

# Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse

Planungsbericht

5. Juli 2023

Mitwirkung

# 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

**Ramon Meier**  
BSc FH in Raumplanung

Qualitätsmanagement  
19.04.2023 / Kap. 1-4 aco

4:3102:003:300:320:03:Ber\_BGK-Gonten\_230704.docx

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1 Sachverhalt	4
1.2 Projektorganisation	5
<b>2 Analyse und Strategie</b>	<b>7</b>
2.1 Planungsgrundlagen	7
2.2 Analyse Teil Siedlung	16
2.3 Analyse Teil Verkehr	20
2.4 Handlungsbedarf	30
2.5 Strategie	33
<b>3 Konzept</b>	<b>43</b>
3.1 Grundsatz	43
3.2 Verkehr / Betrieb	45
3.3 Gestaltung	52
3.4 Materialität	60
<b>4 Abhängigkeiten</b>	<b>62</b>
4.1 Landerwerb	62
<b>Anhang</b>	<b>63</b>
<b>Beilagen</b>	<b>71</b>

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Sachverhalt

### 1.1.1 Planungsanlass

Die Dorfstrasse in Gonten ist Teil des Kantonsstrassennetzes und soll umfassend saniert werden. Der bestehende Strassenraum ist hinsichtlich der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, wie auch bezüglich der Einfahrten für den motorisierten Verkehr unbefriedigend. Die Gestaltung des Strassenraumes wird den Ansprüchen des Ortsbildes ebenfalls nicht gerecht.

### 1.1.2 Auftrag | Planungsziele

Die raum.manufaktur.ag wurde vom Landesbauamt und dem Bezirk Gonten beauftragt, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept 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 Betriebs- und Gestaltungskonzept soll zeigen, wie die verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum künftig ausgewogener aufeinander abgestimmt werden können.

Der Ortskern von Gonten soll durch typische Gestaltungselemente verdeutlicht und aufgewertet werden. Dazu wird ein Bepflanzungs-, Beleuchtungs- und Möblierungskonzept erarbeitet.

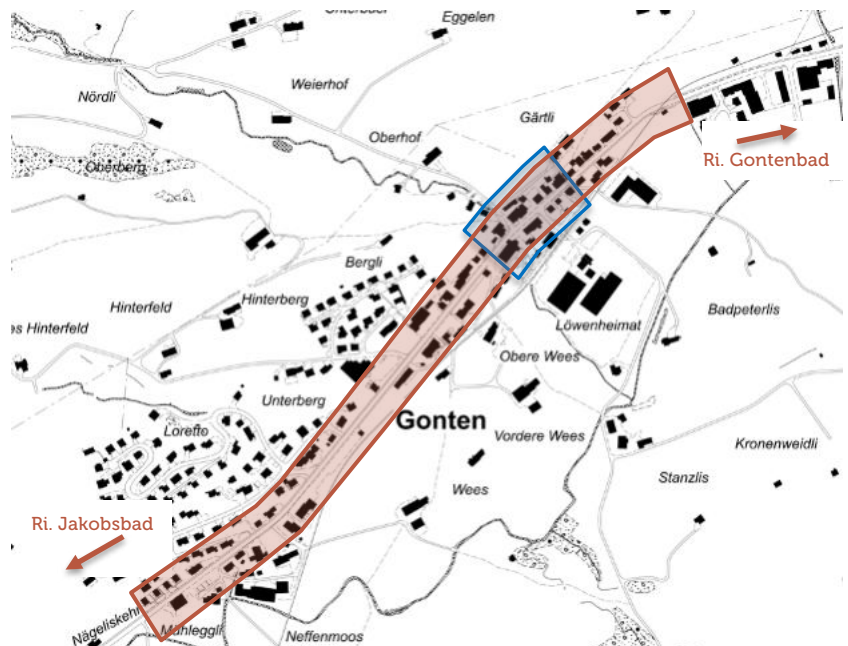
### 1.1.3 Planungserimeter

Der Planungserimeter umfasst die Dorfstrasse auf dem Abschnitt zwischen Sulzbach im Nordosten und südwestlichem Siedlungsrand «Loretto».

Innerhalb des Perimeters verfügt die Nipkow Landschaftsarchitektur AG, Zürich für den Abschnitt zwischen der Kirche und der Bäckerei Motzer über einen Auftrag zur Umgebungsgestaltung, in welche der Strassenraum integriert ist. Die beiden Planungen sind zu koordinieren, so dass eine gesamthafte Lösung für den Strassenraum erreicht wird.

Abb. 1 Planungserimeter (unbestimmter Massstab, geoportal.ch, 11.01.2022)

Legende:  
rot: Perimeter raum.manufaktur.ag  
blau: Perimeter Nipkow Landschaftsarchitektur



## 1.2 Projektorganisation

### Grundsatz

Der adäquate Einbezug der Bevölkerung wird als wichtig beurteilt. Dabei soll der Grad der Mitsprache am Anfang intensiver sein. Mit zunehmender Konkretisierung der Vorschläge soll vor allem ein Feedback als Grundlage für die Entscheide der Behörde im Vordergrund stehen. Die berufenen Organe zur Ausarbeitung des BGK sollen die unterschiedlichen Interessen abdecken.

#### **Bezirksrat**

Dem Bezirksrat obliegt die politische Konsolidierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Er ist in der Fach- und Begleitgruppe durch folgende Personen vertreten:

- Urban Fässler, regierender Hauptmann
- Clemens Fässler, Bezirksrat

#### **Fachgruppe (fachlich)**

Der Fachgruppe obliegt die fachliche Begleitung der Planungsarbeiten. Es sind neben den Vertretern des Bezirkesrates auch die kantonalen Fachstellen mit folgenden Personen vertreten.

- Ralf Bürki, Leiter Landesbauamt Appenzell Innerrhoden
- Roland Koster, Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden
- Beat Nipkow, Nipkow Landschaftsarchitektur AG (bedarfsweise)

#### **Begleitgruppe (politisch)**

Die Begleitgruppe dient der Partizipation der betroffenen Institutionen und der Bevölkerung. Ihr obliegt die Mitgestaltung der Strategie des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sowie das Feedback zu den vorgeschlagenen Lösungen. Sie ist durch folgende Personen vertreten:

- Reto Koch, Kirchenrat
- Roland Koch, Schulrat (bis April 2023)
- Remo Waldburger (ab April 2023)
- Walter Motzer, Bäckerei Motzer
- Richard Wettmer, Restaurant Krone
- Beat Nipkow, Hotel Bären

## 2 Analyse und Strategie

### 2.1 Planungsgrundlagen

#### 2.1.1 Kantonale Grundlagen

##### Kantonaler Richtplan (April 2017)

Im Richtplan Teil Verkehr wird im Objektblatt Nr. V.8 Strassenbauvorhaben 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.

##### Teilbereich Fussverkehr

Die Dorfstrasse ist im kantonalen Richtplan Teilbereich Fussverkehr grösstenteils als verkehrsorientierte Strasse mit Trennwirkung ausgeschieden. Ausserhalb des bebauten Gebiets ist sie als verkehrsorientierte Strasse mit starker Trennwirkung definiert. Bei den Strassenquerungen fehlt teilweise ein Fussgängerstreifen. Die im Rahmen des Richtplans aufgenommenen Schwachstellen sind in Kap. 2.3.5 aufgeführt.

##### Teilbereich Radverkehr

Die Dorfstrasse ist im kantonalen Richtplan Teilbereich Radverkehr als Haupttroute Typ Komfort ausgeschieden. Zudem besteht auf der ganzen Länge eine lineare Schwachstelle sowie beim Bahnübergang eine punktuelle Schwachstelle für den Radverkehr. Die im Rahmen des Richtplans aufgenommenen Schwachstellen sind in Kap. 2.3.4 aufgeführt.

##### 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 Umweltverbunds<sup>1</sup> entwickeln. Dies soll mit der 4V-Strategie erreicht werden: Vermeiden – Verlagern – Verträglicher machen – Vernetzen. Für das BGK sind folgende Handlungsfelder prioritär:

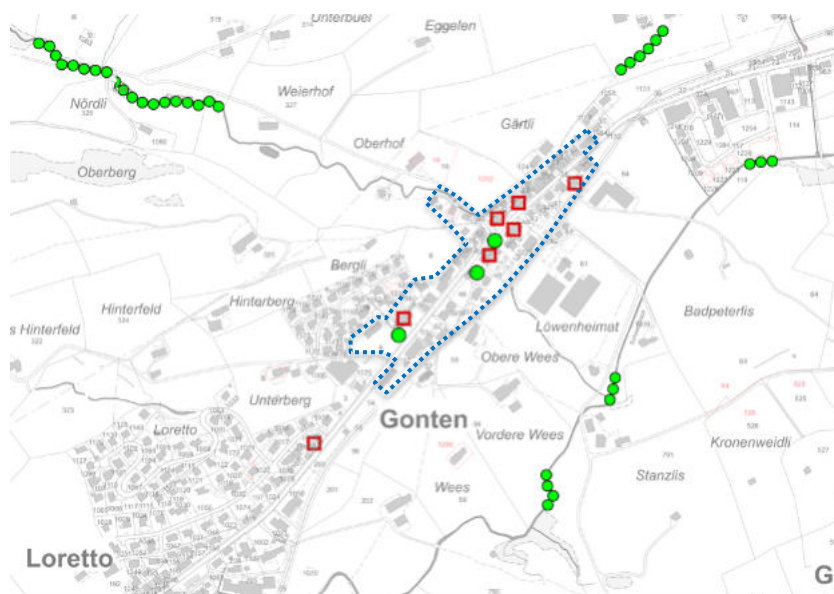
- V1-1: Attraktive und sichere Veloinfrastruktur
- V1-2: Optimierte Parkierung in der Siedlung
- V1-4: ÖV-Angebot im Alltagsverkehr stärken (v.a. Anschluss ans Bahnnetz und On-Demand-Angebot)
- V1-6: Direkte, attraktive und sichere Fusswege
- V2-1: Aufenthaltsqualität im öff. Verkehrsraum erhöhen
- V2-4: Massvoller Ausbau der Strasseninfrastruktur
- V3-1: Potenziale für Kombination Verkehrsmittel nutzen (Umsteigepunkte)

### Nutzungsplanung Schutz

Im Nutzungsplan Schutz des Kantons Appenzell Innerrhoden sind entlang des Planungsperrimeters sieben Kulturobjekte A und drei Einzelbäume geschützt. Im Analyseplan Teil Siedlung (vgl. Beilage B1) sind die Objekte verortet und bezeichnet.

Die blau punktierte Linie umfasst das im Raumentwicklungskonzept des Bezirks (vgl. Kap. 2.1.2) definierte prägende Ortsbild Gontens.

Abb. 2 Ausschnitt Nutzungsplanung Schutz (unbestimmter Massstab, geoportal.ch, 11.01.2022)



Pendenz: Kulturobjekte und Ortsbildschutzgebiete werden zurzeit überarbeitet. Aktuelle Unterlagen sind noch nicht vorhanden.

<sup>1</sup> ÖV, Fuss- und Veloverkehr



## 2.1.2 Kommunale Grundlagen

### Revision der Ortsplanung 2011

Im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision wurde für die Infrastruktur von Gonten folgende Zielsetzungen definiert:

#### Nutzung

- Ausrichtung auf das Leben im Dorf. Im Vordergrund steht das Leben für die ansässige Bevölkerung mit wohnlichen Quartieren und einem guten Angebot an Gewerbebetrieben;
- Die öffentlichen Nutzungen (Schule, Kirche, Verwaltung) sind hier im Zentrum des Bezirks angesiedelt;
- Für die zahlreichen Touristen soll das Dorf durch Pflege des Ortsbilds sowie ein gutes Angebot an Dienstleistungsbetrieben (Läden, Restaurants) attraktiv bleiben.

#### Übergeordnete Strasse

- Aufwertung der Hauptstrasse im Bereich der Ortsdurchfahrten als Aufenthalts- und Begegnungsfläche
- Verdeutlichen der Ortseingänge mit Unterscheidung von inner- und ausserorts;
- Anpassung der Strassenquerschnitte bei geplanten Sanierungsarbeiten an die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fussgänger;
- Stärkere Berücksichtigung des Langsamverkehrs in der Planung und Umgestaltung von bestehenden Strassenabschnitten;
- Einheitliche, typische Gestaltung und ortsbauliche Aufwertung im Sinne der Vernetzung und Identitätsstiftung.

#### Ruhender Verkehr

Entwicklung eines ortsverträglichen, dem dörflichen Charakter entsprechenden Parkierungskonzeptes in Form kleiner, im Gesamtort verteilter Einheiten.

#### Langsamverkehr






Entlang der Route Jakobsbad – Gonten – Gontenbad ist dem funktionierenden Langsamverkehr (Fuss- und Radweg) hohe Priorität einzuräumen.

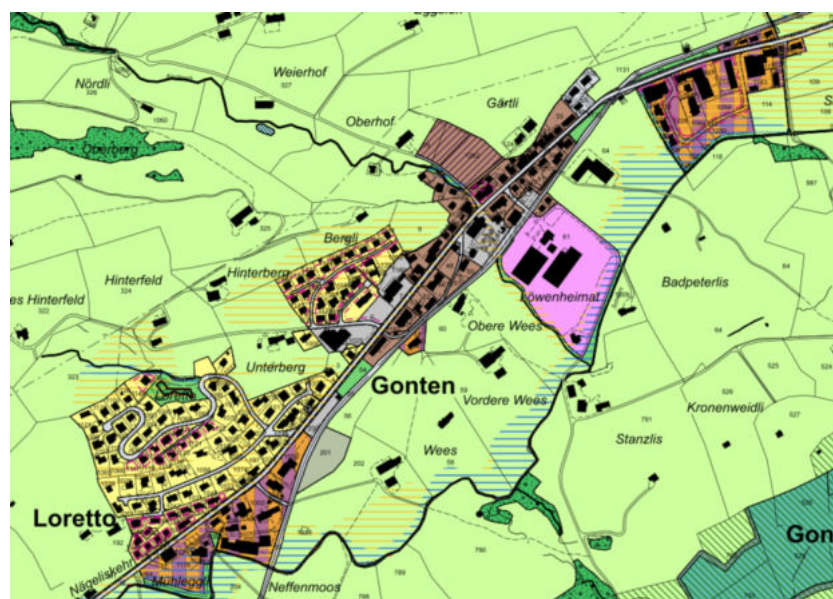
### Rechtskräftiger Zonenplan

Im Ortskern ist die Dorfstrasse von der Kernzone sowie der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen begleitet. Im südwestlichen Bereich befindet sich das Wohngebiet Loretto sowie das Wohn- und Gewerbegebiet südlich der Dorfstrasse.

Abb. 3 Zonenplan (unbestimmter Massstab, geportal.ch, 11.01.2022)

Legende:

	Wohnzone W2
	Wohn- und Gewerbezone WG3
	Kernzone K
	Gewerbe- und Industriezone
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Oe



### Revision der Ortsplanung (aktuell in Erarbeitung)

Handlungskatalog (Stand Mitwirkung)

Für den Planungssperimeter sind im Handlungskatalog der Ortsplanungsrevision zum Thema Verkehr und Verbindungen folgende Vorgaben definiert:

- Hervorhebung der historischen Verbindungen durch attraktive und sichere Gestaltung bspw. durch Grünelemente und die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer (v. a. Fuss- und Veloverkehr)
- Erarbeitung und Umsetzung (Betriebs-) und Gestaltungskonzepte entlang der wichtigen Verkehrsräume
- Die öffentlichen Strassenräume (mit hoher lokaler Bedeutung) auf die Belebung durch den Fuss- und Veloverkehr ausrichten bspw. durch genügend grosse Vorbereiche und die angemessene Aufteilung des Raums

Raumentwicklungskonzept (Stand Mitwirkung)

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde ein Raumentwicklungskonzept für den ganzen Bezirk ausgearbeitet, der als Grundlage für die Zonenplanung dient. Für das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept

sind insbesondere die Strassenraumzuteilungen sowie die siedlungsgliedernden Freiräume von Bedeutung.

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

*Strassenraumtypologie «Zentrumsstrasse»*

Im Bereich des Dorfkerns ist die Dorfstrasse der Typologie «Zentrumsstrasse» zugewiesen. Der öffentlich wahrnehmbare (Strassen-) Raum wird dort durch die begleitende, überwiegend historische Bebauung begrenzt.

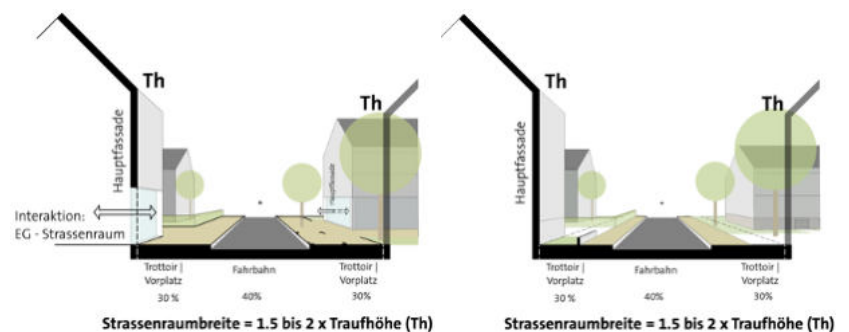
Zentrumsstrassen sind Strassenräume mit Zentrumsfunktion. Es herrscht ein lebendiges Miteinander, der öffentliche Raum führt in der Regel bis an die Gebäude heran, das Erdgeschoss belebt den Raum mit publikumswirksamen Nutzungen wie Geschäften, Dienstleistern und/oder Gastronomiebetrieben. Die Gebäude sind mit der Hauptfassade auf den öffentlichen Strassenraum orientiert. Das Idealverhältnis von Fahrbahn zu Seitenbereichen, inklusive der privaten Vorzonen, beträgt 30 % zu 40 % zu 30 %.

*Strassenraumtypologie «Dorfstrasse»*

Der verbleibende Teil der Ortsdurchfahrt ist der Typologie «Dorfstrasse» zugewiesen. In den Abschnitten wird der Strassenraum durch die Siedlungstypen «Wohnen am Hang» und «Kompakte Siedlungen» begleitet. 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 %.

