

Tüüfner Poscht

Februar 2014 | 19. Jahrgang | Nr. 1



Einen Klick entfernt:
www.tposcht.ch



Tüüfner Chopf: Käthi Zellweger

Seite 31



Neuer Laden für Wetterfeste

Seite 33



Die Gurtkuh Rosalie

Seiten 28 – 29



So tanzt der «Tango» ab Dezember 2017 durch Niderteufen. Visualisierung: AB/zVg.

DOSSIER – ABSTIMMUNG VOM 9. FEBRUAR 2014

Tunnel oder Doppelspur: Das Dossier zur Abstimmung

Seiten 7 – 17

A. Odenwald
Schmuckmanufaktur seit 1852

Gut seit 1927
Goldschmied und Uhrmacher

Marktgasse 7 St.Gallen Tel. 071 222 20 67
www.gut-goldschmied.ch

Eine 60-jährige Geschichte

Die Anfänge haben den Jahrgang unseres Gemeindepräsidenten (1954): Als die ersten Versuche unternommen wurden, den aufkommenden Autoverkehr und das quietschende Appenzeller Bähnli im Dorfkern miteinander zu versöhnen, da lag Walter Grob noch in den Windeln. In den Folgejahren gab es mehrere Anläufe und Ideen, die geprüft und wieder verworfen wurden.

Gleich mehrfach wurde das Heil in der Tunnelierung gesucht – der letzte Anlauf wurde 1992 aus nostalgischen Motiven nach einer Konsultativabstimmung in der Schublade versenkt. Die Teufner waren stolz auf ihren Dorfkern und wollten ihn den Bahnreisenden nicht vorenthalten.

Doch das Verkehrsproblem wucherte weiter. Als Alternative präsentierten Bund, Bahn und Kanton die Doppelspur, welche jedoch viele Emotionen schürte und 2009 mit einer Petition bekämpft wurde. Deshalb wurde 2012 die Tunnelidee wieder reanimiert und bald als Ei des Kolumbus propagiert. Wegen der Kosten konnte sich der Gemeinderat jedoch nicht dafür erwärmen. Der IG Dorfgestaltung ist es zu verdanken, dass wieder Bewegung in die blockierte Situation gekommen ist. Und fast über Nacht wurde die Doppelspur wieder salonfähig ...

Erstmals kann nun die Bürgerschaft Stellung neh-

men. Am 9. Februar stehen jedoch nicht die beiden Varianten Tunnel oder Doppelspur zur Wahl. Ein Ja zum Projektierungskredit würde einzig bedeuten, dass beide als gleichwertige Varianten in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Dorfgestaltung untersucht würden.

Tunnelgegner und Doppelspurbefürworter könnten jedoch versucht sein, den ganzen Prozess mit einem Nein zum Projektierungskredit abzukürzen. Damit wäre die Strassenbahn gesetzt und der Tunneltraum für immer begraben. Dabei hat auch die Doppelspur es verdient, dass ihre Auswirkungen und Möglichkeiten auf die Dorfgestaltung – inkl. einer Verlängerung bis Niederteufen – genau angeschaut werden. Ob das bei einem Nein der Fall ist, scheint zurzeit nicht klar zu sein. Eine Prognose wagt niemand. Wir hoffen aber,

Ihnen mit dem umfangreichen Dossier in dieser Ausgabe (ab S. 7) viele gute Argumente für Ihre Entscheidung am 9. Februar liefern zu können.



