- und Verkaufsflächenprovisorium südlich der Kirche empfohlen werden. Dabei sollte eine weitere Variante ausgearbeitet werden, wo der Wurzelraum der bestehenden Bäume nicht tangiert wird.



Standort Unteres Gremm. Gruner Wepf AG



Standort Provisorium, Variante 3. Wälli AG Ingenieure



Das Parkhaus am Standort Hörli Ost. Die Parkfelder vom Dorfplatz werden im Parkhaus untergebracht. Gekennzeichnet sind mögliche Standorte für wenige Kurzzeitparkfelder..

---

## **PARKIEREN AUF DEM DORFPLATZ**

### **Analyse**

Durch die lückenlose und zentrale Positionierung der Parkfelder wird die Mitte des öffentlichen Freiraums besetzt. Die heutige Möglichkeit zur öffentlichen Aussenraumnutzung mit Aufenthaltsqualität beschränkt sich auf wenige Bereiche der Platzränder.

Die bisherige (und vorläufig geplanten) Anordnung der 30 Parkfelder auf dem Dorfplatz verspricht keine Besserung zur Aufwertung des Dorfplatzes aus folgenden Gründen:

- Die Parkfelder nehmen die Platzmitte ein
- Die Parkfelder besetzen einen flächig grossen Anteil des Platzes
- die Bedienung der Parkfelder braucht zusätzliche Verkehrsflächen
- das rückwärtige Ein- und Ausparkierung entlang der Kantonsstrasse ist suboptimal, es birgt Konfliktsituationen für alle Verkehrsteilnehmer (Bahn, Automobilverkehr, Fahrrad, Fussgänger).

### **Handlungsspielraum**

Mögliche Szenarien können vom bestehenden Zustand bis zur fast vollständigen Freispielerung des Dorfplatzes reichen (siehe auch Kapitel Parkgarage).

Die wegfallenden zehn Parkfelder können ersetzt, oder mittels einem neuen Parkierungskonzept kompensiert werden. Als Ersatzstandorte wurde eine Verlängerung der Parkierung an der Gremmstrasse (Post-Liegenschaft) und die Parkfeld-Optimierung auf dem Hechtplatz geprüft. Beide Ersatzstandorte wurden wegen Drittprojekten als nicht umsetzbar beurteilt.

Mit Kurzzeitparkfeldern würde der Gemeinde ein weiteres Instrument zur Verfügung stehen. Da im Zentrum vorwiegend Parkfelder blauer Zone angetroffen werden, ist das einzelne Parkfeld am Tag ca. 10x besetzt. Das Gewerbe ist auf ein Angebot an freien Parkfeldern angewiesen, daher würden sich Kurzzeitparkfelder anbieten, auf welchen beispielsweise die ersten 15 Minuten gratis sind und eine Parkierung bis zu einer Stunde für einen Unkostenbeitrag möglich ist. Damit vervielfacht sich die mögliche Belegung während der Geschäftsöffnungszeiten des einzelnen Parkfeldes auf 10 bis 40 Autos pro Tag.

### **Fazit**

Die heutigen Parkfelder sind durch ihre lückenlose und zentral platzierte Positionierung eine weitere Barriere. Durch den fließenden und den ruhenden Verkehr ist die Mitte des öffentlichen Freiraums besetzt. Die heutigen Senkrechtparkfelder sind zudem aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht für sämtliche Verkehrsteilnehmer nicht ideal. Zur Attraktivierung des Dorfkentrums sollte der Dorfplatz zumindest teilweise vom ruhenden Verkehr befreit werden. Eine Durchmischung von Aufenthaltsqualitäten, Gewerbe-Aussenflächen, Parkfelder, usw. ist erwünscht.

### **Empfehlung**

Damit der öffentliche Raum aufgewertet werden kann, soll die Anzahl Parkfelder reduziert werden. Der ruhende Verkehr kann weiterhin auf dem Platz angesiedelt sein (Vorschlag 18-20P). Das aufgezeigte Beispiel der Parkfeld-Anordnung «Päckchen» und 90 Grad zur Strasse gedreht schafft eine punktuelle Konzentration von "sicheren" Parkfeldern und spielt gleichzeitig Flächen frei, welche für eine Aufwertung für die Öffentlichkeit (Aufenthalt), das Gewerbe oder die Restauration genutzt werden können.