Abb. 4 Idealprofile Strassenraumtypologien, Strittmatter Partner AG

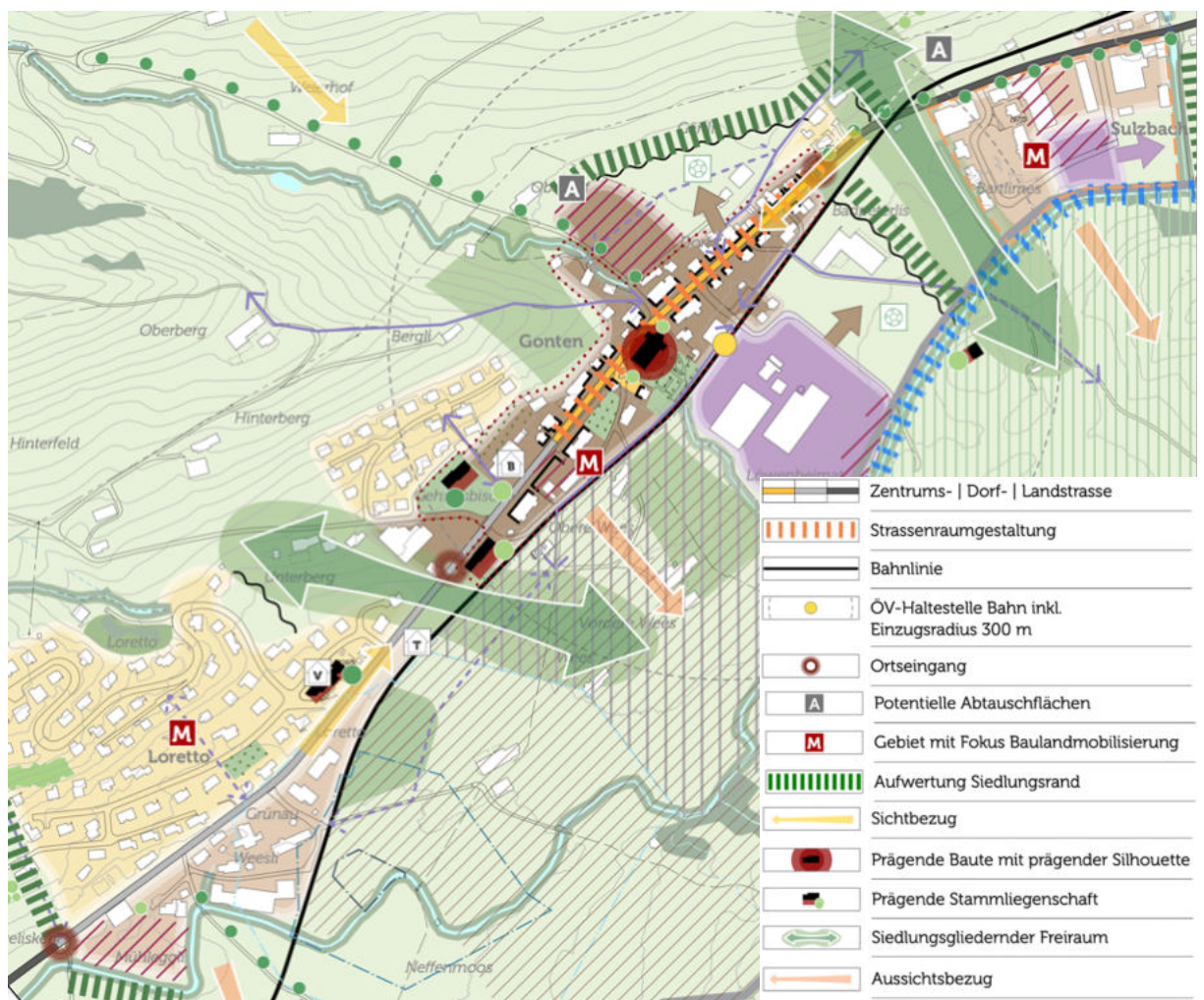
links: Zentrumsstrassen  
 rechts: Dorfstrassen



*Siedlungsgliedernde Freiräume*

Um das Zusammenwachsen der verschiedenen Siedlungsgruppen zu verhindern, sind zwischen den Teilorten Loretto und Dorfkern sowie zwischen Dorfkern und Sulzbach siedlungsgliedernde Freiräume definiert worden. Der Blick in die freie Landschaft soll offengehalten werden («Landschaftsfenster»), indem die betroffenen Flächen bspw. durch Freihalte- oder Landwirtschaftszonen gesichert werden

Abb. 5 Ausschnitt Raumentwicklungskonzept Gonten (unbestimmter Massstab, raum.manufaktur.ag, Dezember 2021)



### 2.1.3 Relevante Planungsvorhaben und Projekte

#### Entwicklung Bären (Quartierplan)

Das Gasthaus Bären befindet sich im Zentrum des Dorfes Gonten. Unter Miteinbezug des gegenüberliegenden Gasthaus Löwen und Neubauten auf dem nordwestlich angrenzenden Areal soll der Bären gemäss Richtprojekt zu einer «Wellness-Residenz» ausgebaut werden. Insgesamt sind nordwestlich des Bärens fünf Neubauten geplant.

Da die Gasthäuser Bären und Löwen neu zusammengehören, werden im Ortskern Gontens künftig mehr Querungen der Dorfstrasse erwartet. Das Konzept der Überbauung Bären sieht zwischen den beiden Gasthäusern eine platzartige Gestaltung unter Einbezug der Dorfstrasse vor.

Abb. 6 Richtprojekt Überbauung Bären (Rüssli Architekten, Juli 2022)



Für die Umgebungsgestaltung der Entwicklung des Bären-Areals wurde die Nipkow Landschaftsarchitektur AG beauftragt. Die Gestaltung der Dorfstrasse im Kernbereich ist im Konzept der Landschaftsarchitekten gemäss nachfolgenden Abbildungen angedacht. Die Fahrbahn soll eine befahrbare Breite von 5.90 aufweisen, welche beidseitig mit einem Band (Quarzsandstein) um jeweils 40 cm optisch reduziert wird. Die Fahrbahn kann mit Quarzsandsteinplatten oder als Asphaltfläche ausgestaltet werden.

Abb. 7 Normalprofil (Nipkow Landschaftsarchitektur AG, Mai 2022)

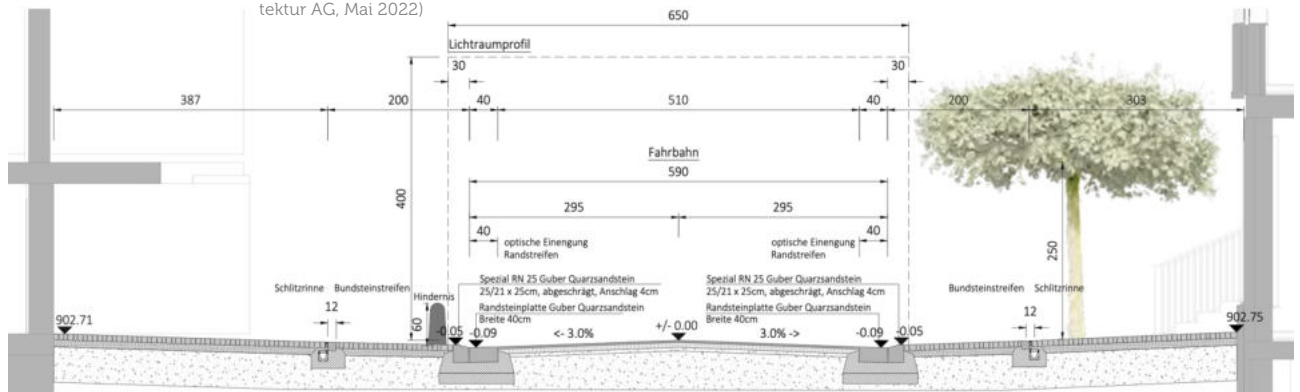


Abb. 8 Visualisierung (Nipkow Landschaftsarchitektur AG, Mai 2022)



### Umgestaltung Bahnübergang

Im Auftrag des Landesbauamtes und der Appenzeller Bahnen hat die Projekthaus Herisau GmbH ein Projekt für die Umgestaltung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur im Bereich des Bahnübergangs erarbeitet. Damit soll die in Kap. 2.3.4 aufgeführte Schwachstelle behoben werden.

Der Bahnübergang für Fuss und Velo südlich der Strasse soll künftig direkter geführt werden. Zudem soll neu auch nördlich der Strasse ein Fuss- und Veloweg angeboten werden.

Abb. 9 Auflageprojekt (Projekthaus Herisau GmbH, 12.10.2022)



### 2.1.4 Bedürfnisse Bevölkerung

Im April 2022 wurde eine Bedürfnisabklärung in der Begleitgruppe durchgeführt. Die Auswertung der Bedürfnisse ist im Anhang A1 zu finden. Konzeptrelevante Aussagen im Sinne eines Handlungsbedarfs sind auch in Kap. 2.4 aufgeführt.

### 2.1.5 Weitere Grundlagen

#### Lärmkataster AI

Alle Bauten entlang der Dorfstrasse halten die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung ein. Viele Bauten halten sogar den Planungswert ein. Hinsichtlich des Lärms besteht somit kein Handlungsbedarf. Als Basis für die Lärmmodellierung wurde ein DTV von knapp 2'800 Fahrzeugen zugrunde gelegt.

## 2.2 Analyse Teil Siedlung

### 2.2.1 Historische Entwicklung

Das Dorf Gonten hat sich am Hangfuss als Strassendorf an der Ortsdurchfahrt entwickelt. Die historischen Gebäude säumen den Strassenraum und stehen relativ dicht beieinander. Die flache Topografie im Tal ermöglichte einen vergleichsweise geraden Strassenverlauf, der bis heute nur fahrgeometrisch optimiert wurde.

Erst ab den 1970er-Jahren erfolgte die Entwicklung verschiedener Neubaugebiete in den Bereichen Loretto, Gerehrsbisches und Sulzbach. Diese folgen nicht mehr dem Strassenverlauf, sondern nutzen die südorientierten Hanglagen. Damit ändert sich das Strassenbild; welches hier von Zufahrten und Stützmauern geprägt ist.

Abb. 10 Bauliche Entwicklung (map.geo.admin.ch, 11.01.2022)

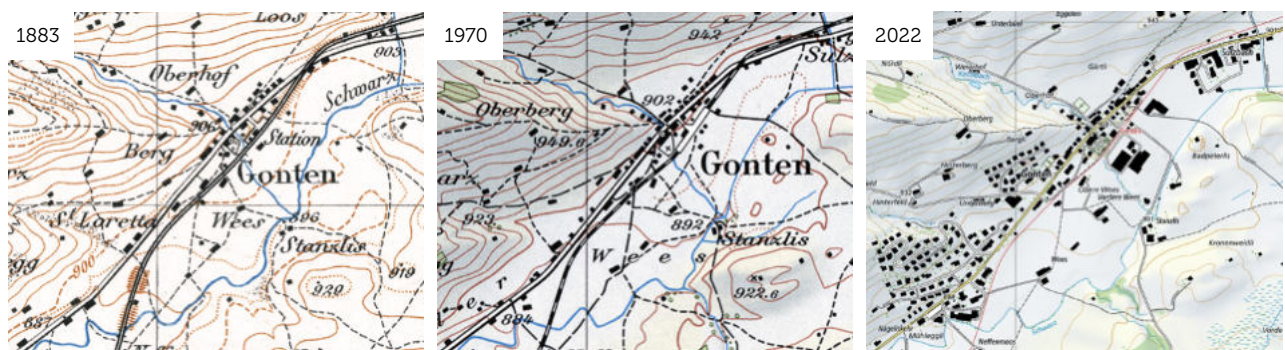


Abb. 11 Historische Ansicht, undatiert, swiss.nailizakon.com, 11.05.2022

Abb. 12 Heutige Ansicht (Eigene Aufnahme, 04.01.2022)





### 2.2.2 Baustruktur und Nutzung

Die historischen Gebäude an der Dorfstrasse orientieren sich überwiegend direkt auf die Strasse. Geringe Gebäudeabstände und die Nähe zur Strasse bilden einen baulich gefassten Strassenraum. Ergänzend dazu sorgen die hier angeordneten, publikumswirksamen Nutzungen für die Belebung des Ortskerns.

Die Entwicklung des Dorfes Gonten ist ab Mitte des 20. Jahrhunderts hauptsächlich in Richtung Nordwesten hangaufwärts erfolgt. Ausserhalb des Dorfkerns sind die seit den 1970er-Jahren entstandenen Gebäude («Loretto») nicht mehr dem Strassenraum zugewandt. Hier ist die Dorfstrasse oft von grossflächigen Parkieranlagen oder versiegelten Aussenräumen umgeben.

Auf dem südöstlich der Dorfstrasse orientierten Siedlungsgebiet bestehen meist maximal zwei Reihen von Wohngebäuden. Die gewerblichen Nutzungen mit den grossformatigen Baukörpern konzentrieren sich auf den nördlichen Teil von Gonten.

Abb. 13 Baustruktur, geoportal.ch, 18.03.2022



#### Fazit

- Bestehende Strukturen des Strassendorfes im Dorfkern erhalten und historische, für den Ort typische Gestaltungselemente verwenden.
- Die bis zu den 1970er-Jahren ausserhalb des Siedlungsgebiets liegenden Abschnitte der Dorfstrasse (ausserhalb des Ortskerns) so gestalten, dass sie deutlich vom historischen Teil Gontens ablesbar sind.

### 2.2.3 Grün- und Freiräume

Im Ortskern von Gonten stehen die Gebäude unmittelbar am ehemals chaussierten Strassenraum. Die teils sehr schmalen Vorbereiche zwischen Fassade und Fahrbahn sind meist in privatem Besitz, werden jedoch als Gehbereiche und Parkmöglichkeiten genutzt. Privat genutzte Vorbereiche sind im Ortskern nur vereinzelt vorzufinden. Zwischen der historischen Bebauung wird der Durchblick zu den landwirtschaftlichen Flächen häufig gewährleistet und dadurch das Erleben des Hanges für die Zufussgehenden ermöglicht.

Ausserhalb des Dorfes werden die Grünflächen grösstenteils landwirtschaftlich genutzt.

Abb. 14 Rechts: Orthofoto 1932 (geoportal.ch, 11.01.2022)



Unten: Gebäude ohne private Vorbereiche



#### Fazit

- Der Charakter des Ortskerns mit den wenigen Grünflächen und den unmittelbar am Gebäude angrenzenden Gehbereichen soll erhalten und gestärkt werden.
- Die Blickbeziehungen in die Landschaft sind zu erhalten.

Da sich die jüngere Bebauung der vergangenen 50 Jahre im südwestlichen Bereich nur wenig auf den Strassenraum orientiert, grenzen hier private, unterschiedlich grosse Vorbereiche in Form von Zufahrten, Vorplätzen und Gärten an die Dorfstrasse. Südlich angrenzend an die Dorfstrasse befinden sich zudem mehrere grossflächige Parkierungsanlagen, sodass der Strassenraum aufgrund grosser versiegelter Flächen nicht gefasst wird und teils sehr gross erscheint. Das Erscheinungsbild der Dorfstrasse ist in diesem Bereich entsprechend uneinheitlich.

Abb. 15 Rechts: Orthofoto (geoportal.ch, 11.01.2022)

Unten: Strassenabschnitt mit privaten Vorbereichen



#### Fazit

- Der Heterogenität der Umfeldgestaltungen sollte eine einheitliche Gestaltung des Strassenraums entgegengesetzt werden. Dabei sind die privaten Vorbereiche gestalterisch mitzubetrachten.
- Der südliche Abschnitt der Dorfstrasse sollte siedlungsorientierter gestaltet werden. Der Unterschied zwischen historischem Ortskern und jüngerem Teil soll jedoch weiterhin ablesbar sein.
- Offenes Erscheinungsbild bei grossen Freiräumen oder Parkierungsanlagen durch geeignete Massnahmen minimieren.
- Allenfalls sollten traditionelle Gestaltungselemente wie z.B. Einfriedungen wieder aufgegriffen werden.

Abb. 16 Engstelle Dorfstrasse



#### 2.2.4 Topografie

Das Dorf Gonten ist an einem in nordwestlicher Richtung ansteigenden Hangfuss angesiedelt. Die mit der Typologie Strassendorf einhergehende Baustruktur ermöglicht Durchblicke und das Wahrnehmen der Landschaft im Dorf. Mit einer Entwicklung des Dorfes in die Tiefe droht der enge landschaftlich topografische Bezug verloren zu gehen.

Der Strassenverlauf steigt von beiden Seiten kommend zum Ortskern hin an und hat bei der Kirche seinen Hochpunkt. Topografisch bedingt, wirkt die Kirche sehr prominent und ist auch von Weitem gut sichtbar. Zwischen dem Dorfkern und dem Ortsteil Loretto bildet die Topografie eine Engstelle, bei der die Dorfstrasse von beidseitigen Stützmauern, begleitet wird. Einseitig ist die Stützmauer farbig bemalt, weswegen diese zusätzlich betont wird. Im Bereich Loretto ist die Dorfstrasse auf der Hangseite teilweise von meterhohen Mauern und Böschungen begrenzt.

#### Fazit

- Die Erleb- und Ablesbarkeit der Topografie soll erhalten und inszeniert werden.
- Die Engstelle, die als Schneise im Siedlungsgebiet wirkt, soll gestalterisch «geheilt» werden.

## 2.3 Analyse Teil Verkehr

### 2.3.1 Gesamtverkehr

#### Strassenhierarchie und Ausbaustandard

Die Dorfstrasse ist gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes dem Hauptstrassennetz zugeteilt. Im kantonalen Strassenkataster wird sie als Hauptverkehrsstrasse aufgeführt.

Gemäss VSS-Norm 40 042 sind für Hauptverkehrsstrassen in besiedelten Gebieten nachfolgend aufgeführte Grundsätze zentral. Die vorliegend relevanten Grundsätze sind unterstrichen:

- Durch einen gleichmässigen Ausbaugrad über lange Strecken soll ein homogener Verkehrsfluss und ein entsprechend hohes Sicherheitsniveau gewährleistet werden.
- Innerhalb besiedelter Gebiete sind die örtlichen Platzverhältnisse nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Dies gilt vor allem bei Durchfahrten durch erhaltenswerte Ortskerne.
- Hauptverkehrsstrassen stehen grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern offen. Sie können auch als Ausnahmetransportroute dienen.
- Parkieren und Güterumschlag am Strassenrand ist innerorts nicht erwünscht.

- Fahrbahnquerungen durch Fussgänger sind zusammenzufassen. Dazu müssen gesicherte Fussgängerübergänge angeordnet werden.
- Zur geregelten Führung des leichten Zweiradverkehrs sind am Fahrbahnrand Radstreifen oder Radwege vorzusehen.
- Verkehrsberuhigung kann durch einen angemessenen reduzierten Strassenquerschnitt angestrebt werden. Bauliche Massnahmen im Fahrbahnbereich wie Versätze, Einengungen oder andere Einbauten sind aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden.