Erich Gmünder

erich.gmuender@tposcht.ch

SEITE VIER

Jo weleweg 4

IM BILD

Silvesterchlausen 2013 wie aus dem Bilderbuch 5

DOSSIER ZUM 9. FEBRUAR

Die erste – oder die definitive Weichenstellung? 7

Orientierungsversammlung 8 – 9

Task-Force Ortsdurchfahrt 10 – 11

Der Projektierungskredit 12 – 13

Bahntunnel ins Riethüsli und Busbetrieb sind keine Option 14 – 15

IG, Petitionäre und Parteien zur Abstimmung 16 – 17

AKTUELL

Die neuen AB-Züge 18

Behördenentschädigungen 19

Leserecho: Kleine Fantasie 21

AMTLICH

Gemeinderatsverhandlungen 22 – 24

Zivilstandsnachrichten, Handänderungen und Baugesuche 25, 27

MAGAZIN

Panorama: Rosalie oder Werkstattbesuch beim Ankerschuppel 28 – 29

Tüüfner Chopf: Käthi Zellweger, Teufnerin auswärts 31

SPEZIAL

Gewerbe:

Wechsel in der Pension Alpenheim 33

Rukka – wetterfeste Mode im Dorf 33

Alexandra Bopp, Reiseexpertin der Seidenstrasse 35

Rätsel 36

Schule:

Claudia Ulmann, Sexualpädagogin 37

Begeisterndes Adventskonzert 39

Kirchen 40 – 41

Im Gedenken 43

Gratulationen 45 – 47

DORFLEBEN

Rückblick 49, 51, 53

Ausblick und Agenda 54 – 55

DIE LETZTE

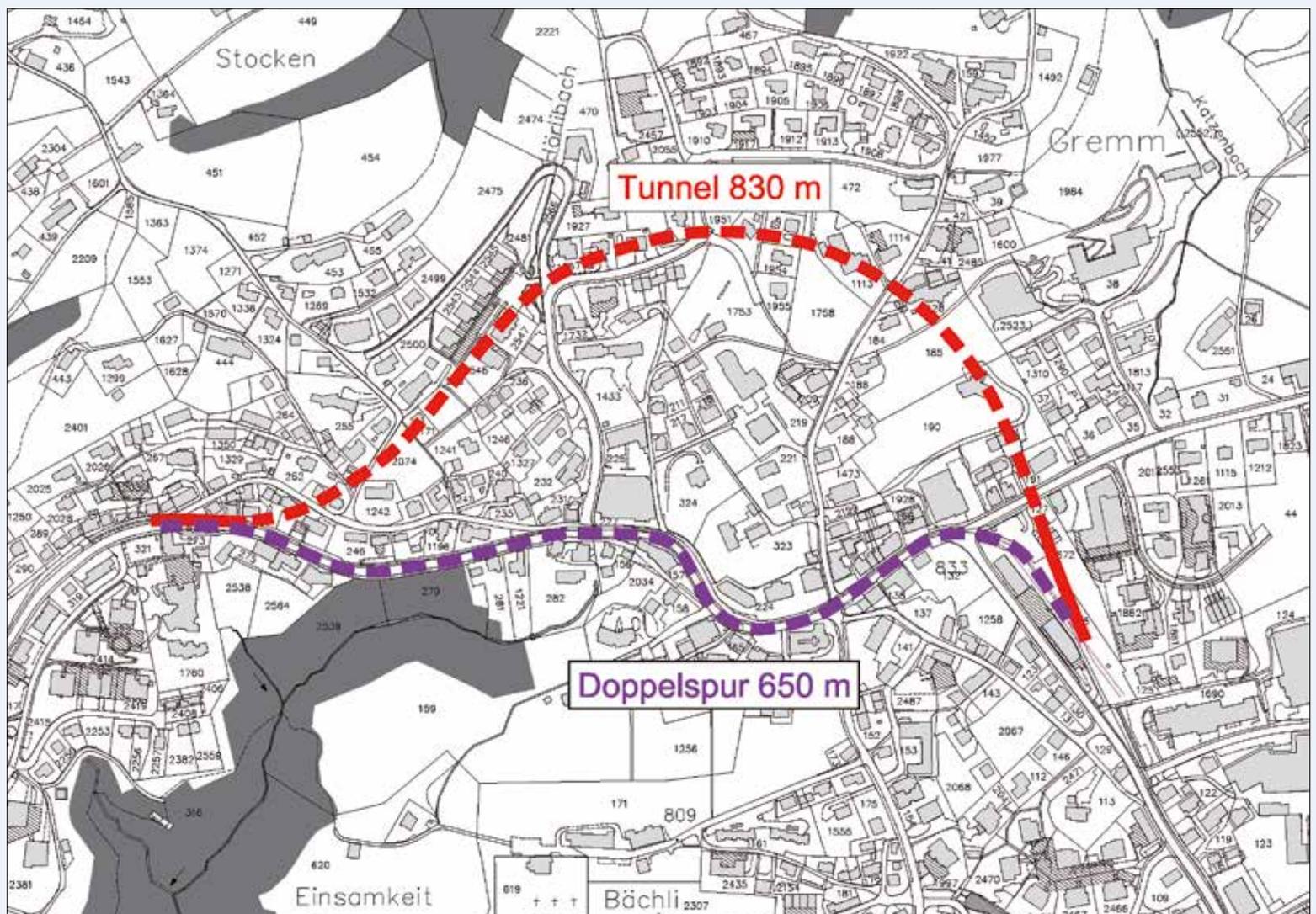
Helewie 56

DAS DOSSIER: Teufen vor dem Jahrhundert-Entscheid

Sollen die Appenzeller Bahnen in Zukunft den Dorfkern in einem Tunnel umfahren oder auf einer Doppelspur durchs Dorf verkehren? Am 9. Februar 2014 stimmt Teufen ab über einen Projektierungskredit in der Höhe von 360'000 Franken. Damit sollen die beiden Varianten und ihre Auswirkungen

auf die Wohn- und Lebensqualität zwischen Bahnhof und Stofel respektive Niedersteufen untersucht werden. Unser Dossier bietet auf den folgenden Seiten eine Grundlage für Ihre Meinungsbildung.

Vergleich Tunnel und Tram:	Tunnel	Tram (Doppelspur)
Länge	830 m	650 m
Kosten Fr. (mutmasslich)	65 Mio.	24,5 Mio.
• Anteil Bahn	19 Mio.	19 Mio.
• Anteil Kantonsstrasse	–	5,5 Mio.
• Gemeinde Teufen	30 Mio.	0,15 Mio.
• Restkosten Bund/Kanton/Gemeinden	16 Mio. Finanzierung nicht gesichert	–
Realisierung (ungefährer Zeitraum)	2017 – 2020	2017 – 2020
Kostenrahmen Dorfgestaltung Teufen	5 Mio	offen, ein Teil ist über Sanierung Kantonsstrasse abgedeckt





Grosses Interesse an der Orientierungsversammlung vom 21. Januar im Lindensaal. Fotos: EG

Die Abstimmung am 9. Februar ist eine erste Weichenstellung

Margrith Widmer

Nach über 60 Jahren will Teufen seine Verkehrsprobleme im Dorfkern lösen: Maximal 30 Millionen Franken könnte die Gemeinde für eine Tunnelösung aufwenden. Am 9. Februar entscheidet das Volk vorerst über einen Projektierungskredit von 360'000 Franken.

Am Dienstagabend, 21. Januar, informierten Gemeinde, Kanton und Bahn über diese Weichenstellung. Letztlich geht es um die Kernfrage: Tunnel oder Doppelspur.

Bei Nein: Nur Doppelspur

Sagt das Volk Ja zum Projektierungskredit, werden Tunnel- und Doppelspur-Variante samt Dorfgestaltung weiterbearbeitet. In beiden Fällen wird eine neue Dorfgestaltung ausgearbeitet. In einer zweiten Abstimmung am 30. November fällt dann die endgültige Entscheidung zum Kredit für den Tunnelbau. Verwerfen die Stimmenden den Projektierungskredit, wird einzig die Doppelspur-Variante weiterbearbeitet und realisiert.

Appenzeller Bahnen «variantenneutral»

Insgesamt 300 Bahnübergänge müssen die Appenzeller Bahnen (AB) laut AB-Direktor Thomas Baumgartner bis Ende dieses Jahres noch sanieren. Die Geleise zwischen Stofel und Teufen müssen erneuert und die 45 Bahnübergänge im Dorf saniert werden. Die «neue Stadtbahn» wird zu Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt fahren; in der übrigen Zeit im Halbstundentakt.