Mit Kurzzeitparkfeldern kann die Nutzung der Parkfeldbelegung zusätzlich erhöht werden (z.B. 15min gratis, maximale Parkdauer 1Std.).

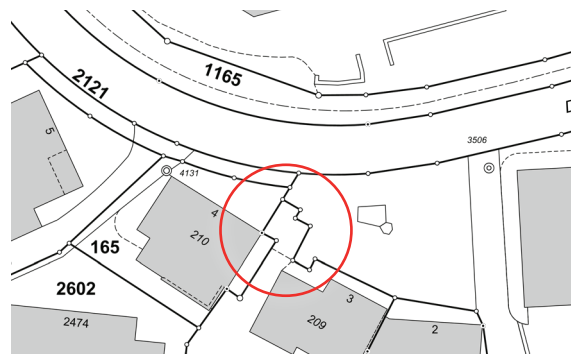




Bestehende Parkierungssituation auf dem Dorfplatz und deren Verkehrsräume zur Bedienung.



Ein Minimieren der Parkplätze ermöglicht ein Attraktivieren des Dorfplatzes für das öffentliche Leben (&=Es müssen alternative Standorte für die abgehenden Parkplätze gefunden werden).



Ergänzend müsste die Situation vor dem Brillehus bezüglich Parzellen genauer betrachtet werden.