Abb. 17 Normalprofil Segment 1, Bestand , unbestimmter Massstab

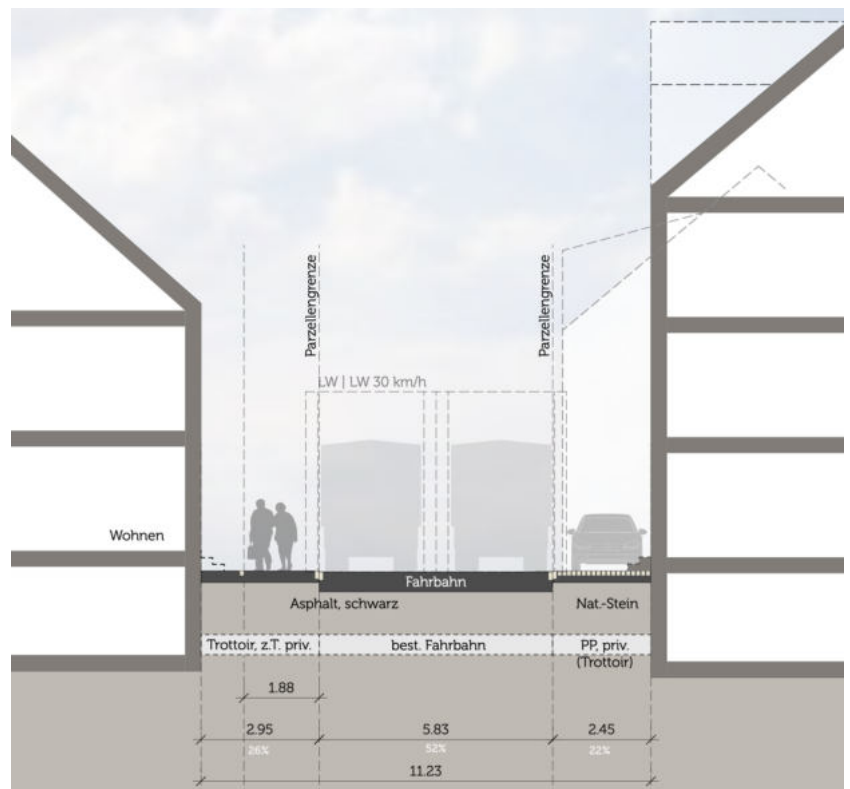
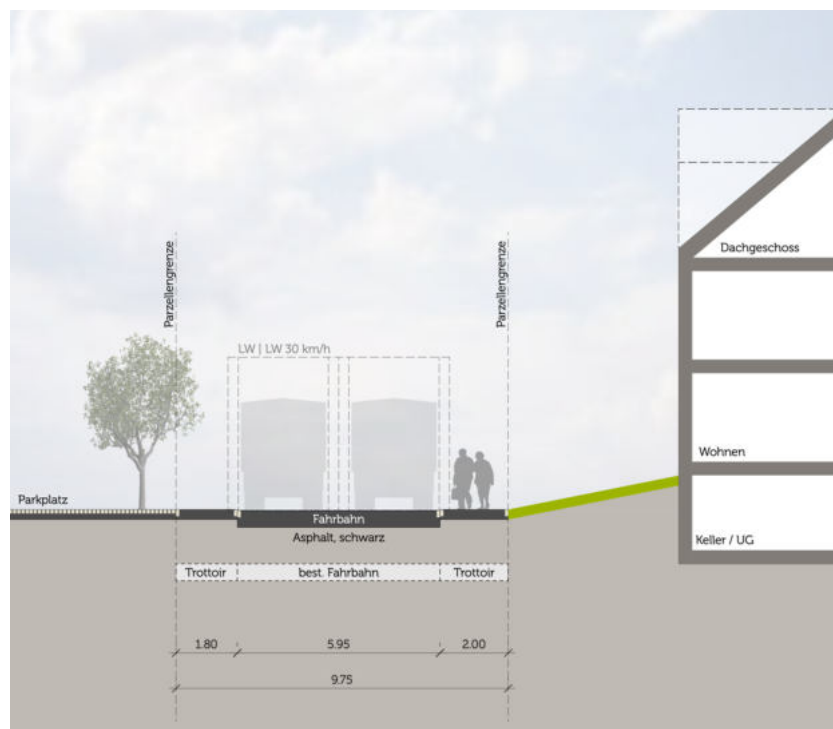


Abb. 18 Normalprofil Segment 2, Bestand, unbestimmter Massstab



Die im Normalprofil des Segments 1 (vgl. Abb. 17) eingetragene Idealproportionen von 30% – 40% – 30% (Seitenbereich – Fahrbahn – Seitenbereich) würden dem dem Idealprofil entsprechen (vgl. Abb. 4). Dieses ist heute nicht erfüllt: Der Fahrbahnbereich dominiert den Raum mit knapp 60% der Fläche zwischen den beiden Fassaden. Die Seitenbereiche sind trotz beidseitiger publikumswirksamer Nutzung ungleich verteilt.

#### Fazit

- Die Dorfstrasse entspricht in ihrer Dimensionierung und dem Ausbaustandard den Anforderungen der VSS-Normen für eine Hauptverkehrsstrasse mehrheitlich nicht. Aufgrund der kleinen Ortsgrösse und des ortsbaulich empfindlichen Gebiets ist der Ausbau den Anforderungen des Ortsbildschutzes unterzuordnen.
- Aufgrund ihrer Bedeutung im Langsamverkehrsnetz sind auf der Dorfstrasse für den Fuss- und Veloverkehr mehr Flächen bereitzustellen.
- Die Proportionen der Fläche zwischen den beiden Fassaden sind gemäss dem Idealprofil (vgl. Abb. 4) zu überdenken und unter Berücksichtigung aller Interessen neu zu definieren.

### Verkehrsaufkommen

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

- Dorfstrasse Höhe Schulhaus, 24. März bis 31. März 2019;
- Dorfstrasse östlich des Dorfkerns, 12. März bis 19. März 2021;
- Dorfstrasse Höhe Hotel Bären, 24. November bis 12. Dezember 2022.

Zudem liegt eine Verkehrsmessung einer permanenten Messstelle ausserhalb des Perimeters (Appenzell, Rinckenbach) vor. Mit der Jahresganglinie der permanenten Messstelle wurden die oben aufgelisteten Messungen bereinigt.

Tab. 1 Kennzahlen aus der Verkehrsmessung

	Schulhaus 2019	Östlich Dorfkern 2021 <sup>1</sup>	Bären 2022	Rinken- bach 2022
<b>Geschwindigkeit V85</b>	50 km/h	47 km/h	45 km/h	–
<b>Geschwindigkeit Vmax</b>	79 km/h	95 km/h	71 km/h	–
<b>Tagesverkehr DTV</b>	3'249 Fz	2'756 Fz	2'861 Fz	4'195 Fz
<b>DTV (bereinigt mit Jahresganglinie Rinckenbach)</b>	ca. 3'415 Fz	ca. 2'897 Fz	ca. 3'167 Fz	–
<b>Anteil Schwerverkehr</b>	6.0%	6.6%	6.2 %	2.6 %
<b>Anteil Zweiradverkehr</b>	5.7%	5.5%	5.5%	–

<sup>1</sup> Die Messung östlich des Dorfkerns ist coronabedingt nicht repräsentativ.

Die Verkehrsmengen der Messung Rinckenbach sind aufgrund der permanenten Messstelle, welche die Schwankungen unter dem Jahr berücksichtigt, für das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept von Relevanz. Die Ganglinien und weitere Kennzahlen sind im Anhang A1 zu finden.

Begegnungswahrscheinlichkeit zweier Grossfahrzeuge (rechnerisch)  
 Das Begegnen zweier Grossfahrzeuge (z.B. Lastwagen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge) erfolgt im Bereich des Ortskerns (vgl. Segment 1 in Kap. 2.5.1) rechnerisch tagsüber ca. 1- bis 1.5-mal pro Stunde. Diese Begegnungen sind für die Querschnittsermittlung der Fahrbahn zu berücksichtigen.

Der Berechnung wurde ein DTV von 4'200 Fahrzeugen, ein Schwerverkehrsanteil von 7% und eine gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h zu Grunde gelegt.

### Unfallgeschehen

Im Zeitraum von 2016 – 2021 haben innerhalb des Projektperimeters zwei Unfälle mit Leichtverletzten stattgefunden (je ein Park- und ein Auffahrunfall). Gemäss Network Safety Management (NSM) ist die Dorfstrasse bei den Unfällen sowohl nach Unfallmuster als auch nach Unfallschwere nicht auffällig.

#### Fazit

- unfallbedingt kein Handlungsbedarf

### 2.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Bewegter Verkehr

Die Dorfstrasse fungiert als wichtige Verbindungsstrasse zwischen Urnäsch und dem Dorf Appenzell. Sie ist auf dem gesamten Planungsperimeter im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Südlich des Bezirksgebäudes besteht eine Mittellinie, welche die beiden Fahrtrichtungen unterteilt. Die Dorfstrasse wird in diesem Abschnitt deshalb verkehrsorientiert wahrgenommen und weist einen eher ausserortsähnlichen Charakter auf. Auf dem Abschnitt nördlich davon, sind keine Markierungen für den MIV angebracht. Da sich die Bauten auch vermehrt zur Strasse hin orientieren und näher an der Fahrbahn stehen, wird die Strasse als siedlungsorientiert wahrgenommen.

#### Ruhender Verkehr

Im Strassenraum sind heute keine Parkplätze markiert. In unmittelbarer Nähe zur Dorfstrasse, gegenüber dem Bezirksgebäude, befindet sich jedoch ein grosser öffentlicher Parkplatz mit ca. 50 Abstellplätzen.

Die gewerblichen Nutzungen entlang der Dorfstrasse verfügen meist über mehrere Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Gebäude. Viele davon sind direkt über die Dorfstrasse erschlossen. Dadurch sind bei Ein- und Ausfahrtsmanövern auf der Dorfstrasse erforderlich. Das Restaurant Mühleggli am südwestlichen Dorfeingang sowie das Restaurant Krone westlich der Kirche verfügen jeweils über grosse Parkplätze unmittelbar entlang der Dorfstrasse.

Die vier öffentlichen Parkfelder nördlich der Kirche sind heute nicht ideal angeordnet. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzept soll eine alternative Anordnung geprüft werden.

#### Fazit

- Mittellinie im südlichen Abschnitt entfernen, um den Ausserortscharakter und die verkehrsorientierte Erscheinung zu minimieren.



- Parkfelder und -plätze sind so anzuordnen, dass notwendige Manöver auf der Fahrbahn möglichst verkehrssicher durchführbar sind.
- Alternative Anordnung der öffentlichen Parkfelder nördlich der Kirche prüfen.

### **2.3.3 Öffentlicher Verkehr**

Gonten wird lediglich mit der Linie S23 der Appenzellerbahn erschlossen. Der Bahnhof Gonten wird im Halbstundentakt in Richtung Appenzell/Wasserauen sowie in Richtung Gossau SG erschlossen. Keine Buslinie verkehrt durch Gonten. Davon ausgenommen ist der Bahnersatzbus, wenn die Appenzellerbahn ausfällt. Eine Ergänzung des ÖV-Netzes durch eine Buslinie auf der Dorfstrasse ist nicht geplant.

#### **Fazit**

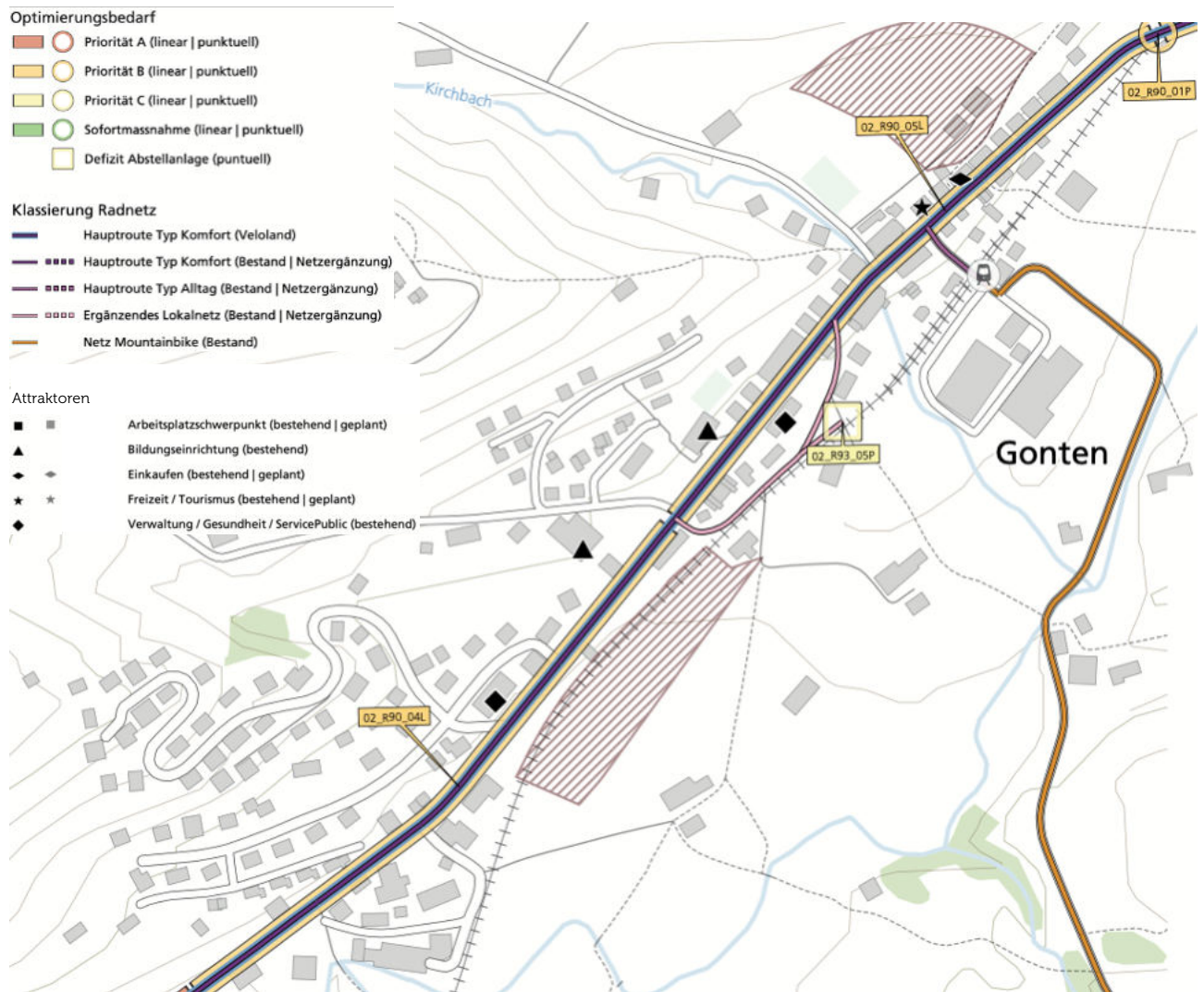
- Da sich auf Dorfstrasse keine Buslinie befindet, besteht für den öffentlichen Verkehr kein Handlungsbedarf.

### **2.3.4 Veloverkehr**

Auf der Dorfstrasse führt die nationale Freizeit-Veloroute Nr. 4 (Alpenpanoramaroute) von SchweizMobil durch. Sie zieht sich von St. Margrethen über Gonten bis nach Aigle im Kanton Waadt. 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.

Gemäss nachfolgend aufgeführten Schwachstellen, die im Rahmen der kantonalen Richtplanung Teil Veloverkehr erhoben wurden, besteht hauptsächlich bei der fehlenden Infrastruktur sowie bei der Führung des Veloverkehrs beim Bahnübergang im Norden des Dorfes Handlungsbedarf. Das Landesbauamt ist parallel zur aktuellen Planung zum Bahnübergang der Appenzellerbahnen dabei, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern (vgl. Kap. 2.1.3).

Abb. 19 Analyseplan Teil Radverkehr (asa AG, 21.11.2016):



Tab. 2 Optimierungsbedarf Fussverkehr (asa AG,  
 16.07.2016)

Nr.	Art	Priorität	Beschrieb Schwachstelle
02_R90_04L	Linear	B	Fehlende Radverkehrsanlage, schnelle Strassengeometrie, gesicherte Radverkehrsführung fehlt, Verdrängungseffekt rLV (auf Trottoir, auch nur 'Angstgefühl'), hoher LKW-Anteil, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
02_R90_05L	Linear	B	Fehlende Radverkehrsanlage, Verdrängungseffekt rLV (auf Trottoir, auch nur 'Angstgefühl'), hoher LKW-Anteil, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich, hoher Anteil Zufussgehende
02_R90_06L	Linear	B	ungenügende Ausbaubreite, mangelnder Hinweis auf Koexistenz LV, kombinierter Rad- und Fussweg zu schmal, Radverkehrsführung unklar, Signalisationsdefizit
02_R90_01P	Punktuell	B	Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, rLV wird durch Fz-Kolonne behindert, Fahrfluss ungünstig, Homogenität ungünstig, Konflikt mit OeV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich, kombinierter Rad- und Fussweg zu schmal, Gefahr durch Gleisequerung, Radverkehrsführung unklar

#### Fazit

- Mit einer siedlungsorientierten Gestaltung und der Behebung der Schwachstellen soll sich der Veloverkehr auf der Dorfstrasse sicher bewegen können.
- Die Zugänge zum Bahnhof sollen möglichst attraktiv und sicher ausgestaltet werden.