90 Prozent des Verkehrs im Dorfzentrum von Teufen sind hausgemachter Eigenverkehr.

Jakob Brunnschweiler, Baudirektor

Die Appenzellerbahnen seien «variantenneutral», betonte Baumgartner, allerdings seien ihre finanziellen Möglichkeiten beschränkt. Sie könnten gerade mal 19 Millionen Franken investieren.

90 Prozent «hausgemacht»

90 Prozent des Verkehrs im Dorfzentrum

von Teufen seien hausgemachter «Eigenverkehr», sagte der Ausserrhoder Baudirektor Jakob Brunnschweiler. Acht Varianten zur Entlastung des Dorfs seien bisher geprüft worden: Buslösung, Tieflage, Kurztunnel und Langtunnel wurden verworfen. Das Regio-tram wurde zur Durchmesserlinie weiter entwickelt; zum Tunnel Bahnhof Stofel und zur Doppelspur bestehen Vorprojekte, zur Variante Einspur eine Projektstudie.

Nichts zu machen, nur die Bahnübergänge zu sanieren, sei keine Lösung, so Brunnschweiler: «Die Probleme bleiben.»



Thomas Baumgartner, Direktor der Appenzeller Bahnen, Fabienne Perret, Verkehrsplanerin und Walter Grob. Fotos: Erich Gmünder

Das Bundesamt für Verkehr schlug die Variante Doppelspur vor. Der Gemeinderat stimmte der Weiterbearbeitung der Tram-Doppelspur zu. Aber rund 1500 Personen sprachen sich in einer Petition dagegen aus.

Im August 2012 bildete sich die Interessengemeinschaft Dorfgestaltung Teufen. Sie setzt sich für eine Belebung des Dorfzentrums ein.

Wir setzen uns für unser Dorf ein, deshalb heissen wir auch nicht IG Tunnel, sondern wirklich IG Dorfgestaltung.

Urs Alder, Lenkungsausschuss IG Dorfgestaltung

Zukunftsbild als Entscheidungsgrundlage

Mit dem Projektierungskredit würden zwei unabhängige Planungsteams unter Leitung des Planungsbüros ein Zukunftsbild für das Ortszentrum entwerfen, die Auswirkungen, Chancen und Risiken beider Varianten aufzeigen und fundierte Entscheidungsgrundlagen liefern, erklärte die Planerin Fabienne Perret.

Tunnel kostet 65 Millionen

Die Gemeinde beschloss, das Problem variantenneutral anzugehen: Die Variante Doppelspur kostet die Bahn rund 19 Millionen Franken, der 830 Meter lange Tunnel Bahnhof-Stofel dagegen rund 65 Millionen. Der Bund ist laut Gemeindepräsident Walter Grob bereit, die 19 Millionen an den Tunnel anzurechnen. Die Differenz von 46 Millionen müsste zum grössten Teil Teufen aufbringen.

Falls sich Kanton und Gemeinde entsprechend beteiligen, wäre der Bund bereit, seinen Anteil leicht erhöhen.

Auch um verlässliche Angaben über die finanziellen Auswirkungen eines Baukredits für den Tunnel zu erhalten, sei ein Projektierungskredit nötig, sagte Grob.

Flankierende Massnahmen

An die Zusatzkosten von 46 Mio. Franken für die Tunnellösung könnte die Gemeinde 30 Millionen leisten. Dazu kämen fünf Millionen für die Dorfgestaltung. Die Doppelspur würde die Gemeinde dagegen nur rund 125'000 bis 150'000 Franken kosten, wie Finanzchef Markus Bänziger vorrechnete.

Möglich wäre die Tunnelfinanzierung nur mit flankierenden Massnahmen, so Bänziger. Die übrigen Investitionen müssten auf jährlich maximal 2,6 Millionen Franken begrenzt werden. Es würde eine temporäre Investitionssteuer von 0,1 Einheiten während mindestens 25 Jahren erhoben.