---

## **4. INFRASTRUKTURANLAGEN**

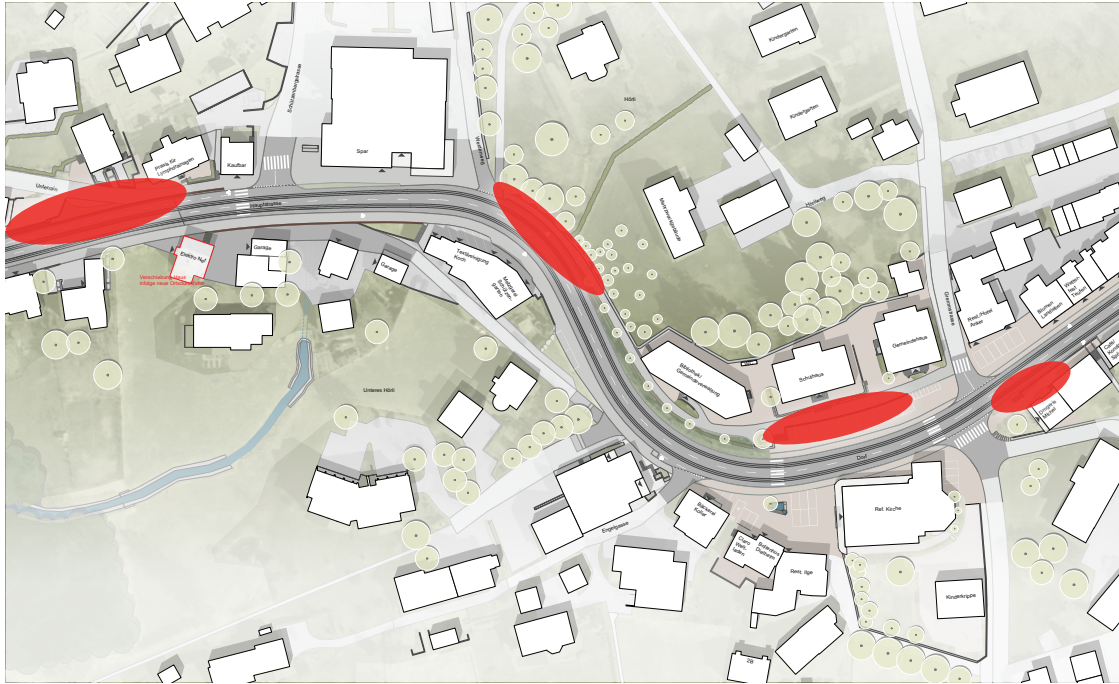
### **BAUWERKE/ MAUERN**

#### **Analyse**

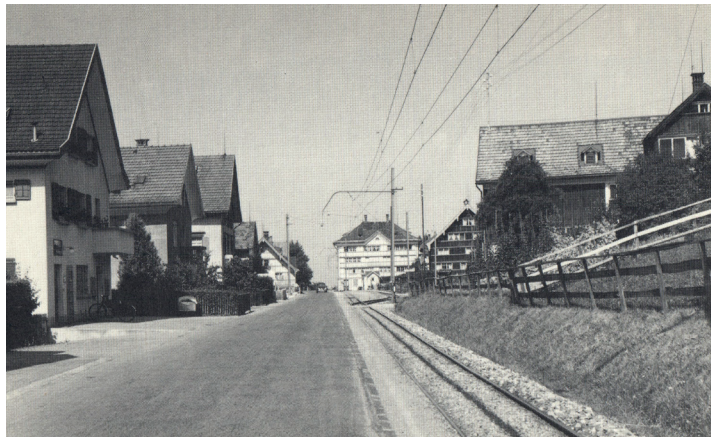
Durch das Verlegen der Bahn auf die Strasse und das daraus resultierende Wegfallen des Bahntrasses ergibt sich zumindest auf Teilstrecken ein Raumgewinn. Trotzdem sind ergänzende und zusätzliche Bauten wie Stützmauern entlang der Strasse geplant was nicht ganz verständlich erscheint.

#### **Empfehlung**

Eine Neuplanung in diesem Ausmass beinhaltet auch immer die Chance für eine Klärung der ortsbaulichen Situation. Wo immer möglich sollten Infrastrukturbauten wie Stützmauern wegfallen und neue vermieden werden.



Projektierte Stützmauern gemäss dem Vorprojekt der Appenzeller Bahnen (asp).



10



Der Infrastrukturausbau der Boomjahre hatte einen erhöhten Flächenbedarf zufolge, welcher mit Stützmauern aufgefangen werden musste (vorher - nachher). Bei Verkleinerungen des Strassenprofils müssten "landschaftlicheren Lösungen", also der Rückbau von Infrastrukturbauwerken ebenfalls in Betracht gezogen werden. (Schneider, 34)

---

## **FAHRLEITUNGEN**

### **Analyse**

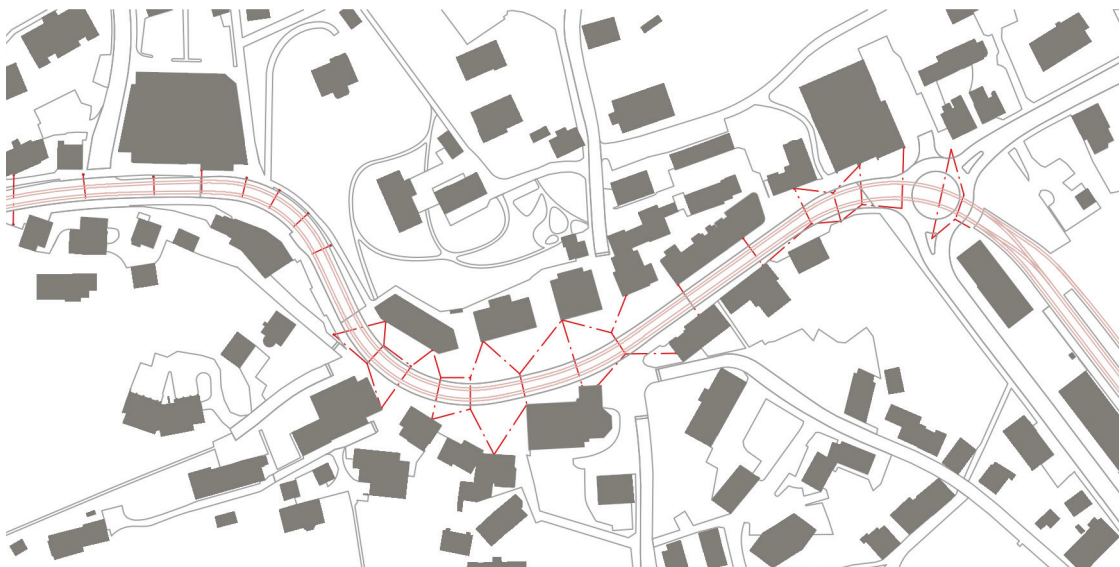
Beinahe bis in die Mitte des Dorfplatzes sind Fahrleitungsmasten geplant. Diese würden den Platz und Blickachsen unnötig verstellen.

### **Empfehlung**

Im gesamten Dorfzentrum sollten zu Gunsten der öffentlichen Freifläche die Fahrleitungen möglichst über Spannseile zwischen den Gebäuden aufgehängt werden.



Projektierte Fahrleitungsmasten gemäss Basler Hofmann



Zugunsten der Dorfplatzgestaltung wäre ein Verzicht von Fahrleitungsmasten im Zentrumsbereich anzustreben.