#### 2.3.5 Fussverkehr

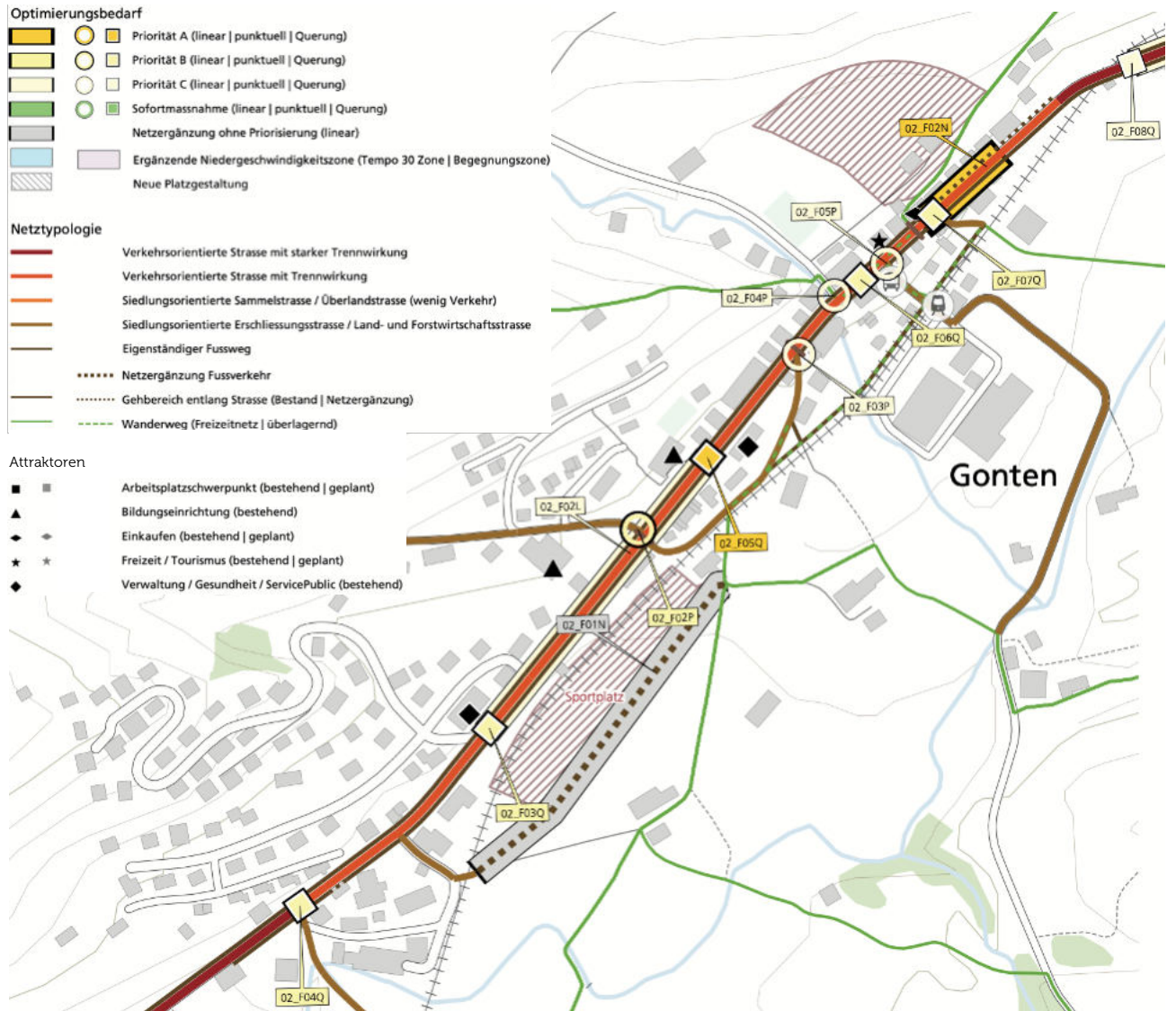
Auf dem Abschnitt zwischen der Bäckerei Motzer und dem Hotel Bären befindet sich auf einem Abschnitt von ca. 80 m ein Wanderweg auf der Dorfstrasse (vgl. Beilage B2). Zudem besteht entlang der Dorfstrasse – mit Ausnahme des Dorfkerns - beidseitig ein Trottoir. Diese weisen eine Breite von lediglich 1.50 – 2.00 m auf.

Im Dorfkern, wo die höchsten Fussverkehrsfrequenzen auftreten, sind die Gehbereiche oft nur auf den privaten Flächen und nicht durchgehend vorhanden. Die Breiten der Gehbereiche sind sehr heterogen, mit Breiten von unter 2.00 m jedoch meist zu schmal. Der Fuss- und Veloverkehr fühlt sich dadurch im Zentrumsbereich vermehrt unsicher.

In nachfolgend aufgeführten Schwachstellen, die im Rahmen der kantonalen Richtplanung Teil Fussverkehr erhoben wurden, wird insbesondere aufgeführt, dass bei das Trottoir bei den Knotenpunkten meist unterbrochen wird und die Fussgängerstreifen ungenügend ausgeleuchtet sind und ausserdem keine Mittelinseln aufweisen. Zudem werden die zu schmalen oder teilweise fehlenden Trottoirs bemängelt.

Bezirk Gonten  
 Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse  
 Planungsbericht

Abb. 20 Analyseplan Teil Fussverkehr (asa AG,  
 21.11.2016):



Tab. 3 Optimierungbedarf Fussverkehr (asa AG,  
 16.07.2016)

Nr.	Art	Priorität	Beschrieb Schwachstelle
02_F02L	Linear	C	Wegprofil zu schmal (1.5-2.0m) – Schulweg
02_F03L	Liner	C	Wegprofil zu schmal (1.5-2.0m), Konflikt mit Parkierung
02_F02N	Netzergänzung	A	Wegprofil zu schmal (< 1.0m), Konflikt mit Strassenverkehr (MIV), Konflikt mit Parkierung, horizontale Einengung
02_F02P	Punktuell	B	Ungünstige Sichtbeziehungen
02_F03P	Punktuell	C	Störungen durch zwingende Haltepunkte (Unterbruch Fussverkehrsinfrastruktur)
02_F04P	Punktuell	C	Störungen durch zwingende Haltepunkte (Unterbruch Fussverkehrsinfrastruktur), ungünstige Sichtbeziehungen
02_F05P	Punktuell	C	Störungen durch zwingende Haltepunkte (Unterbruch Fussverkehrsinfrastruktur)
02_F03Q	Fussgängerquerung	B	Ungenügende Beleuchtung, Konflikt mit Ausfahrt, fehlende Fussgängerschutzinsel
02_F04Q	Fussgängerquerung	B	Annäherungsbereich ist ungeschützt/überfahrbar, fehlende Fussgängerschutzinsel
02_F05Q	Fussgängerquerung	A	Annäherungsbereich ist ungeschützt/überfahrbar, fehlende Fussgängerschutzinsel
02_F06Q	Fussgängerquerung	B	Annäherungsbereich ist ungeschützt/überfahrbar, fehlende Fussgängerschutzinsel, Konflikt mit Strassenverkehr (MIV), Konflikt mit Parkierung, ungünstige Sichtbeziehungen
02_F07Q	Fussgängerquerung	B	Ungeschützter/überfahrbarer Wartebereich, Konflikt mit Parkierung, Konflikt mit Strassenverkehr (MIV), ungünstige Sichtbeziehungen
02_F08Q	Fussgängerquerung	C	Fehlende Fussgängerschutzinsel, Trottoirabsatz fehlt/ist zu niedrig

#### Fazit

- Im Dorfkern sollte für den Fussverkehr eine durchgängige Infrastruktur gewährleistet werden, die ein sicheres Bewegen im öffentlichen Raum garantiert.
- Die Zugänge zu den öffentlichen und den Einkaufsnutzungen sollten mit genügend grossen Auftrittsbereichen vor dem fahrenden Verkehr geschützt werden.
- Die Querungen für den Fussverkehr sollen sicher ausgestaltet werden.
- Der kantonale Wanderweg könnte nach der Umgestaltung der Dorfstrasse auf einem längeren Abschnitt im Ortskern verlaufen.
- Die Zugänge zum Bahnhof sollen möglichst attraktiv und sicher ausgestaltet werden.

## 2.4 Handlungsbedarf

In nachfolgender Tabelle wird der Handlungsbedarf des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Dorfstrasse zusammengefasst:

Tab. 4 Handlungsbedarf

Handlungsfeld	Rahmenbedingung/Handlungsbedarf	Umsetzung
<b>2.2.2</b> Baustruktur/Nutzung	Bestehende Strukturen des Strassendorfes im Dorfkern erhalten und historische, für den Ort typische Gestaltungselemente verwenden.	Berücksichtigt
	Die bis zu den 1970er-Jahren ausserhalb des Siedlungsgebiets liegenden Abschnitte der Dorfstrasse (ausserhalb des Ortskerns) so gestalten, dass sie deutlich vom historischen Teil Gontens ablesbar sind.	Berücksichtigt
<b>2.2.3</b> Grün- und Freiräume	Der Charakter des Ortskerns mit den wenigen Grünflächen und den unmittelbar am Gebäude angrenzenden Gehbereichen soll erhalten und gestärkt werden.	Berücksichtigt
	Die Blickbeziehungen in die Landschaft sind zu erhalten.	Berücksichtigt
	Der Heterogenität der Umfeldgestaltungen sollte eine einheitliche Gestaltung des Strassenraums entgegengesetzt werden. Dabei sind die privaten Vorbereiche gestalterisch mitzubetrachten.	Berücksichtigt
	Der südliche Abschnitt der Dorfstrasse sollte siedlungsorientierter gestaltet werden. Der Unterschied zwischen historischem Ortskern und jüngerem Teil soll jedoch weiterhin ablesbar sein.	Berücksichtigt
	Offenes Erscheinungsbild bei grossen Freiräumen oder Parkieranlagen durch geeignete Massnahmen minimieren.	Berücksichtigt
	Allenfalls sollten traditionelle Gestaltungselemente wie z.B. Einfriedungen wieder aufgegriffen werden.	Berücksichtigt (insbesondere Parkieranlagen sollen durch Hecken vom Strassenraum abgegrenzt werden)
<b>2.2.4</b> Topografie	Die Erleb- und Ablesbarkeit der Topografie soll erhalten und inszeniert werden.	Berücksichtigt
	Die Engstelle, die als Schneise im Siedlungsgebiet wirkt, soll gestalterisch «geheilt» werden.	Berücksichtigt
<b>2.3.1</b> Gesamtverkehr	Die Dorfstrasse entspricht in ihrer Dimensionierung und dem Ausbaustandard den Anforderungen der VSS-Normen für eine Hauptverkehrsstrasse mehrheitlich nicht. Aufgrund der kleinen Ortsgrösse und des ortsbaulich empfindlichen Gebiets ist der Ausbau den Anforderungen des Ortsbildschutzes unterzuordnen.	Berücksichtigt
	Aufgrund ihrer Bedeutung im Langsamverkehrsnetz sind auf der Dorfstrasse für den Fuss- und Veloverkehr mehr Flächen bereitzustellen.	Teilweise berücksichtigt. Für den Veloverkehr werden nicht mehr Flächen bereitgestellt, jedoch wird die Strasse siedlungsorientierter gestaltet. Die Sicherheit soll durch langsamere Fahrgeschwindigkeiten erhöht werden. Für den Fussverkehr wird im Segment 2 ein einseitiges überbreites Trottoir angeboten.
	Die Proportionen der Fläche zwischen den beiden Fassaden sind gemäss dem Idealprofil zu überdenken und unter Berücksichtigung aller Interessen neu zu definieren.	Berücksichtigt
	Die Begegnungswahrscheinlichkeit von Grossfahrzeugen ist für die Querschnittsermittlung der Fahrbahn zu berücksichtigen.	Berücksichtigt

Handlungsfeld	Rahmenbedingung/Handlungsbedarf	Umsetzung
2.3.2 MIV	Mittellinie im südlichen Abschnitt entfernen, um den Ausserortscharakter und die verkehrsorientierte Erscheinung zu minimieren.	Berücksichtigt
	Parkfelder und -plätze sind so anzuordnen, dass notwendige Manöver auf der Fahrbahn möglichst verkehrssicher möglich sind.	Berücksichtigt
	Alternative Anordnung der öffentlichen Parkfelder nördlich der Kirche prüfen.	Berücksichtigt
2.3.4 Veloverkehr	Mit einer siedlungsorientierten Gestaltung und der Behebung der Schwachstellen soll sich der Veloverkehr auf der Dorfstrasse sicher bewegen können.	Berücksichtigt
	Die Zugänge zum Bahnhof sollen möglichst attraktiv und sicher ausgestaltet werden.	Berücksichtigt
2.3.5 Fussverkehr	Im Dorfkern sollte für den Fussverkehr eine durchgängige Infrastruktur sichergestellt werden, die ein sicheres Bewegen im öffentlichen Raum gewährleistet.	Berücksichtigt
	Die Zugänge zu den öffentlichen und den Einkaufsnutzungen sollten mit genügend grossen Auftrittsbereichen vor dem fahrenden Verkehr geschützt werden.	Nach Möglichkeit berücksichtigt. Vor der Bäckerei Motzer konnte keine Einengung angebracht werden, da die Dorfstrasse eine Kantonsstrasse und Strasse in der Durchgangsstrassenverordnung ist. Durch ein doppeltes Band am Fahrbahnrand kann eine Orientierung der Fahrzeuge zur Fahrbahnmitte und eine geringere Geschwindigkeit erreicht werden.
	Die Querungen für den Fussverkehr sollen sicher ausgestaltet werden.	Berücksichtigt
	Die Zugänge zum Bahnhof sollen möglichst attraktiv und sicher ausgestaltet werden.	Berücksichtigt
	Handlungsbedarf aus Begleitgruppe	Im Zentrumsbereich besteht für Fussgänger beidseitig der Dorfstrasse keine durchgehende Infrastruktur (Trottoir). Der Fussverkehr soll durchgängig ohne ständige Seitenwechsel entlang gehen können. Die Trottoirs sollten sich nicht auf privaten Grundstücken befinden.
	Beim Knoten Oberschwarzstrasse – Dorfstrasse – Kreuzstrasse befindet sich heute kein Fussgängerstreifen. Aufgrund der Zugänge zum Schulhaus und zum Bahnhof besteht an diesem Standort ein Querungsbedürfnis.	Berücksichtigt. An Orten, wo kein Fussgängerstreifen möglich ist, werden sichere Querungsmöglichkeiten mit Wartebereich geschaffen.
	Westlich des Bezirksgebäudes besteht auf der Südseite der Dorfstrasse kein durchgehendes Trottoir. Entweder soll ein durchgehendes Trottoir realisiert oder regelmässige Querungsmöglichkeiten auf das Trottoir auf der nördlichen Seite geschaffen werden.	
	Die Vorplatzbereiche der Restaurants und der Kirchplatz sind als Treffpunkt von grosser Bedeutung und sollten erhalten/aufgewertet werden.	Berücksichtigt
	Für die Bäckerei Motzer sind die zwei in unmittelbarer Nähe liegenden Parkfelder sehr wichtig.	Berücksichtigt
	Die östlich des Zentrums am nördlichen Strassenrand liegenden Gebäude parken ihre Fahrzeuge längs auf die schmalen Flächen zwischen Gebäude und Fahrbahn. Diese ragen in das Lichtraumprofil der Dorfstrasse. Für diese Parkfelder sollte eine neue Lösung gefunden werden.	Kenntnisnahme Privatrechtliche Frage. Mit Breiten von ca. 2.4 – 2.7 m besteht eine genügende Breite für Längsparkierungen.

Handlungsfeld	Rahmenbedingung/Handlungsbedarf	Umsetzung
	Die Parkplätze der Kirche könnten durch eine Umlegung der Mauer evtl. neu angeordnet werden.	Die Parkfelder sollen auf den Parkplatz gegenüber des Restaurants Krone verlegt werden.
	Bei den Parkplätzen gegenüber des Restaurants Krone und gegenüber dem Schulhaus ist nicht allen Personen klar, ob es sich um private oder öffentliche Parkplätze handelt.	Berücksichtigt
	Beim Knoten auf Höhe des Bezirksgebäudes wird vom Zentrum her mit hohen Geschwindigkeiten in das Wohnquartier abgebogen. Dies stellt insbesondere aufgrund der fehlenden Fussverkehrsinfrastruktur ein Sicherheitsdefizit dar.	Berücksichtigt
	Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept soll das allgemeine Ziel verfolgt werden, die Geschwindigkeiten auf der Dorfstrasse zu senken.	Berücksichtigt
	Beim Knoten südlich des Hotels Bären sind die Sichtverhältnisse in Richtung Norden aufgrund der Aussenbestuhlung und Bepflanzung ungenügend.	Kenntnisnahme Privatrechtliche Frage. Nach Möglichkeit sollen sich die Aussenbestuhlung und die Bepflanzung ausserhalb der Sichtfelder befinden.
	Beim Kirchplatz sind aufgrund der spitzwinklig zulaufenden Kreuzstrasse die Sichtverhältnisse in Richtung Süden bei beschränkter Bewegungsfähigkeit nicht genügend.	Berücksichtigt
	Es soll nicht die ganze Fläche zwischen den Fassaden asphaltiert werden. Denkbar wäre eine Pflasterung der Trottoirs und Vorplätze.	Berücksichtigt
	Im Zentrumsbereich könnten schönere Leuchten erstellt werden als die heutigen Kandelaber.	Berücksichtigt

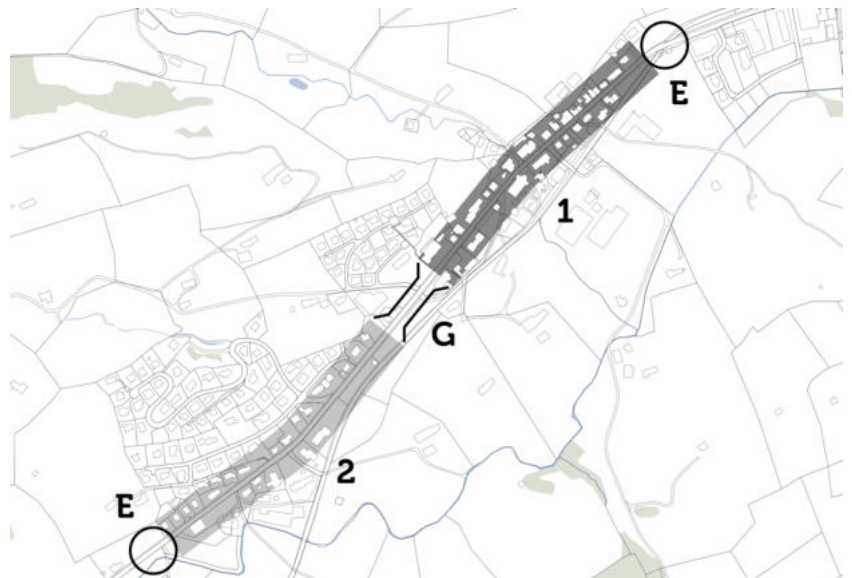


## 2.5 Strategie

### 2.5.1 Räumliche Gliederung und Segmentierung

Das Planungsgebiet lässt sich funktional, baustrukturell und historisch bedingt in zwei Grobsegmente unterteilen. Für diese sollen jeweils geeignete Gestaltungsziele und -massnahmen definiert werden. Im Segment 1 «Dorfkern» interagiert die Bebauung direkt mit dem öffentlichen Raum, während im Segment 2 die Bebauungsstruktur sowie die Interaktion mit dem öffentlichen Raum heterogener ist. Die Ortseingänge (E) sowie der Übergangsbereich (G) zwischen den Segmenten sind losgelöst von den beiden Segmenten zu betrachten.