In der laufenden Rechnung müssten 1,4 Millionen Franken eingespart werden. Damit würden Zinskosten, Teile der Abschreibungen und Kosten aus dem kantonalen Entlastungsprogramm finanziert.

Innerrhoden und St.Gallen zahlen nicht Abzüglich des Gemeindebeitrags von 30 Millionen bliebe ein Restbetrag von 16 Millionen Franken, so Frau Landammann Marianne Koller.

Für einen allfälligen «Sponsorbeitrag» des Kantons wäre eine kantonale Volksabstimmung nötig. 50 Prozent des Beitrags müssten die Gemeinden gemeinsam tragen; davon entfielen wiederum zwölf Prozent auf Teufen. Appenzell Innerrhoden und der Kanton

St.Gallen hätten signalisiert, sie bezahlten nichts daran, so Koller.

30-er-Zone

Der Tram-Doppelspur-Verkehr – wie an der Speicherstrasse in St.Gallen oder in der Stadt Zürich – wirke verkehrsberuhigend, sagte Jakob Brunnschweiler auf die Frage aus dem Publikum zu einer 30-er-Zone im Dorfzentrum. Auch die Ortsdurchfahrt Trogen sei auf Tempo 30 begrenzt, so der Baudirektor – allerdings müssten die Gemeindestrassen zuerst auf Tempo 30 «gedrosselt» werden und es gelte dann Rechtsvortritt.

Wenn man eine Zentrums-gestaltung anschaut, dann braucht das auch Geld. Wir können das ja nicht einfach aus dem Milchkässeli nehmen.

Walter Grob, Gemeindepräsident

Langtunnel «unrealistisch»

Die Idee eines Lang-Tunnels von Teufen bis ins Riethüsli, wie sie unter anderem von der SVP propagiert wird, wollen Kanton, Appenzeller Bahnen und die Gemeinde Teufen nicht weiter verfolgen, wie Brunnschweiler betonte. Ein solcher Tunnel würde rund 200 Millionen Franken kosten: «Das liegt drin bei einer Million Einwohner. Für uns ist das völlig unrealistisch», so der Baudirektor.



Jakob Brunnschweiler, Marianne Koller und Markus Bänziger (oben). Gemeinderat Daniele Schiro im angeregten Gespräch mit Besuchern (rechts).



Die «Taskforce Ortsdurchfahrt» des Gemeinderates nimmt Stellung:

«Nur der Projektierungskredit ermöglicht eine seriöse Abklärung»

Interview: Erich Gmünder

«Der Gemeinderat beantragt bei Anwesenheit von 9 Mitgliedern mit 7:2 Stimmen dem Projektierungskredit von Fr. 360'000 zuzustimmen», so steht es im Edikt zur Abstimmung vom 9. Februar. Wir sprachen mit den Mitgliedern der «Task-Force Ortsdurchfahrt» des Gemeinderates über die Konsequenzen eines Ja oder Nein zum Projektierungskredit.

Vorweg: Weshalb konnte sich der Gemeinderat nicht zu einer einheitlichen Stellungnahme durchringen?

Der Gemeinderat ist ein Abbild der Bevölkerung, es sind verschiedene Parteien in diesem Gremium vertreten und letztlich kann man mit gutem Recht verschiedener Ansicht sein. Das darf und soll im Sinne der Transparenz auch nach aussen dokumentiert werden. Ob es finanzielle Bedenken sind gegenüber einer Tunnellösung oder eine klare Befürwortung der Doppelspur, darüber können wir nur mutmassen. Letztlich sind aber alle dem Kollegialitätsprinzip verpflichtet und vertreten nach einem einmal gefällten Entscheid die Meinung des Gesamtgemeinderates.

Welche zwei Gemeinderatsmitglieder sind von der Mehrheitsmeinung abgewichen?

Wir sind kein Parlament, unsere Sitzungen sind nicht öffentlich, deshalb geben wir das nicht bekannt.