## **BELEUCHTUNG**

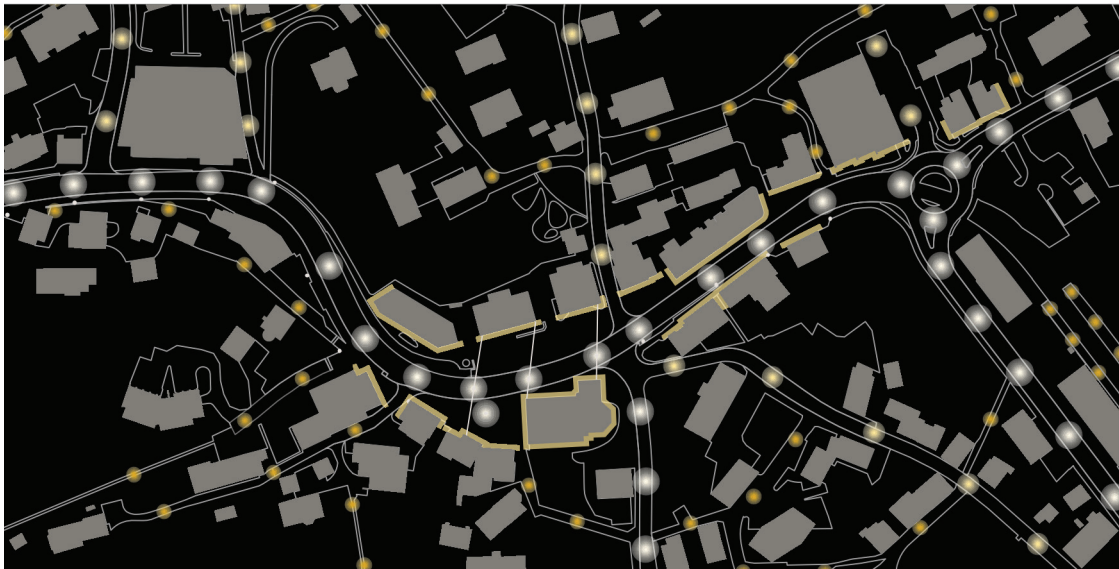
### **Analyse**

Das bestehende und angedachte Beleuchtungskonzept sieht eine durchgehende Fahrbahnbeleuchtung vor. Die Hauptstrasse hätte im Dunkeln eine grosse Präsenz. Durch die Kandelaber wird der Dorfplatz zusätzlich verstellt.

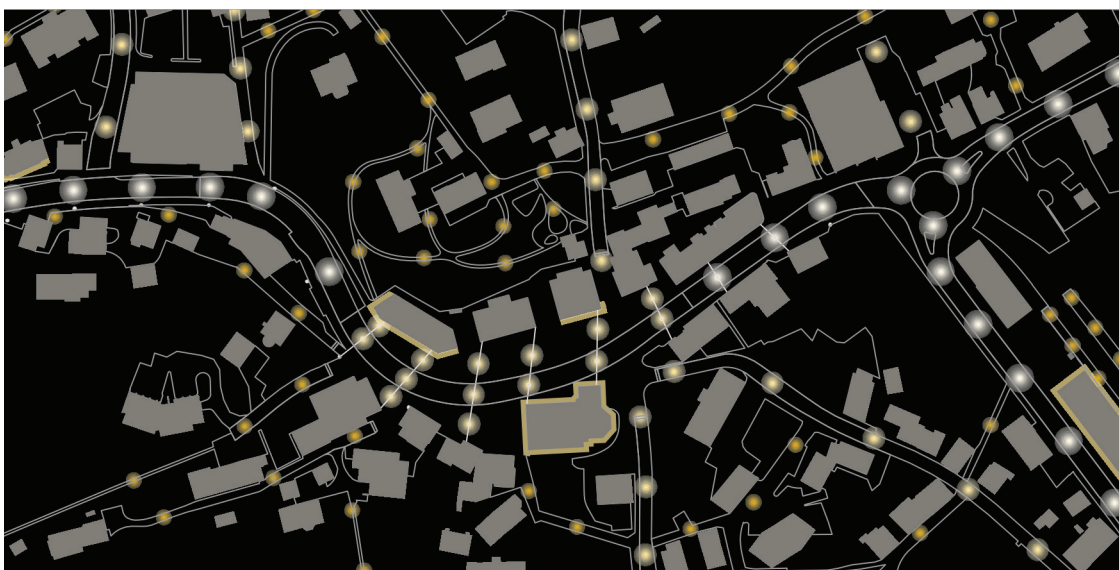
Im Zentrum sollen die Fassaden angestrahlt werden, was zumindest betreffend Lichtverschmutzung zu prüfen ist.