Abb. 21 Segmentierung



**Segment 1 –Dorfkern**  
Schulhaus bis letztes Gebäude vor Ortseingang

Abb. 22 Abgrenzung Segment 1

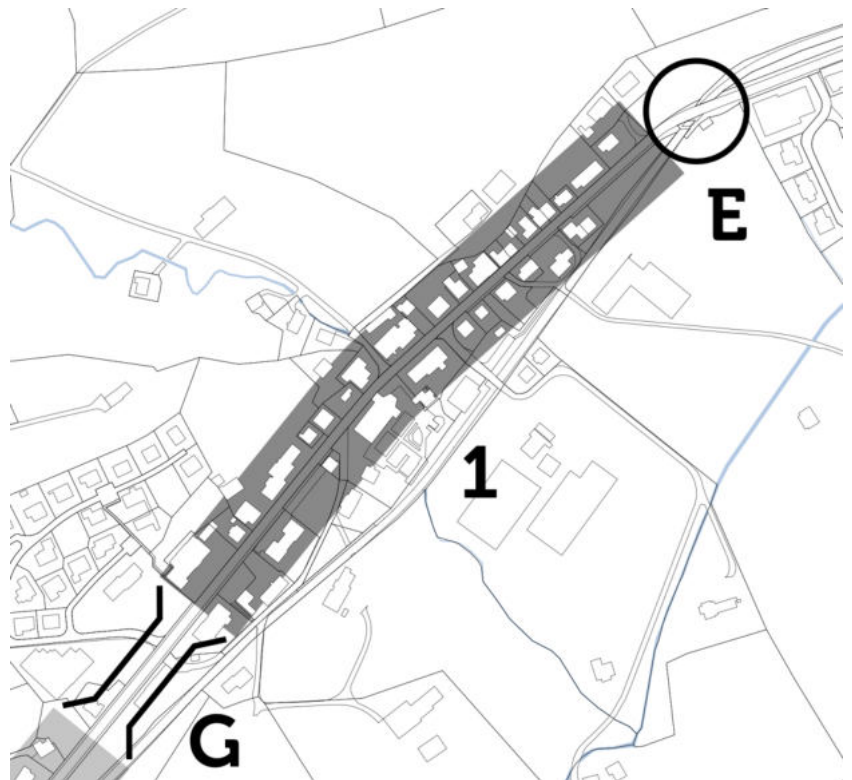


Abb. 23 Referenzbilder (Eigene Aufnahmen)



Die Stärken und Schwächen des Segments 1 sind in nachfolgender Tabelle dargelegt.

Tab. 5 Segment 1: Stärken | Schwächen

	<b>Stärken   Potenziale</b>	<b>Schwächen   Handlungsbedarf</b>
<b>Bebauung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Historische Bebauung ist grösstenteils erhalten und identitätsstiftend</li> <li>– Kirche ist aus grosser Distanz sichtbar und identitätsstiftend</li> </ul>	–
<b>Nutzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Publikumswirksame Mischnutzung fördert Belebung des Dorfkerns / öffentlichen Raums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zugänge zu gewerblichen Nutzungen stehen unmittelbar an der Strasse</li> </ul>
<b>Grün- und Freiräume   Gestaltungselemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weitgehende Pflasterung der Bereiche zwischen Fahrbahn und Fassaden stärken dörflichen Charakter</li> <li>– Sichtbeziehungen in die freie Landschaft zwischen den Gebäuden ist vielerorts vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Grünflächen im Dorfkern</li> <li>– beengte / kaum vorhandene Vorbereiche reduzieren Aufenthalts- und Bewegungsqualität</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gute Anbindung an den ÖV durch Bahnhaltestelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gehbereiche sind nicht durchgehend vorhanden und meist zu schmal</li> <li>– Gehbereiche befinden sich häufig auf privatem Grund</li> <li>– Keine Veloinfrastruktur</li> <li>– An Knoten häufig ungenügende Sichtverhältnisse</li> </ul>

### Segment 2 – Loretto

Südwestlicher Ortseingang bis nördliches Ende Loretto-Quartier

Abb. 24 Abgrenzung Segment 2

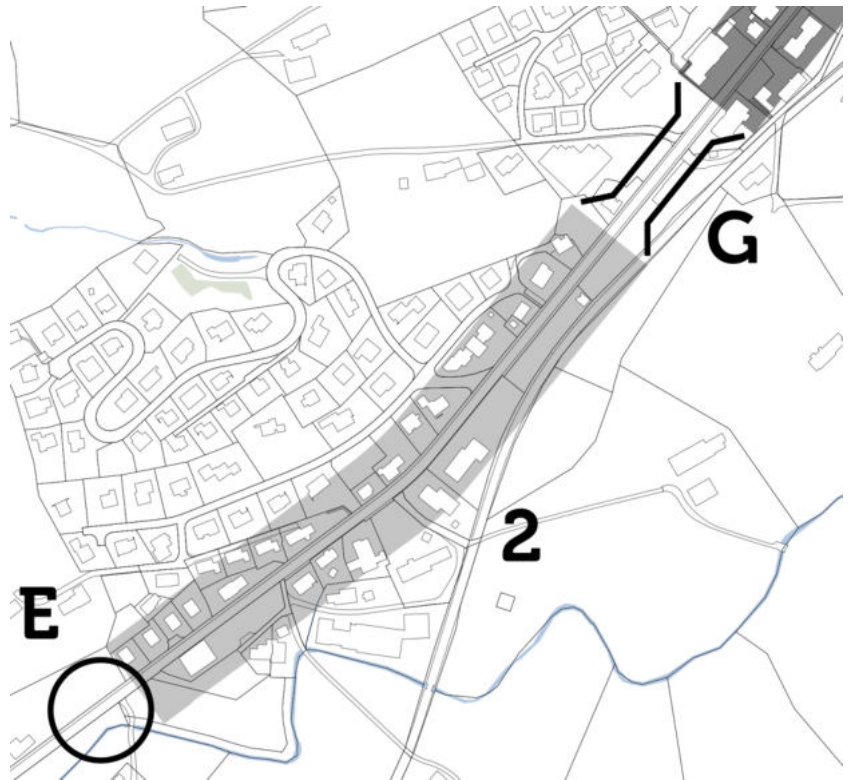


Abb. 25 Referenzbilder (Eigene Aufnahmen)



Die Stärken und Schwächen des Segments 2 sind in nachfolgender Tabelle dargelegt.

Tab. 6 Segment 2: Stärken | Schwächen

	<b>Stärken   Potenziale</b>	<b>Schwächen   Handlungsbedarf</b>
<b>Bebauung</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Heterogene Struktur und Bautypologien</li> <li>– kaum Strassenbezug</li> </ul>
<b>Nutzung</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilweise Nutzungen, die grössere Autoabstellflächen erfordern</li> </ul>
<b>Grün- und Freiräume   Gestaltungselemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Freiraum gliedert Teilorte und verhindert ihr Zusammenwachsen</li> <li>– Blick in freie Landschaft wird vielerorts offengehalten</li> <li>– Vereinzelte Vorgärten weisen grösseren Baumbestand auf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– überdimensionierte Parkieranlagen angrenzend an Strasse erzeugen «ausgeräumtes» (Strassen-) Bild</li> <li>– Überhöhung / Überformung des Hanges mittels muralen Elementen auf der Nordwestseite beeinträchtigen das Strassen-/ Landschaftsbild</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gesamtbreite der Strassenparzelle lässt mehr Gestaltungsspielraum zu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Querungsmöglichkeiten für Fussverkehr teilweise an falschem Ort oder fehlend</li> <li>– Geringe bis keine ÖV-Erschliessung (grosse Distanz zur Bahnhofststelle)</li> </ul>

### Ortseingang Nord

Abb. 26 Referenzbilder (Eigene Aufnahmen)



Die Stärken und Schwächen des nördlichen Ortseingangs sind in nachfolgender Tabelle dargelegt.

Tab. 7 Ortseingang Nord: Stärken | Schwächen

	Stärken   Potenziale	Schwächen   Handlungsbedarf
<b>Bebauung</b>	– Baute bei Bahnübergang ist identitätsstiftend	– Baute bei Bahnübergang ist sanierungsbedürftig / wird voraussichtlich abgerissen
<b>Nutzung</b>	–	–
<b>Grün- und Freiräume   Gestaltungselemente</b>	– Freiraum gliedert Teilorte und verhindert ihr Zusammenwachsen – Blick in freie Landschaft wird offengehalten	– offener Raum ohne Auftakt – Ortseingang mit Begrünungselement betonen / einengen, ohne die Landschaft zu verstellen
<b>Verkehr</b>	–	– Ungünstiger Fahrfluss für Veloverkehr – Fehlende Querungsmöglichkeit für Veloverkehr – Wartebereich des Fussverkehrs nicht gut ersichtlich – Fuss- und Veloweg ist schmal und in baulich schlechtem Zustand

### Ortseingang Süd

Abb. 27 Referenzbilder (Eigene Aufnahmen)



Die Stärken und Schwächen des südlichen Ortseingangs sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

Tab. 8 Ortseingang Süd: Stärken | Schwächen

	Stärken   Potenziale	Schwächen   Handlungsbedarf
<b>Bebauung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Restaurantgebäude akzentuiert den Ortseingang durch Nähe zur Fahrbahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neubauten nördlich der Fahrbahn haben aufgrund Böschung keine Wirkung auf Strassenraum</li> <li>– Überhöhung / Überformung des Hanges mittels muralen Elementen auf der Nordwestseite beeinträchtigt das Strassen-/ Landschaftsbild</li> </ul>
<b>Nutzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Restaurantrnutzung</li> </ul>	–
<b>Grün- und Freiräume   Gestaltungselemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Freiraum grenzt Siedlungsgebiet von unbebauter Landschaft ab</li> <li>– Bei Ortsausfahrt öffnet sich der Blick gegen die unbebaute Landschaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortseingang zusammen mit Gebäude betonen, erlebbar machen / einengen (mit Begrünungselement), ohne die Landschaft zu verstellen</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Strasse wirkt aufgrund durchgehender Mittellinie und schmalen Trottoir verkehrsorientiert</li> </ul>

## Übergangsbereich

Abb. 28 Referenzbilder (Eigene Aufnahmen)



Die Stärken und Schwächen des Übergangsbereichs sind in nachfolgender Tabelle dargelegt.

Tab. 9 Übergangsbereich: Stärken | Schwächen

	Stärken   Potenziale	Schwächen   Handlungsbedarf
<b>Bebauung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stammliegenschaft, gegenüberliegenden Wohnhaus (mit Baum) überhöhen die Torsituation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stammliegenschaft zu geringer Vorbereich</li> <li>– Aufgrund erhöhter Lage kaum erkennbar von Fahrbahn aus</li> </ul>
<b>Nutzung</b>	–	–
<b>Grün- und Freiräume   Gestaltungselemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Murale Segmente mit Torwirkung, ergänzt durch Gebäudebestand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Übermannshohe Stützmauern wirken als Schneise im Siedlungsgebiet</li> <li>– Farbige Gestaltung der Mauer zieht den Blick an und betont diese zusätzlich</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zu geringe Trottoirbreiten</li> <li>– Strasse wirkt verkehrsorientiert, da der Bezug zum Siedlungsgebiet unterbrochen ist</li> </ul>



## 2.5.2 Querschnittsermittlung / Massgebende Begegnungsfälle

### Ansatz

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

### Begegnungsfall LW-LW bei 30 km/h

Da sich auf der Staatsstrasse Lastwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge im Gegenverkehr bewegen, ist deren Begegnungsfall bei reduzierter Geschwindigkeit ebenso durchgängig zu gewährleisten. Gemäss VSS-Norm sollten folgende Fahrbahn- und Lichtraumbreiten gewährleistet werden:

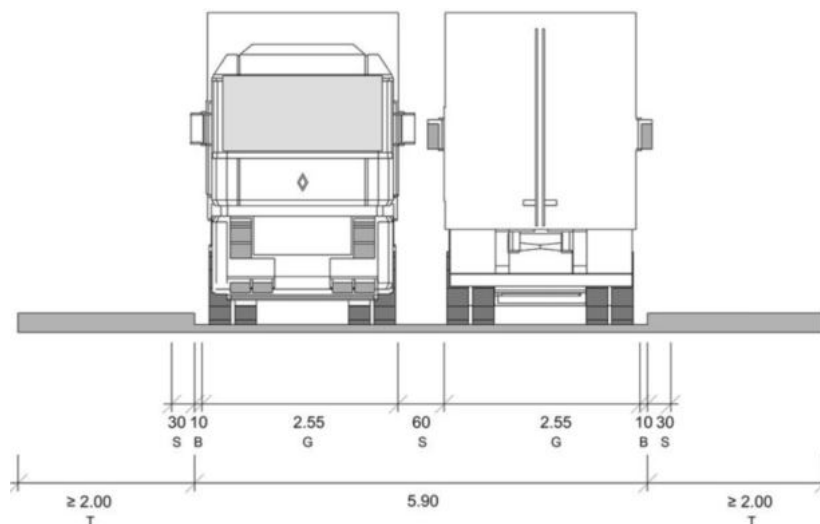
Tab. 10 Begegnungsfall LW-LW bei 30 km/h

	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			
<b>Fahrbahn</b>	<b>6.00</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>6.60</b>			

Das Tiefbauamt des Nachbarkantons St.Gallen verfügt über Richtlinien für Fahrbahnbreiten, welche eine minimale nutzbare Fahrbahnbreite von 5.9 m für den Begegnungsfall LW-LW bei 30 km/h gemäss nachfolgendem Querschnitt vorschlagen. Diese Fahrbahnbreite hat sich bewährt und soll vorliegend für die Ortsdurchfahrt Gontens weiterverfolgt werden.

Abb. 29 Querschnitt Q9 (LW-LW 30 km/h),  
 Richtlinie TBA SG, Entwurfselemente innerorts,  
 REI 01 Fahrbahnbreiten, Mai 2016

Legende:  
 G = Grundabmessung  
 B = Bewegungsspielraum  
 S = seitlicher Sicherheitszuschlag  
 T = Trottoir



### Begegnungsfall LW-PW bei 50 km/h

Bei einer Fahrbahnbreite von 5.9 m bleibt der Begegnungsfall von Lastwagen und Personenwagen (PW) bei 50 km/h weiterhin möglich. Mit optischer Einengung der als Fahrbahn ablesbaren Fläche (z.B. seitliche, materiell differenzierte Bandierung) kann ein zusätzlich geschwindigkeitsreduzierender Effekt erreicht werden (vgl. Kap. 3.2.1).

Tab. 11 Begegnungsfall LW-PW bei 50 km/h

	Personenwagen		Lastwagen	
Grundabmessung	1.80		2.50	
Bewegungsspielraum	0.20	0.20	0.20	0.20
Sicherheitszuschlag	0.20	0.20	0.30	0.30
Gegenverkehrszuschlag	0.30			
<b>Fahrbahn</b>	<b>5.90</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>6.40</b>			

### Begegnungsfall PW-PW bei 50 km/h

Bei einer Fahrbahnbreite von 5.1 m ist der Begegnungsfall zweier Personenwagen bei 50 km/h möglich.

Tab. 12 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			
<b>Fahrbahn</b>	<b>5.10</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>5.50</b>			

### Begegnungsfall LW-LW bei 20 km/h

Für Engstellen im Dorf, welche sich häufig aus der historischen Gebäudestellung und -anordnung ergeben, kann für die Begegnung zweier Grossfahrzeuge die Fahrbahnbreite punktuell auf 5.6 m reduziert werden. Die Begegnung erfolgt an diesen Stellen bei 20 km/h.

Tab. 13 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			
<b>Fahrbahn</b>	<b>5.60</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>6.20</b>			

## 3 Konzept

### 3.1 Grundsatz

Die Dorfstrasse bildet das Rückgrat des Dorfs Gonten, welches entlang des historischen, geradlinigen Strassenverlaufs gebaut wurde. An die Gestaltung des Strassenraums werden folgende Ansprüche formuliert:

- Wahren des dörflichen Erscheinungsbilds;
- Herausarbeiten und Stützen wertvoller Motive;
- Vermeiden einer Überinszenierung.

#### Strasse und Siedlung

Die Gestaltung der Dorfstrasse soll sich, selbstverständlich, in den Ort fügen. Dabei soll kein «Überinszenieren» oder Implantieren von neuen Motiven erfolgen. Der Ortskern mit seiner hervorgehobenen Funktion und seinem ortsbaulichen Ausdruck soll eine andere Gestaltung aufweisen als der südwestliche Bereich, welcher nicht durch die Bebauung gefasst wird.

Die Gliederung des Strassenverlaufs in die zwei oben genannten Segmente ist in Kap. 2.5.1 dargelegt. Die Gestaltung wird im Kernbereich verdichtet. Bei gleichbleibender Fahrbahnbreite verengt sich durch das materielle Absetzen der seitlichen Bandierung der optische Eindruck.

#### Ortseingänge

Auf eine explizite Ausgestaltung des nördlichen Ortseingangs wird verzichtet. Der Auftakt wird im Norden durch den Bahnübergang formuliert.

Im Süden ist der Ortseingang durch das Ende des Blicks in die Landschaft bereits erkennbar. Zusammen mit einer Bebauung der Entwicklungsfläche am südlichen Ortseingang wird sich die Ortseingangssituation verändern. Der Ortseingang wird in Zusammenhang mit dem Baukonzept neu definiert werden müssen.

#### Akzentuieren räumlich wichtiger Orte

Als ortsbaulich bedeutsamer Ort wird der Kernbereich zwischen Schulhaus und der Bäckerei Motzer, insbesondere mit dem Kirchengrund, erachtet. Dieser Bereich wird mit einer verdichteten Gestaltung hervorgehoben.

#### Parkplatzflächen

Die grossen, direkt an der Dorfstrasse liegenden Parkplatzflächen sollen mit Grünelementen und / oder Bäumen so vom Strassenraum abgesetzt werden, dass dieser wieder gefasst erscheint (vgl. Kap. 3.2.1). Davon ausgenommen ist der Parkplatz gegenüber dem Restaurant Krone.

Abb. 30 Beispiel für Vorgarten an der Dorfstrasse



## Landschaft und Grün

### Vorzonen, Vor-/ Gärten und Einfriedungen

Dem wechselhaften dörflichen Bild entsprechend, sollen die privaten Vorzonen in Abhängigkeit der Gebäudenutzung gestaltet werden. Die Vorplätze, die häufig als Pflasterungen ausgeführt sind, sollen erhalten und ergänzt werden. Das Konzept erachtet die einzelnen Grün- und Vorgartenstrukturen, welche bis an den Strassenkörper heranreichen, als wichtiges ortstypologisches Motiv. Das Wechselspiel zwischen Grün- und Vorgärten sowie Pflasterungen soll erhalten und auch zukünftig gezeigt werden.

Während publikumswirksame Nutzungen auf den Strassenraum wirken und demzufolge zusammen mit dem Trottoir gestaltet werden, sollten privat genutzte Vorbereiche als Vorgartenflächen erhalten, respektive gestaltet werden. Bei der Vorgartengestaltung überwiegt diese als Wiesenfläche ohne Einfriedung. In Kap. 3.4 werden wegleitende Materialien und Gestaltungsmotive für die privaten, die Dorfstrasse begleitenden Flächen formuliert.