Der Projektierungskredit ermöglicht eine seriöse Entscheidungsvorbereitung, unter Beizug von externen Profis. Alles andere wäre fahrlässig.

Warum soll man denn dem Projektierungskredit zustimmen?

Für ein Projekt mit solchen Dimensionen ist eine vertiefte Prüfung notwendig, ein Schnellschuss wäre da fehl am Platz. Der Projektierungskredit ermöglicht eine seriöse Entscheidungsvorbereitung, unter Beizug von externen Profis. Alles andere wäre fahrlässig. Es geht ja nicht darum, wie der Tunnel

technisch gebaut werden soll – diese Abklärungen liegen vor – sondern: wie soll unser Dorf mit der einen oder anderen Variante aussehen. Da wollen wir eine Auswahl anbieten.

Genau dies wird von der SVP bezweifelt, sie kritisiert, dass mit dem Kredit nur zwei Varianten genauer geprüft werden. Was sagen Sie zu diesem Vorwurf?

Es ist nicht so, dass die anderen Varianten, die momentan im Spiel sind, nicht schon geprüft worden wären. Vielleicht wurde das zu wenig kommuniziert oder es geriet in Vergessenheit. Sowohl die verschiedenen Tunnelvarianten als auch die Frage Bus oder Bahn wurden genauestens untersucht. Und auch Befürworter eines Langtunnels räumen ein, dass in einem ersten Schritt die Doppelspur gebaut werden müsste. Die oft diskutierte Vision eines Tunnels bis ins Riethüsli ist eine Option, welche die nächste Generation anpacken müsste.

Wer überzeugt ist, dass die Doppelspur die richtige Lösung ist, der könnte sich den Umweg über den Projektierungskredit sparen und gleich Nein stimmen.

Diese Argumentation greift etwas zu kurz. Aufgrund des jetzigen Kenntnisstandes gibt es noch zu viele Unsicherheiten. Andererseits möchten wir Chancen und Risiken wirklich vertieft untersuchen. Es sollen also nicht nur die beiden Kurzvarianten Tunnel oder Doppelspur geprüft werden, sondern auch eine allfällige Weiterführung der Doppelspur bis Niederteufen.

360'000 Franken sind eine nicht unerhebliche Summe. Warum muss Teufen diese Kosten alleine tragen?

Nun, die Idee, sich in Bern nochmals für den Tunnel einzusetzen, ist ja aus dem Beirat hervorgegangen. Teufen ist der Treiber, und

muss deshalb auch diese Planungskosten tragen. Die Bahn könnte sich zurücklehnen und sagen, wir wissen, was wir wollen. Aber es geht für Teufen nicht primär um bahntechnische Fragen, sondern um Fragen des Lebensraums: Was passiert mit dem Dorf und mit Niederteufen, welchen Platz erhält der Langsamverkehr, die Fussgänger und Velofahrer. Wie sieht es mit den Parkierungsmöglichkeiten, mit dem Begegnungsraum, der Aufenthaltsqualität ganz allgemein aus?

Die oft diskutierte Vision eines Tunnels bis in Riethüsli ist eine Option, welche die nächste Generation anpacken müsste.



Auch wenn die Stimmbürger dem Kredit zustimmen – alleine kann Teufen die Mehrkosten für den Tunnel nicht stemmen. Beim Kanton hat das Volk das letzte Wort, wenn der Kantonsbeitrag über 5 Mio. Franken liegt. Ist es überhaupt realistisch, dass die Ausserrhoder den Teufnern dieses Geschenk machen?

Man muss sich tatsächlich bewusst sein, dass das nochmals eine gehörige Hürde ist. Die Differenz zwischen Tunnel und Doppelspur beträgt 46 Mio Franken. Wenn eine Mehrheit in Teufen am 30. November bereit ist, die 30 Millionen für den Tunnel in die Hand zu nehmen, bleibt immer noch eine Differenz von 16 Mio. Franken. Der Bund hat zwar gesagt, er würde sich beteiligen, aber er möchte zuerst wissen, wie viel die Bahnen, Appenzell Ausserrhoden, die übrigen Ausserrhoder Gemeinden aber auch die Kantone St.Gallen und Appenzell Innerrhoden sowie Teufen selber bereit sind zu zahlen.