### **Empfehlung**

Mindestens auf dem Dorfplatz ist ein Wechsel von der linearen Strassenbeleuchtung zu einer flächigen Platzbeleuchtung anzustreben. Diese sollte möglichst über Spannseile zwischen den Gebäuden aufgehängt werden, um Kandelaber auf dem Platz zu vermeiden. Mit Fassadenbeleuchtungen sollte sparsam umgegangen werden. Denkbar ist eine punktuelle Beleuchtung einzelner historischer oder öffentlicher Bauten entlang der Hauptstrasse.



Interpretation des Beleuchtung-Grobkonzeptes



Zurückhaltendere Beleuchtung der Fassaden, der Dorfplatz wird mittels Leuchten an Spannseile beleuchtet

---

## **TANGIERUNG MIT KULTUR- UND NATUROBJEKTEN**

Im Rahmen der geplanten Ortsdurchfahrt sind Eingriffe in Kultur- und Naturobjekte (Hausverschiebungen, Rodungen von Bäumen) geplant. Eingriffe in Kulturgüter (Bauinventar, Naturobjekte) sollten möglichst vermieden werden, bzw. erfordern einen äusserst sensiblen Umgang und eine vorgängige Schutzabklärung.

### **Ehemaliges Bahntrasse**

Das ehemalige Bahntrasse (Naturobjekt 308) welches sich bis in den Dorfplatz hineinzieht ist als Fussweg bis heute noch erkennbar und bildet mit dem Alten Bahnhof (heutige Bibliothek, Kulturobjekt 114) eine Einheit. Ohne das Trasse verliert der alte Bahnhof seinen historischen Kontext und umgekehrt. Das alte Trasse wurde vom Teufner Landschaftsarchitekt Andres Sulzer 1979 rekonzipiert. Dabei wurde die ehemalige Stützmauer vor dem alten Bahnhof abgebrochen und eine Ersatzpflanzung der Alleebäume und eine böschungsbegleitende Hecke angelegt. Die Gestaltung sollte sich bis in den Dorfplatz hineinziehen und in der kleinen Kanzel enden. Die Kanzel ist mit einer Linde bepflanzt, eine Rundbank bietet Sitzgelegenheit.

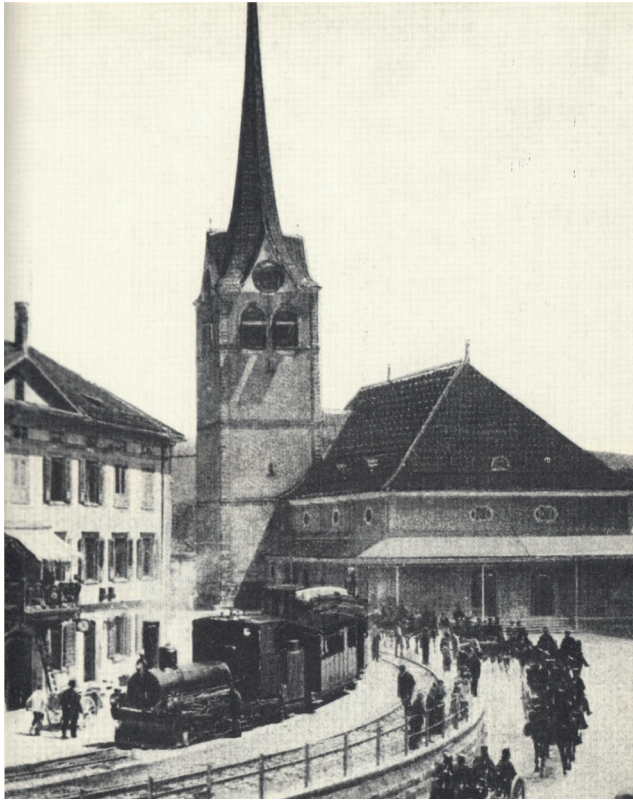
### **Kaufmannshaus Dorf 18**

Das Kaufmannshaus Dorf 18 (Kulturobjekt 124) ist ein ortsbaulich, historisch und kunstgeschichtlich wichtiger Bau mit entsprechendem Aussenraum. Der Baumbestand entlang der Strasse ist mit dem Trottoirausbau gefährdet.