### Einzelbäume

Das Konzept sieht innerhalb des Perimeters keine Alleen oder Baumreihen vor. Hier wird das ortstypische Bild des grosskronigen Einzelbaums an räumlich relevanten Lagen vertieft.

### Hecken und Böschungen

Böschungen wirken in Gonten als prägnantes raumbildendes Element für den Strassenraum. In Entsprechung zu ihrer Neigung sind diese entweder als Wiesenböschung oder als Stützmauer ausgebildet. Die Höhe von Stützmauern soll nach Möglichkeit dem menschlichen Mass entsprechen und das Strassenbild nicht dominieren (ausgenommen ist der Übergangsbereich; vgl. Kap. 2.5).

Mit strassenbegleitenden Heckenpflanzungen und / oder kleinkronigen Obstbäumen werden grosse versiegelte Vorzonen vom Strassenraum abgesetzt.

## 3.2 Verkehr / Betrieb

### 3.2.1 Motorisierter Individualverkehr

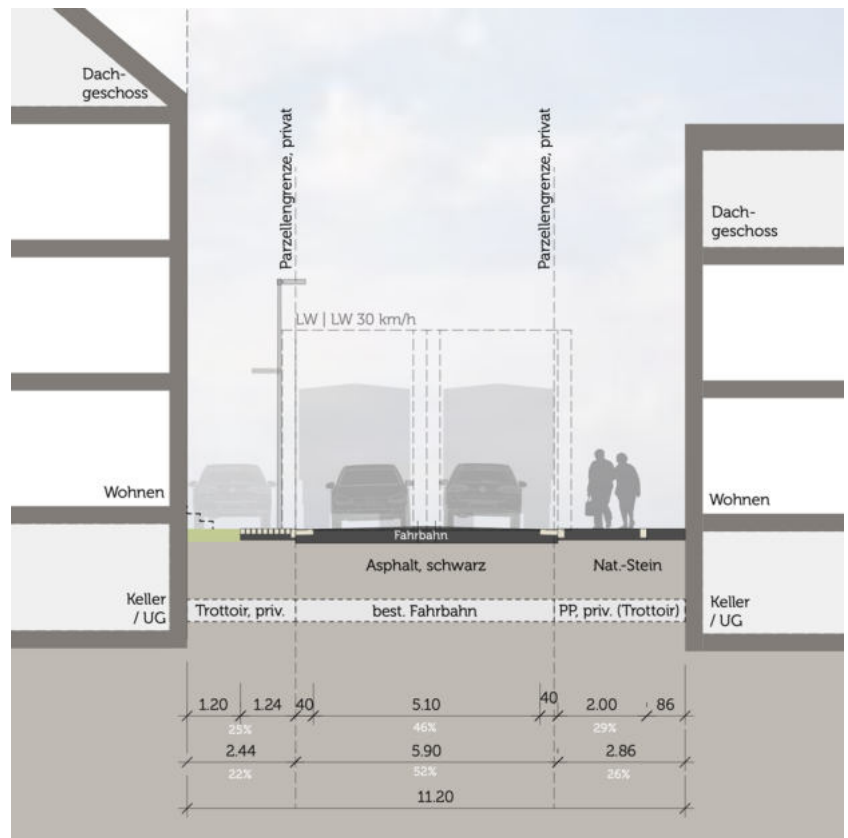
#### Fahrbahn

Die Fahrbahnbreite soll innerhalb des ganzen Perimeters durchgehend auf eine Breite von 5.90 m dimensioniert werden (vgl. Kap. 2.5.2).

#### Normalprofile (NP) Segment 1

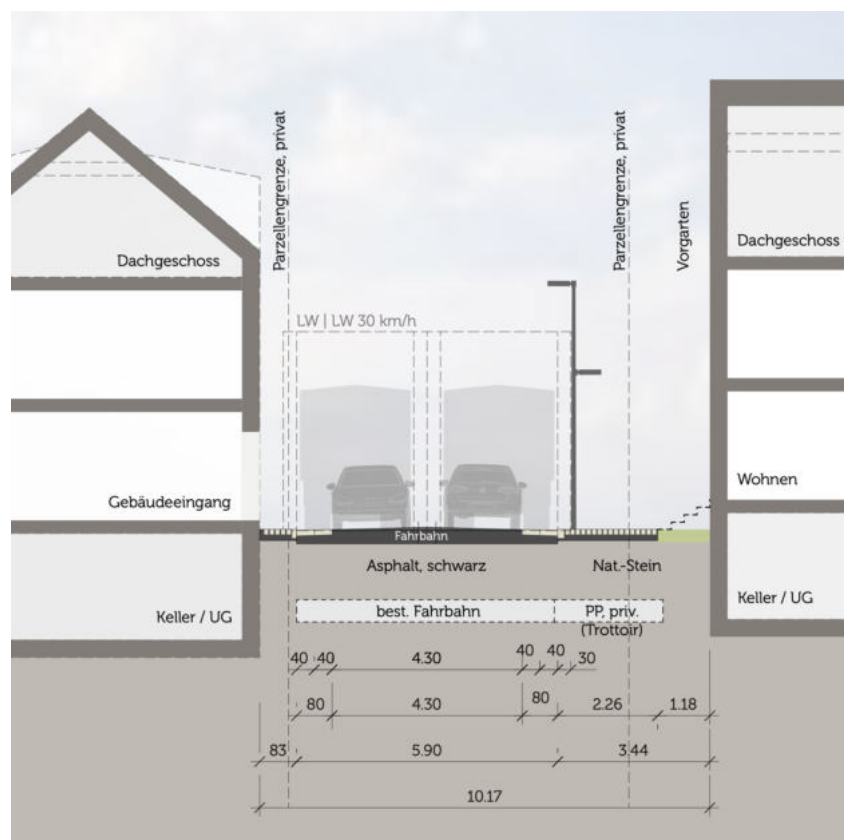
Eine seitliche, materiell abgesetzte Bandierung der Fahrbahn von je 40 cm betont den historischen Ortskern, lässt die Fahrbahn schmaler erscheinen und die Seitenbereiche näher zusammenrücken.

Abb. 31 NP Segment 1 - historischer Ortskern, unbestimmter Massstab



Im zentralen Dorfkern soll die Bandierung zusätzlich auf je 80 cm verbreitert werden. Dadurch ergibt sich eine optische Fahrbahnbreite von 5.10 m bzw. 4.30 m, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht (vgl. Kap. 2.5.2).

Abb. 32 NP Segment 1 - historisches Ortszentrum, unbestimmter Massstab

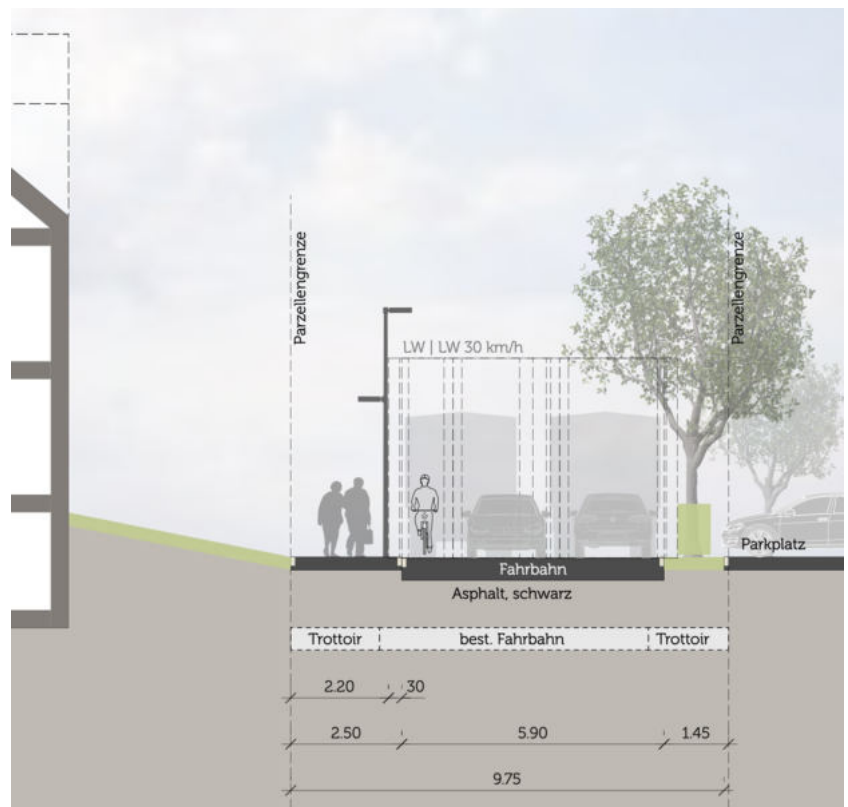


### Normalprofil (NP) Segment 2

Auch im Segment 2 wird an der Fahrbahnbreite von 5.9 m festgehalten. Aufgrund des ortsbaulichen Kontexts (vgl. Kap 2.5.1) wird auf eine seitliche Bandierung verzichtet.

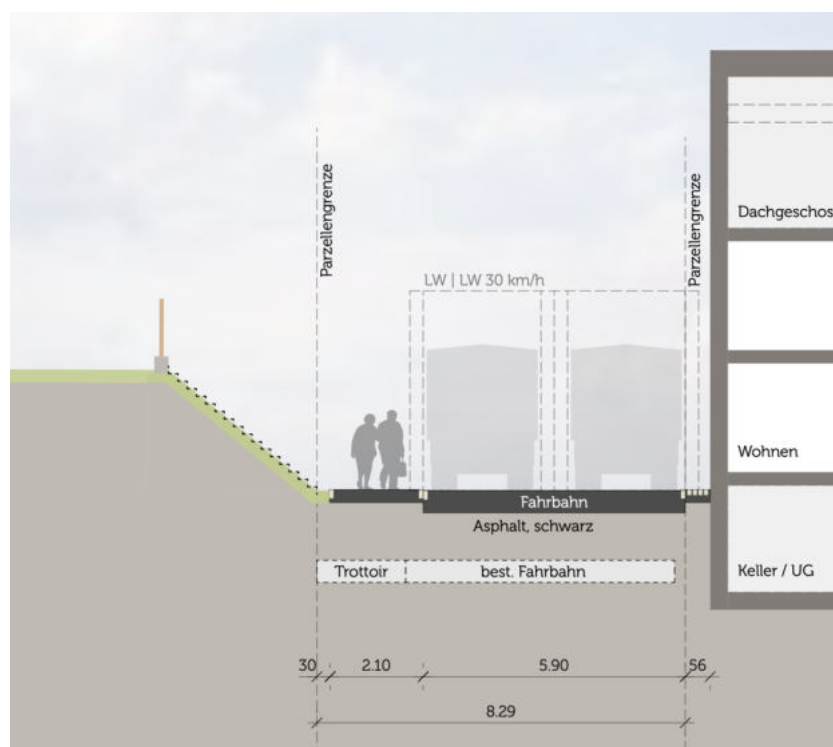
Da heute unzureichende Trottoirbreiten und Unterbrüche bestehen, soll zu Gunsten eines überbreiten Trottoirs auf der Nordseite mit 2.5 m Breite auf ein zweites verzichtet werden.

Abb. 33 Normalprofil Segment 2,  
unbestimmter Massstab



Im Bereich der Engstelle auf Höhe des Restaurants Mühleggli wird das einseitige Trottoir auf eine Breite von 2.1 m reduziert. Die Fahrbahnbreite beträgt weiterhin 5.9 m.

Abb. 34 Normalprofil Segment 2 – Engstelle, unbestimmter Massstab



### Einmündungen / Trottoirführung

Um entlang der Dorfstrasse durchgängige Fussverkehrsverbindungen zu gewährleisten und die Strassenhierarchie zu verdeutlichen, wird die Ausgestaltung aller Einmünder als Trottoirüberfahrten angestrebt. Im Segment 2 wird das nördliche Trottoir mit Überfahrten an den Einmündern durchgeführt.

### Parkierung

#### Grossflächige Parkierung

Direkt an die Dorfstrasse angrenzend bestehen mehrere grossflächige Parkierungsanlagen (Restaurant Mühleggli, PP Höhe Bezirksgebäude und Restaurant Krone). Um die ausgeräumten Asphaltflächen und deren Wirkung auf das Ortsbild zu reduzieren, sind Heckenpflanzungen und / oder Obstbaumreihen als Abgrenzung zum Strassenraum vorgesehen (vgl. Abb. 33). Davon ausgenommen ist der Parkplatz des Restaurants Krone. Die Parkplatzzufahrten ab der Dorfstrasse werden reduziert und mit der Trennung von Zu- und Wegfahrt neu geordnet.



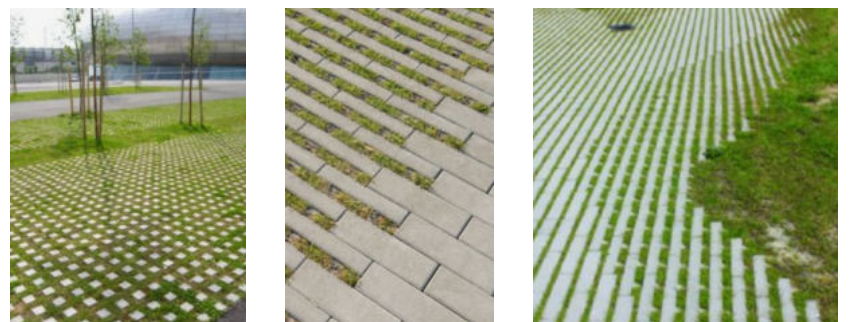
#### Parkplatz Restaurant Krone und Kirche

Die Kirchgemeinde verfügt heute nördlich der Kirche über vier Parkplätze, für welche eine alternative Anordnung geprüft werden soll. Die Parkfelder des Restaurants Krone werden heute direkt ab der Dorfstrasse erschlossen und erfordern Rückwärtsmanöver auf die Fahrbahn. Hinter den Parkfeldern des Restaurants Krone befindet sich eine Wiese, welche aus ortsbau-lichen Gründen weiterhin als Freifläche gelesen werden soll. Der Parkplatz soll neu mit jeweils einer Zu-/Wegfahrt angeordnet und als Fläche mit Rasengittersteinen sowie Einzelbäumen ausgeführt werden. Es besteht die Absicht, die Parkplätze der Kirche neu auf diesem Parkplatz anzubieten.

Abb. 35 Rechts: Neuordnung Parkplatz Krone mit Doppelnutzungsoption durch Kirchgemeinde



Abb. 36 Referenzbilder Parkplatzfläche



#### Kurzzeitparkplätze

Auf Höhe der Bäckerei Motzer befinden sich auf der gegenüberliegenden Strassenseite heute zwei Kurzzeitparkplätze, welche auf Wunsch des Eigentümers, nach Möglichkeit, bestehen bleiben sollen.

### **3.2.2 Veloverkehr**

Der Veloverkehr wird heute im Mischverkehr geführt. Es wird das Ziel verfolgt, eine möglichst verkehrssichere Infrastruktur für den Veloverkehr – insbesondere auch für die Schulkinder – zu schaffen.

Auf Grundlage eines Inputs aus der Bevölkerung wurde auch eine gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs im Segment 2 geprüft. Ein gemeinsamer Fuss- und Radweg (Veloverkehr in eine Richtung) entlang der Dorfstrasse muss eine minimale Breite von 3.00 m aufweisen, damit der Begegnungsfall von Velo/Fussgänger/Fussgänger durchgehend gewährleistet werden kann. Mit den vorhandenen Breiten der Strassenparzelle im Segment 2 von mehrheitlich ca. 8.50 m ist ein gemeinsamer Fuss- / Radweg bei einer Fahrbahnbreite von 5.90 m nicht möglich.

Der Veloverkehr soll daher weiterhin durchgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Umgestaltung der Dorfstrasse werden die allgemeinen Geschwindigkeiten gesenkt und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende gewährleistet.

### 3.2.3 Fussverkehr

#### Wegnetz | Schulwegsicherheit

##### Segment 1

Im Ortskern steht dem Fussverkehr, entlang der Dorfstrasse, heute überwiegend beidseitig der Strasse ein Trottoir zur Verfügung, welches in den Knotenbereichen allerdings regelmässig unterbrochen wird.

Die Einmünder in die Dorfstrasse werden künftig als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Dadurch kann für den Fussverkehr – insbesondere für Schulkinder – die Sicherheit erhöht werden.

##### Segment 2

Im Segment 2 wird künftig ein einseitiges, durchgängiges Trottoir angeboten, welches eine grosszügige Breite von 2.50 m aufweist. Bei den südseitigen Zugängen aus dem Quartier werden für den Fussverkehr sichere Querungsmöglichkeiten angeboten.

#### Fussgängerschutz | Fussgängerstreifen

##### Segment 1

Im Bereich des Ortskerns wird mit der seitlichen Bandierung und der Materialisierung eine Reduktion der Geschwindigkeiten auf das Niveau von 30 km/h angestrebt. Aufgrund dessen ist im Segment 1 eine flächige Querung des Fussverkehrs möglich, welche die gegenseitige Rücksichtnahmen aller Verkehrsteilnehmenden fördert und fordert. Ein Fussgängerstreifen wird nur im Bereich des Schulhauses markiert.

##### Segment 2

Im Segment 2 werden bei allen Wegzutritten und Strassenzugängen südlich der Dorfstrasse sicher ausgestaltete Querungsmöglichkeiten mit geeigneten Wartebereichen, guter Beleuchtung und abgesenkten Randsteinen angestrebt. Die Markierung von Fussgängerstreifen ist aufgrund der geringen Fussgängerfrequenz und des gemessenen durchschnittlichen Tagesverkehrs (vgl. Kap. 2.3.1) auf der Dorfstrasse nicht möglich.

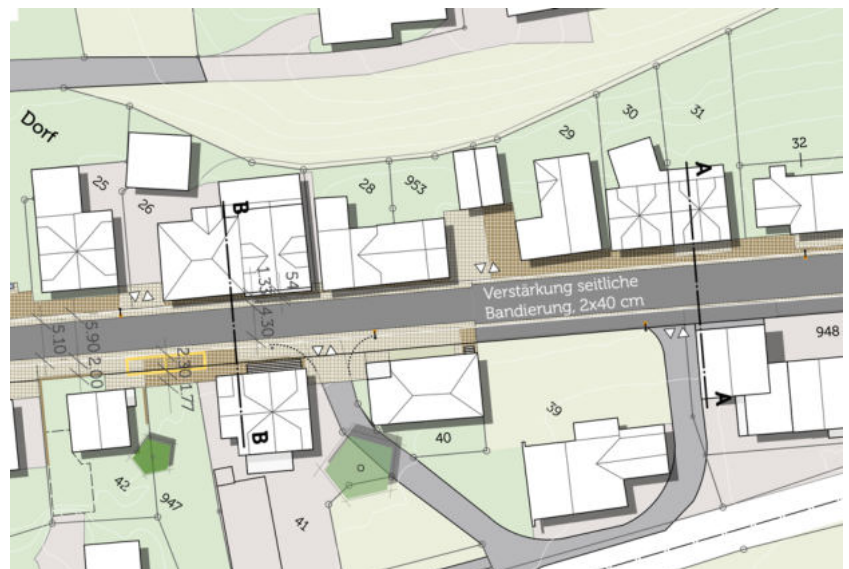
### 3.3 Gestaltung

#### 3.3.1 Segment 1 - Dorfkern

Die Gestaltungsprämissen und -elemente für das Segment 1 (Dorfkern) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wahren / Reaktivieren des dörflichen Charakters;
- Zentrumscharakter ausbilden;
- Möglichkeiten für Aufenthalt / Verweilen (Aussenbereiche Restaurants und Café, Kirchplatz) schaffen / verbessern;
- hochwertige Materialien gezielt einsetzen;
- Schmale Fahrbahn mit niedrigen Randabschlüssen lassen die Seitenbereiche zusammenwachsen;
- Vorplätze, Trottoirflächen und seitliche Bänderung als materielle Einheit (Natursteinpflasterung /-platten) ausbilden;
- Ergänzende Gliederung / qualitative Aufwertung des öffentlich nutzbaren Raumes durch Grünelemente und Beleuchtung;
- Freie Anordnung von Einzelbäumen an prägnanten Stellen.
- Bestehende Pflasterung der privaten Vorbereiche ergänzen;
- Beleuchtung am Fahrbahnrand (- 30cm) mit niedriger Lichtpunkthöhe anordnen.

Abb. 37 Repräsentativer Ausschnitt Segment 1



### Dorfzentrum und Kirchplatz

Das Umfeld der Kirche bildet zusammen mit den Hotelvorzonen «Bären» und «Löwen» das dörfliche Zentrum. In Zusammenhang mit der Aufwertung der Hotels sind deren Vorbereiche als Einheit mit den öffentlich nutzbaren Seitenbereichen gestaltet, was die platzartige Wirkung erhöht. Die schmale Fahrbahn ordnet sich der Fläche unter und lässt die Ränder zusammenrücken.

Der tangential zur Dorfstrasse angeordnete, leicht abfallende Kirchplatz wird in die materielle Aufwertung des Dorfzentrums integriert, sodass eine flächige Einheit entsteht. Die den Platz querende Kreuzstrasse mit Einmünder in die Dorfstrasse soll in die Platzfläche integriert und deren Zufahrt durch Leuchten und Poller definiert werden.

Abb. 38 Dorfzentrum und Kirchplatz,  
unbestimmter Massstab



### Schulvorplatz

Als Auftakt zum Ortskern wird der Vorplatz des Schulgebäudes hochwertig gestaltet. Neben der Ausbildung als Natursteinfläche, welche das Trottoir miteinbezieht und den Auftakt für die seitliche Bandierung der Fahrbahnfläche bildet, unterstützt eine Gruppe von vier Laubbäumen die achsiale Gebäudesymmetrie. Dazu müsste der gedeckte Velounterstand von der Strassenseite an die nordöstliche Platzseite platziert werden. Der östlich anschliessende Parkplatz ist mit einer Hecke vom Schulvorplatz abgesetzt.

Abb. 39 Konzeptidee Schulvorplatz, Variante 1, unbestimmter Massstab

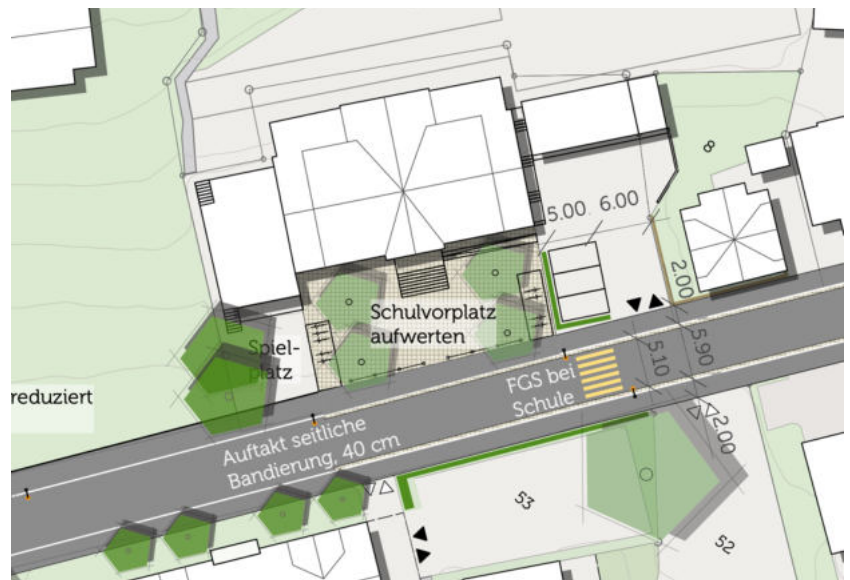
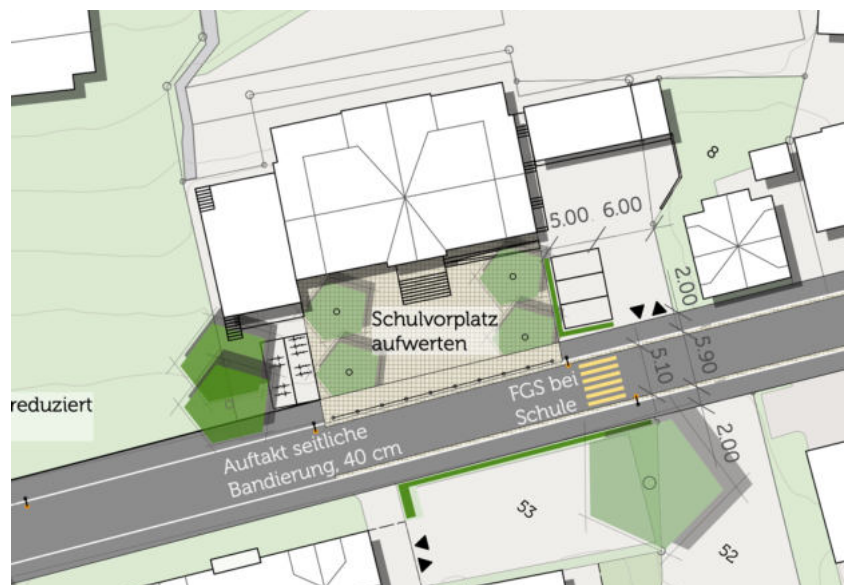


Abb. 40 Konzeptidee Schulvorplatz, Variante 2, unbestimmter Massstab



### 3.3.2 Segment 2

Gestaltungsprämissen und -elemente für das Segment 2 (Loretto) sind:

- «klassischer», eher ausserdörflicher Strassenraum mit breitem Trottoir und hohem Randstein;
- Erhalt von Durchblicken in die freie Landschaft;
- Optische Einfassung grossflächiger Vorplätze und Parkieranlagen mit Heckensegmenten und unregelmässigen Obstbaumreihen und
- Definieren der Zufahrtsbereiche;
- Vorgärten / Gärten stärken;
- Beleuchtung / Kandelaber am Fahrbahnrand (- 30cm);
- Unregelmässige Anordnung von Einzelbäumen an prägnanten Stellen.

Abb. 41 Repräsentativer Ausschnitt Segment 2



### Einmünder Loretto

Der Knotenbereich Dorfstrasse – Loretto dient als einzige Zufahrt in das Wohnquartier Loretto. Durch den grossen Kurvenradius ist heute ein sehr schnelles Abbiegen ab der Dorfstrasse in das Wohnquartier möglich. Durch eine Reduktion der Knotenradien auf 10 m soll dies künftig verhindert werden.

Zudem wurden für die heute sehr breite Fahrbahn zwei Umgestaltungsvarianten aufgezeigt. Beide Varianten sehen vor, die Fahrbahn auf eine Breite von 5.50 m zu reduzieren. Die erste Variante sieht vor, dass auf der übrigen Fläche ein einseitiges Trottoir mit einer Breite von ca. 1.80 m entsteht. In der Variante 2 soll die übrige Fläche dem Vorgartenbereich des nördlichen Grundstücks zugeschlagen werden.

Abb. 42 Konzeptidee, 2 Varianten, Einmünder Loretto, unbestimmter Massstab





### Bezirksverwaltung und Kapelle

Die Bezirksverwaltung ist über die höher gelegene Lorettostrasse erschlossen. Damit orientiert sich dessen Vorderseite nicht zur Dorfstrasse.; Das Sockelgeschoss dient der Garagierung und dem Gebäudezugang der Wohnnutzungen. Demzufolge ist der Gebäudekomplex um die Rangier-/ Zufahrtsflächen der Garagierung von der Dorfstrasse zurückversetzt.

Das Konzept verfolgt die Idee, dem Gebäude strassenseitig einen «Vorgarten» vorzulagern. Die kleine platzartige Öffnung um den Brunnen wird in die Einfriedung einbezogen und öffnet sich zur Kapelle. Die Lage der Kapelle in der höher gelegenen Wiese, über wenige Natursteinstufen erschlossen, soll erhalten bleiben. Wiesenflächen vermitteln zwischen Kapelle und Brunnenplatz. Ein grosskroniger Laubbaum (Linde) verbindet beide Situationen schattenspendend miteinander.

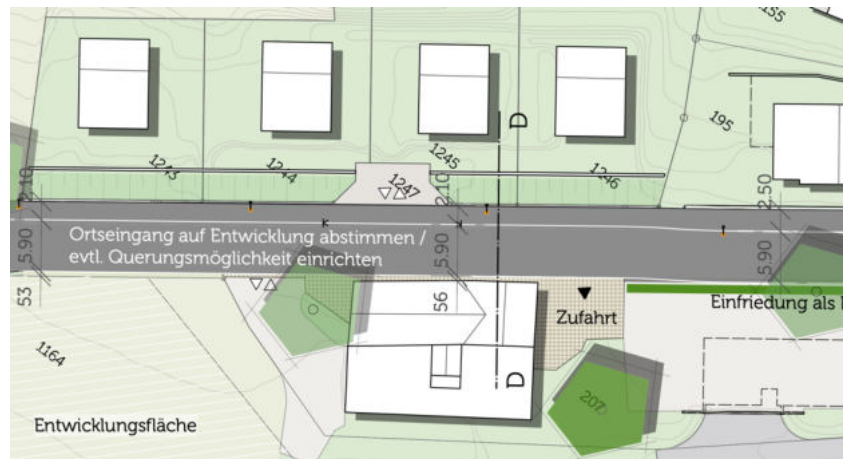
Abb. 43 Konzeptidee Vorbereich Bezirksverwaltung / Kapelle, Variante ohne Trottoir, unbestimmter Massstab



### Restaurant «Mühleggli»

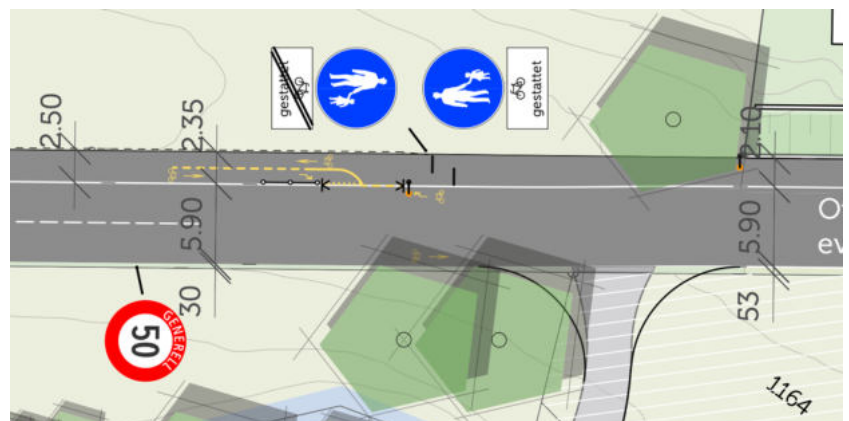
Das historische Gebäude markiert den südwestlichen Ortseingang zum Dorf. Da es unmittelbar auf der Grenze zur Strassenparzelle liegt, sind die Trottoirbreite von 2.5 m sowie die Fahrbahnbreite von 5.9 m nicht möglich. Das Konzept sieht vor, das Trottoir in diesem Bereich auf eine Breite von 2.1 m zu reduzieren. Auf dem Vorbereich des Restaurants Mühleggli ist eine Natursteinfläche angedacht.

Abb. 44 Fahrbahnverengung Rest. Mühleggli, unbestimmter Massstab



### Übergang Mischverkehr – Fuss-/Veloweg

Der Veloverkehr, welcher von Südwesten (aus Richtung Jakobsbad) her auf dem Fussweg mit zugelassenem Veloverkehr kommt, soll im Bereich des Dorfeingangs auf die Fahrbahn wechseln. Durch geeignete Markierungen sowie Poller/Abschrankungen ist angedacht, die Weiterfahrt des Veloverkehrs auf dem Trottoir zu verhindern.



### **3.3.3 Übergangsbereich**

Das «Nadelöhr» zwischen den beiden Stützmauern stellt den Übergang zwischen den Segmenten dar. Es bildet eine mural gefasste Engstelle, welche aufgrund ihrer Neigung in ihrer Materialität erhalten bleiben wird. Dem landschaftlichen Bild entsprechend, wird empfohlen, auch die farbig gestaltete Mauer wieder in Naturstein abzubilden.

## 3.4 Materialität

### 3.4.1 Oberflächen

#### Trottoire und private Vorzonen

Im Segment 1 verschmelzen Trottoire und Vorzonen miteinander. Die bestehenden Natursteinpflasterungen der privaten Vorzonen werden durch neue Pflasterungen ergänzt. Aus dem Erhalt und der Ergänzung der bestehenden Pflasterflächen entsteht ein Spiel aus unterschiedlichen Natursteinarten, welches die geschichtliche Entwicklung ablesbar macht.

#### Fahrbahn

Die seitliche Bandierung der Fahrbahn soll im Dorfkern die Materialität der Vorzonen in Form von 40 (80) cm breiten Natursteinplatten weiterführen. Um das Zusammenspiel von Trottoirs / Vorzonen, Bandierung und um die optische Fahrbahneinengung zu verstärken, soll für die Bandierung dieselbe Natursteinart / Farbigkeit wie diejenige der angrenzenden Pflasterungen verwendet werden. Mit Ausführung der verbleibenden Fahrbahnfläche in Schwarzbelag entsteht das Bild einer über einen Platz verlaufenden Strasse. Um die Platzwirkung im Dorfzentrum zu erhöhen, kann hier allenfalls ein begrenzter Bereich in Naturstein ausgebildet werden (pendent).

Im Segment 2 sind die Fahrbahn und das Trottoir in Schwarzbelag vorgesehen

Abb. 45 Referenz Pflasterung Vorbereiche, Stolzenberg, Uzwil (Apple Karten, August 2021)

Abb. 46 Referenz doppelte seitliche Bandierung (80 cm), Lindenstrasse Uzwil (Eigene Aufnahme)



### **3.4.2 Elemente**

#### **Möblierung | Kandelaber**

Das Dorf soll durch die Gestaltung der Dorfstrasse nicht übermöbliert werden. Deswegen wird eine zurückhaltende Möblierung in Form von Bepflanzungen, Leuchten (, wo nötig, demontierbaren Pollern) erfolgen.

Zur Verstärkung der optischen Fahrbahneinengung und der Reduktion von Ausweichmanövern auf das Trottoir, sollen die Kandelaber, nach Möglichkeit, am vorderen Trottoirrand (30 cm Abstand ab Fahrbahnrand) angeordnet werden (vgl. Abb. 31, Abb. 32, Abb. 33).

#### **Baumpflanzungen**

Dem dörflichen Bild entsprechend, werden zur Gliederung des Strassenraumes grosskronige Einzelbäume gesetzt. Aufgrund reduzierter Möglichkeiten auf öffentlichem Grund im Segment 1 muss auch auf privaten Grund zurückgegriffen werden. In Segment 2 erhöhen sich Möglichkeiten zur Anordnung von Bäumen und Heckenelementen auf öffentlichem Grund., durch den Verzicht auf das südliche Trottoir erhöht sich die in Segment 2.

Im Rahmen des Bauprojekts Hotel Bären ist vor dem Restaurant Löwen die Pflanzung von vier kleinkronigen Zierbäumen vorgesehen.

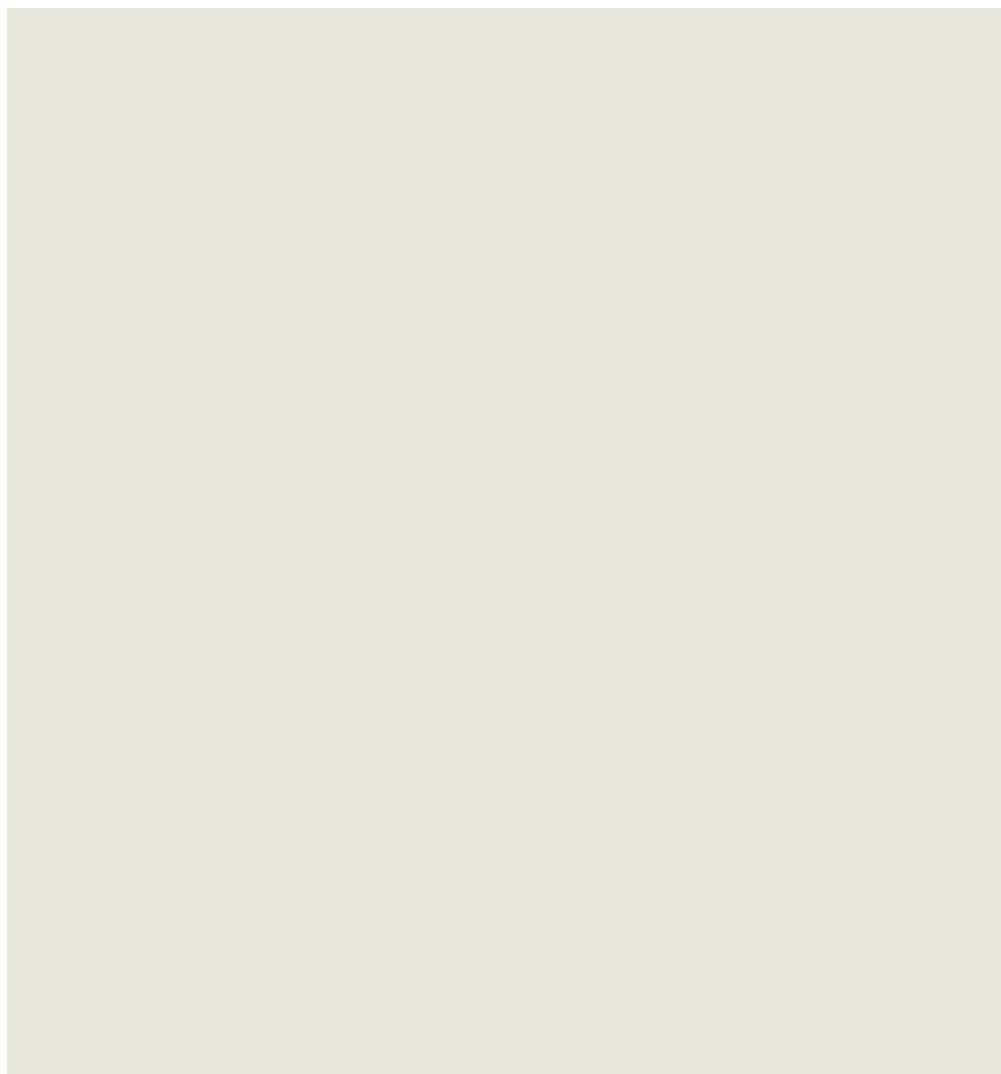
## 4 Abhängigkeiten

### 4.1 Landerwerb

Die Trottoirs und Fahrbahn sowie erforderliche Bankette sollen nach Möglichkeit auf der Strassenparzelle zu liegen kommen. Dieses erfordert insbesondere im Segment 1 Landerwerb.