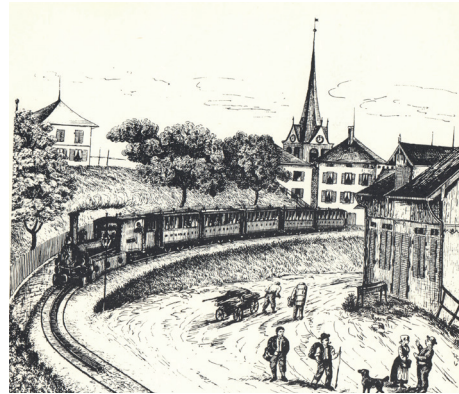
### **Handlungsbedarf/ Empfehlung**

Das ehemalige Bahntrasse kann durch die erforderlichen baulichen Eingriffe nicht vollständig erhalten werden. Östlich wird durch die neue Linienführung der Bahn am alten Trasse vorgenommen, am westliche Ende steht das alte Trasse mit der Dorfplatzgestaltung zur Disposition. Die Eingriffe in das ehemalige Bahntrasse sollten sensibel erfolgen, gerade bei der Neugestaltung des Dorfplatzes soll der Kontext des alten Bahnhofes spürbar, bzw. das alte Trasse ablesbar bleiben.

Mit dem durch den Trottoirausbau tangierten Baumbestand auf dem Grundstück Dorf 18 ist besonders sorgsam umzugehen. So könnten mit einem sorgsamem Umgang (Handarbeit zum Schutz der Wurzeln) und mit einer Begleitung eines Baumpflegers einige Bäume erhalten werden.



Die Haltestelle auf dem alten Trasse (heutiger Fussgängerweg) vor der ehemaligen Bahnhof (heutige Bibliothek). (Schneider, 46)



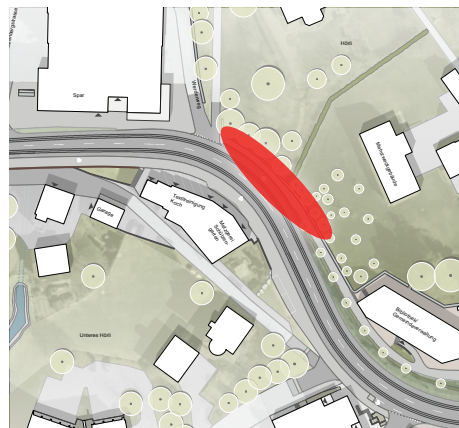
Das alte Trasse von Westen. (Schneider, 45)



Altes Trasse und Bahnhof



Kaufmannshaus, Dorf 18.  
Schrägluftbildaufnahme, ca. 1950. (map.geo.admin.ch)



Die projektierte Stützmauer stellt einen Eingriff im alten Bahntrasse dar.



Der projektierte Trottoir stellt einen Eingriff in das Naturobjekt dar.

---

## 5. ZUSAMMENFASSUNG

### SYNTHESE

Die Schwerpunkte dieser Studie wurden anhand der obenstehenden Kapitel voneinander entflechtet und bei der Synthese, zwecks testplanerischer Überprüfung, wieder überlagert. Dabei wurde nur ein Szenario ausgearbeitet, verschiedene Kombinationen sind jedoch denkbar.



Synthese/ Szenario KNO M 1:2000 N^

Abschliessend sind unten die wichtigsten Erkenntnisse der Studie nochmals unter den verschiedenen Thematiken zusammengefasst.

### DORFPLATZ

- Der Dorfplatz soll als einheitlicher, homogener Dorfplatz erkennbar sein. (z.B. durchgehende Belagsgestaltung des Strassenabschnittes, Kirchplatz, etc. )
- Der Dorfplatz wird als öffentlicher Treffpunkt gestärkt, dazu braucht es mehr Aufenthaltsorte an bevorzugter, besonderer Lage. (was weniger Parkierung heisst)
- Zukünftige neue Erdgeschossnutzungen sollen publikumsorientiert sein und einen öffentlichen Aussenraumbezug haben.
- Der Kirchplatz braucht Raum für Hochzeiten, Beerdigungen etc.
- Der Dorfplatz braucht einen sinngemässen Umgang mit dem historischen Bahntrasse im Kontext des alten Bahnhofs.
- Die Verlegung des Brunnens an einen alternativen Standort ist möglich.
- Der ruhende Verkehr ist Teil des Platzes, aber nicht mehr Hauptanteil (Vorschlag Parkfeldreduktion auf 18-20P). Änderung der Parkfeld-Anordnung zu "sicheren" Parkfeldern. Durch Kurzzeitparkfelder kann die Belegung erhöht werden.