## Anhang

**A1 Bedürfnisabklärung Begleitgruppe**  
**A2 Verkehrsmessungen**



# A1 Bedürfnisabklärung Begleitgruppe

## Fussverkehr

### Aktuelle Baustellensituation

- Die aktuelle Baustellensituation im Bereich Löwen und Bären ist vor allem für die Schüler sehr gefährlich, da der Trottoirbereich südwestlich der Dorfstrasse im Kreuzungsbereich Bahnhofstrasse unterbrochen wird. Für Fussgänger besteht keine sichere Quermöglichkeit.

### Allgemein

- Im Zentrumsbereich besteht für Fussgänger beidseitig der Dorfstrasse keine durchgehende Infrastruktur (Trottoir). Der Fussverkehr soll durchgängig ohne ständige Seitenwechsel entlang gehen können.
- Da sich die Fussverkehrsinfrastruktur im Zentrumsbereich häufig auf privaten Grundstücken befindet, werden die Flächen oft von geparkten Fahrzeugen blockiert, sodass der Fussverkehr auf die Fahrbahn ausweichen muss.
- Bei Autoausfahrten aus privaten Grundstücken auf die Dorfstrasse entstehen Konflikte und gefährliche Situationen mit Fussgängern, Velofahrem, Kindern mit Kickboards etc., welche die privaten Grundstücke als Trottoir benützen.
- Beim Knoten Oberschwarzstrasse – Dorfstrasse – Kreuzstrasse befindet sich heute kein Fussgängerstreifen. Aufgrund der Zugänge zum Schulhaus und zum Bahnhof besteht an diesem Standort ein Querungsbedürfnis. Allgemein sind auf der Dorfstrasse zu wenige Fussgängerstreifen vorhanden.
- Westlich des Bezirksgebäudes besteht auf der Südseite der Dorfstrasse kein durchgehendes Trottoir. Ein durchgehendes Trottoir soll realisiert werden oder regelmässige Quermöglichkeiten auf das Trottoir auf der nördlichen Seite geschaffen werden.
- Das Gebäude der Bäckerei Motzer steht sehr nahe an der Fahrbahn. Der Ladeneingang führt direkt auf die Strasse und stellt ein grosses Sicherheitsrisiko dar. Ein Vorschlag der Begleitgruppe ist eine Insel, welche die Fahrbahn verschmälert und den Kunden der Bäckerei Motzer im Eingangsbereich mehr Fläche verschafft.
- Entlang der Dorfstrasse gibt es keine hohen Absätze und Kanten, welche für betagte Personen ein Problem darstellen.
- Die Autos, Lastwagen und landwirtschaftlichen Fahrzeuge weichen grundsätzlich nicht auf die Trottoirs aus.
- Bei schmalen Abschnitten (z.B. auf Höhe der Kirche) fühlt man sich als Fussgänger bei einer Begegnung von Grossfahrzeugen (Lastwagen / Traktoren) unsicher.



- Die Bahnhofstrasse verfügt über keine separate Fussverkehrsinfrastruktur. Der Übergang von einem Trottoir zu einer Mischverkehrsfläche kann für den Fussverkehr zu Konflikten/Unsicherheiten führen.
- Die Trottoirs sollten sich nicht auf privaten Grundstücken befinden, da die Fussverkehrsinfrastruktur jederzeit zugänglich sein muss.

#### **Veloverkehr**

- Im östlichen Bereich der Dorfstrasse fahren viele Fahrradfahrer aufgrund hoher Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs auf dem Trottoir.
- Vor allem im Zentrumsbereich sind die Flächen zwischen Fahrbahn und Gebäuden beidseitig wichtige Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

#### **Aufenthalt im öffentlichen Raum**

- Die Personen halten sich, im Gegensatz zu südlicheren Kulturen, weniger im öffentlichen Strassenraum auf. Sie besuchen eher ein Restaurant. Die Vorplatzbereiche der Restaurants sind deshalb als Treffpunkt sehr wichtig und sollten erhalten/aufgewertet werden.
- Der Kirchplatz hat als Aufenthaltsfläche eine Bedeutung. Auf dem Platz werden beispielsweise nach der Kirche Gespräche geführt oder kleinere Veranstaltungen organisiert.
- Der Spielplatz oberhalb des Hotels Bären wird rege genutzt und dient dem Aufenthalt von Familien. Wenn die Fläche bebaut wird, sollte an einem neuen Standort wieder ein Spielplatz entstehen. Ein möglicher Standort wäre die Grünfläche zwischen Turnhalle und Schulhaus. Zudem könnte dort eine Fusswegverbindung für die Schüler abseits der Dorfstrasse entstehen.
- Der Spiel- und Sportplatz beim Schulhaus ist beliebt und wird häufig genutzt.

#### **Motorisierter Individualverkehr**

##### **Parkierung**

- Für die Bäckerei Motzer sind die zwei in unmittelbarer Nähe liegenden Parkfelder sehr wichtig.
- Die östlich des Zentrums am nördlichen Strassenrand liegenden Gebäude parkieren ihre Fahrzeuge längs auf die schmalen Flächen zwischen Gebäude und Fahrbahn. Diese ragen in das Lichtraumprofil der Dorfstrasse. Für diese Parkfelder sollte eine neue Lösung gefunden werden (evtl. in Zusammenhang mit Neubauten oberhalb Hotel Bären).
- An Wochenenden mit vielen Touristen sind an einzelnen Tagen im Jahr zu wenige Parkplätze im Dorf vorhanden. Da dies

Ausnahmesituationen sind, soll die Anzahl Parkplätze nicht auf diese dimensioniert werden.

- Die Parkplätze der Kirche könnten durch eine Umlegung der Mauer evtl. neu angeordnet werden.
- Bei den Parkplätzen gegenüber des Restaurants Krone und gegenüber dem Schulhaus ist nicht allen Personen klar, ob es sich um private oder öffentliche Parkplätze handelt.
- Das Parken entlang der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) ist nicht erlaubt.

#### Geschwindigkeiten

- Die Geschwindigkeiten der landwirtschaftlichen Fahrzeuge erwecken den Eindruck, hoch zu sein. Dies stellt ein grösseres Problem dar als die Geschwindigkeiten der Lastwagen.
- Beim Knoten auf Höhe des Bezirksgebäudes wird vom Zentrum her mit hohen Geschwindigkeiten in das Wohnquartier abgebogen. Dies stellt insbesondere aufgrund der fehlenden Fussverkehrsinfrastruktur ein Sicherheitsdefizit dar.
- Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept soll das allgemeine Ziel verfolgt werden, die Geschwindigkeiten auf der Dorfstrasse zu senken.

#### Sichtverhältnisse

- Der Spiegel für den Knoten Dorfstrasse – Bahnhofstrasse ist demonstriert, wenn das Lounge-Gebäude des Hotels Bären aufgebaut ist. Die Sichtverhältnisse sind dann ungenügend.
- Beim Knoten südlich des Hotels Bären sind die Sichtverhältnisse in Richtung Norden aufgrund der Aussenbestuhlung und Bepflanzung ungenügend.
- Die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt aus den Kirchenparkplätzen in Richtung Süden sind aufgrund der Kirche beschränkt.
- Beim Kirchplatz sind aufgrund der spitzwinklig zulaufenden Kreuzstrasse die Sichtverhältnisse in Richtung Süden bei beschränkter Bewegungsfähigkeit nicht genügend.

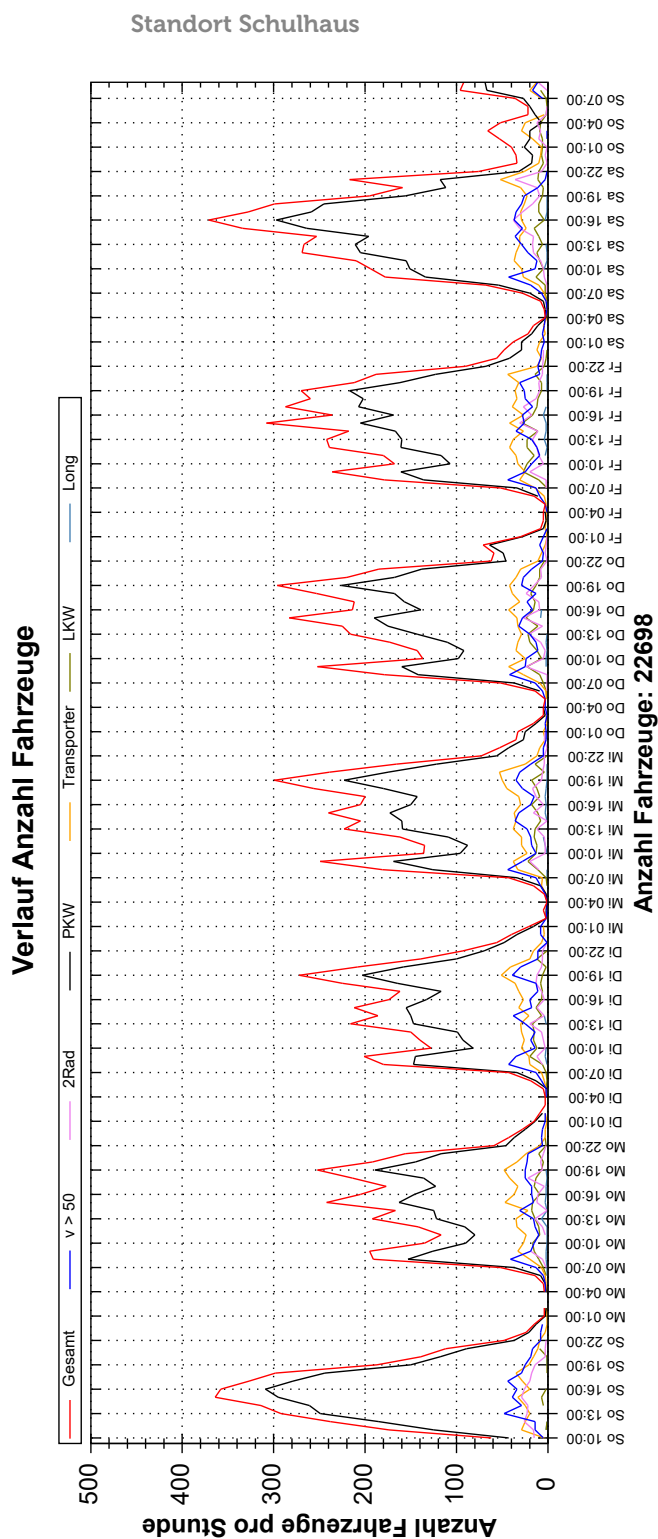
#### Fahrbahnbreiten

- Im normalen Ablauf funktionieren die Fahrbahnbreiten bei der Begegnung von Autos. Die Begegnung von zwei Personenwagen und einem Fahrrad ist jedoch nicht möglich.

### **Strassenraumgestaltung**

- Es wäre wünschenswert, wenn nicht die ganze Fläche zwischen den Fassaden asphaltiert wird. Denkbar wäre eine Pflasterung der Trottoirs und Vorplätze.
- Baumpflanzungen sind nur punktuell denkbar, da zu wenig Platz vorhanden ist.
- Aus Sicht des Winterdiensts sind demontierbare Poller an gewissen Orten möglich, wenn sie nicht übermässig eingesetzt werden.
- Im Zentrumsbereich könnten schönere Leuchten erstellt werden als die heutigen Kandelaber.

## A2 Verkehrsmessungen

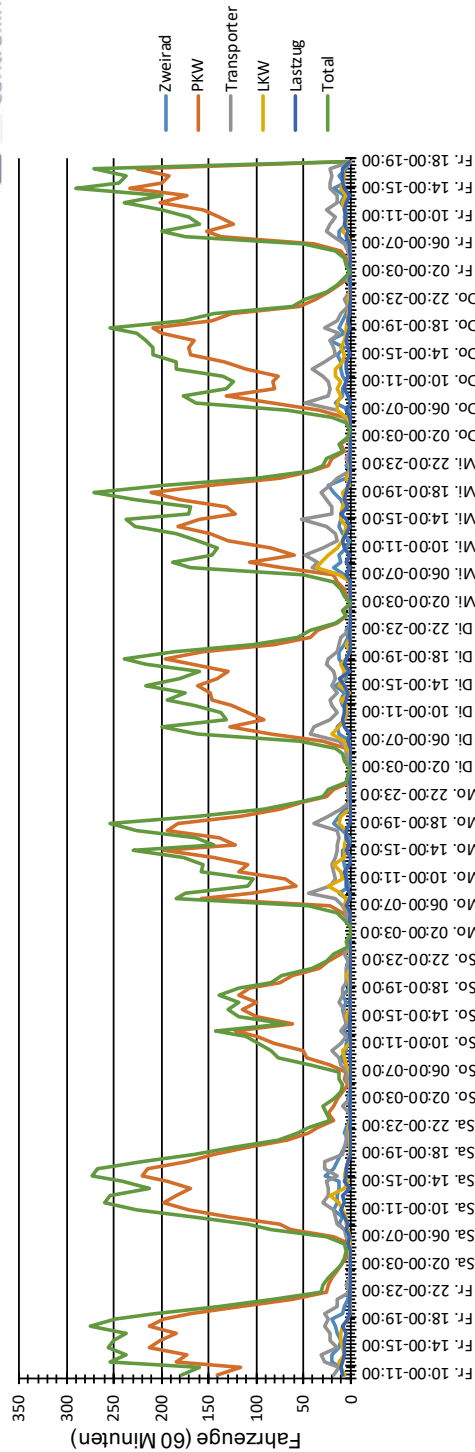


<b>Auswertezeit:</b> Sonntag, 24. März 2019, 09:19 Uhr bis Sonntag, 31. März 2019, 08:58 Uhr		<b>Anzahl</b>	<b>V85[km/h]</b>
Tempolimit	50 km/h	1284	42
Geschwindigkeitsübertretung:	11.58 %	16620	50
Durchschnittl. Abstand:	44.25 s	3446	49
Kolonnenverkehr:	15.35 %	1198	49
DTV:	3249	150	48
Schwerlastverkehrsanteil:	5.98 %	22698	50
Messort:	Gonten Dorfstrasse Schulhaus		
		<b>Gesamt</b>	<b>79</b>
		<b>2Rad</b>	<b>73</b>
		<b>PKW</b>	<b>75</b>
		<b>Transporter</b>	<b>65</b>
		<b>LKW</b>	<b>56</b>
		<b>Long</b>	<b>48</b>
		<b>Gesamt</b>	<b>42.21</b>
		<b>V85[km/h]</b>	<b>42.21</b>
		<b>Vmax[km/h]</b>	<b>42.21</b>
		<b>V01[km/h]</b>	<b>42.21</b>

Standort östlich des Dorfkerns



Verlauf Anzahl der Fahrzeuge



Auswertzeit		Freitag, 12. März 2021, 10:00 - Freitag, 19. März 2021, 19:00			
Tempolimit	50 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Geschwindigkeitsübertretung	5.56 %	1111	30	58	45
Durchschnittl. Abstand	47.44 s	15517	41	73	47
Kolonnenverkehr	16.44 %	2366	40	63	47
DTV	2756	894	39	95	46
DJV	1005940	438	40	60	48
Schwerlastverkehrsanteil	6.55 %				
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	20326	40	95	47
Bearbeiter:	Koster Roland				
Kommentar:	Gonten Dorfstrasse Ostteil				
Messort:	Gontenbad				
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	Gonten Zentrum				
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	Gonten Zentrum				

Appenzell, Rinckenbach

Appenzell, Rinckenbach	2018		2019		2020		2021	
Gontenstrasse KS-Nr. 1028	Veränderung		Veränderung		Veränderung		Veränderung	
Monat (DTV)								
Januar	3'572		3'450	↓	3'555	↑	3'368	↓
Februar	3'568		3'920	↑	3'503	↓	3'556	↑
März	3'759		3'618	↓	3'278	↓	3'661	↑
April	4'816		4'181	↓	3'415	↓	4'155	↑
Mai	4'804		4'369	↓	4'244	↑	4'367	↑
Juni	4'802		4'768	↓	4'451	↓	4'888	↑
Juli	4'403		4'370	↓	4'748	↑	4'493	↓
August	4'816		4'832	↑	4'669	↓	4'647	↓
September	4'854		4'628	↓	5'096	↑	4'897	↓
Oktober	4'434		4'188	↓	4'198	↑	4'584	↑
November	3'904		3'662	↓	4'187	↑	3'866	↓
Dezember	3'497		3'549	↑	3'575	↑	3'525	↓
<b>Jahr (DTV)</b>	<b>4'271</b>		<b>4'135</b>	<b>-3.18</b>	<b>4'077</b>	<b>-1.40</b>	<b>4'214</b>	<b>3.36</b>
max. Monatsmittel	4'854		4832		5096		4897	
	September		August		September		September	
max. Werktag	578		5'935		6'198		5'889	
	13. Apr		14. Aug		09. Sep		09. Sep	
max. Samstag	5'942		5'681		6'150		6'293	
	26. Mai		01. Jun		05. Sep		09. Okt	
max. Sonntag	5'254		5'176		5'755		5'460	
	22. Apr		15. Sep		13. Sep		09. Mai	
Anteil SV	3.20		2.70		1.89		2.80	

- ↑ Zunahme gegenüber dem Vorjahr
- Kein Vergleich zum Vorjahr möglich
- ↓ Abnahme gegenüber dem Vorjahr

Bemerkungen:

## Beilagen

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