- 
- Die Fussgängerüberquerungen im Zentrum werden gefördert. Die wird erreicht durch die Erhöhung der Anzahl der Fussgängerstreifen oder durch neue Konzepte wie "Flächiges Queren in Ortszentren" (FLOZ) oder „Tempo 30“ o.ä. Massnahmen.
  - Bei den Einmündungen von Nebenstrassen in die Hauptstrasse hat der Langsamverkehr Vorrang (mittels Trottoirüberfahrten).

- To Do's:

- > Die Anzahl Parkfelder muss bei der Wettbewerbsausschreibung (politisch/ mit dem Gewerbe) geklärt und bereinigt sein.
- > Stellungnahme/ Einverständnis des Kantonalen Tiefbauamtes muss zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung vorliegen.

### **BERÜHRUNGSPUNKTE APPENZELLERBAHNEN BEREICH DORFPLATZ**

- Im Zentrum wird mittels einem genau festgelegten Perimeter ein Gestaltungs-Wettbewerb stattfinden. Im Gegensatz zum vorliegenden Vorprojekt ODT ist im Wettbewerbsperimeter mit Änderungen auf dem gesamten Strassenabschnitt auszugehen (Verkehrsr regime, Fussgängerquerungen, Parkfeldanordnung, Oberflächenmaterialisierung, usw., ausgenommen sind Koten und Fahrbahnbreiten).
- Im gesamten Dorfzentrum sollen die Fahrleitungen nicht mit Masten, sondern möglichst über Spannseile zwischen den Gebäuden aufgehängt werden.
- Die Beleuchtung auf dem Dorfplatz ist möglichst über Spannseile zwischen den Gebäuden aufzuhängen.

Es gibt keine zusätzliche Haltestelle im Zentrum.

### **BERÜHRUNGSPUNKTE APPENZELLERBAHNEN ÜBRIGER BEREICH**

- Die Veloführung Richtung St. Gallen sollte verbessert werden.
- Neue Stützmauern sind nach Möglichkeit zu vermeiden.  
Insbesondere das ehemalige Bahntrasse (Kultur-/ Naturobjekt) wird östlich durch die neue Linienführung der Bahn tangiert, was möglichst vermieden, bzw. der Eingriff verkleinert werden sollte.
- Der Trottoirausbau gegenüber dem Bahnhof tangiert den wertvollen Baumbestand auf dem Grundstück Dorf 18 und erfordert einen äusserst sorgsamem Umgang bei den Bauarbeiten.

### **WEITERE PLANUNGEN**

- Das Quartier Hörli hat das Potential zur grünen Mitte von Teufen, eine Art Campus mit öffentlichen Gebäuden. Öffentliche Durchquerungen und Aufenthaltsbereiche sind zu fördern.
- Der bestehende Grünraum inkl. wertvollem Baumbestand auf der Liegenschaft der Kirchgemeinde ist möglichst zu erhalten. Ein eventueller Neubau sollte sich sorgfältig in das Naturobjekt einfügen und eine belebende öffentliche Nutzung beinhalten.
- Bei allen zentrumsnahen Parkhauslösungen müssen im Gegenzug die Parkfelder auf dem Dorfplatz reduziert werden.
- Damit mit dem Beleuchtungskonzept der Gemeinde Teufen als Strassendorf wahrgenommen wird, braucht es neben der Beleuchtung der Strasse auch punktuelle Beleuchtung einzelner historischer oder öffentlicher Bauten entlang der gesamten Hauptstrasse von Teufen.

---

## **LITERATUR**

Kunstdenkmäler der Schweiz (KDM): Die Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell Ausserrhoden: Der Bezirk Mittelland. Eugen Steinmann, 1980

Schneider, Walter: Teufen – Dorfbild im Wandel, 1979

Die Gemeinde Teufen. Lesegesellschaft Teufen (Hrsg.). 1964

AR Mittelland um 1900. 115 Ansichtskarten von Trogen, Speicher, Teufen, Bühler und Gais. 1983