Ab Dezember 2017 wird die neue Durchmesserlinie eröffnet. Das heisst auch, dass ab diesem Zeitpunkt neue, schlankere und leichtere Züge resp. Trams durch Teufen kurven. Weshalb kann man diese nicht weiterhin auf dem bisherigen Trasse resp. Tramgeleise durchs Dorf fahren lassen?

Wenn der Zug weiterfährt wie bisher, also auf einem Gleis, müssen bis Ende 2014 alle Übergänge gesichert werden, so verlangt das der Bund. Gemäss einer Vorstudie bedeutet das alleine zwischen dem Alten Bahnhof (Bibliothek) und dem heutigen Bahnhof 18 zusätzliche Signale (Anmerkung: Eine Barriere gäbe es beim Einlenker Schützenbergstrasse aber nicht auf dem Abschnitt alter – neuer Bahnhof). Beim Tram mit Doppelspur (= Strassenbahn mit anderer Gesetzgebung) fällt das weg. Weil Teufen noch keinen Entscheid gefällt hat, wurde der Dorfkern vorerst ausgenommen. Wir haben aber nur eine begrenzte Frist, um diese Vorgaben zu erfüllen.

Bei der Tunnelvariante wurde der Betrag von 5 Mio. Franken für die Dorfgestaltung genannt. Hat das Volk auch etwas zur Dorfgestaltung zu sagen, wenn der Tunnel abgelehnt wird?

Das ist ganz klar der Fall. Theoretisch stünden uns sogar mehr Mittel zur Verfügung, als wenn der Tunnel kommt. Es könnten Wünsche nach einer Begegnungszone oder gar einem unterirdischen Parkhaus auftauchen. Die Finanzkompetenzen des Gemeinderates sind bescheiden, das heisst, dass über die Dorfgestaltung abgestimmt werden muss, wenn diese mehr vorsieht, als zwingend notwendig ist.

Es geht für Teufen nicht primär um bahntechnische Fragen, sondern um Fragen des Lebensraums.

30 Mio. Franken für gut 800 Meter Tunnel sind ein erklecklicher Betrag. Kann sich das Teufen wirklich leisten?

Gerade das muss im Rahmen dieses Vorprojektes vertieft abklärt werden. Wir haben die 30 Mio. Franken noch nicht, und auch die flankierenden Massnahmen sind noch nicht bestimmt. Diese vertieften Abklärungen brauchen Zeit und Expertenwissen, und auch dafür setzen wir den Projektierungskredit ein.

Am 9. Februar ist die Abstimmung. Wären Sie erleichtert, wenn Nein gestimmt würde?

Diese Frage ist klar zu verneinen, auch wenn ein Ja zum Projektierungskredit einen Riesenaufwand nach sich zieht. Aber dafür haben wir dann eine qualifizierte Entscheidungsvorbereitung für den 30. November. Wenn das Volk aber sagt, wir wollen diese Fragen gar nicht genauer geprüft haben, dann ist das auch zu akzeptieren.



Die Task-Force Ortsdurchfahrt des Gemeinderates: Gemeindepräsident Walter Grob, flankiert von Finanzchef Markus Bänziger (links) und Daniele Schiro, Chef Betriebe und Sicherheit. Foto: EG

Das konkrete Vorgehen nach einem Ja zum Projektierungskredit:

«Im Zentrum steht die künftige Dorfgestaltung»

Am 9. Februar 2014 entscheiden die Teufner Stimmberechtigten über den Projektierungskredit. Am 21. Januar wurde die interessierte Bevölkerung im Lindensaal im Detail von Vertretern des Kantons, der Bahn, der Gemeinde sowie des beauftragten Büros informiert. Was der Gemeinderat mit dem Projektierungskredit bezweckt und welche Leistungen mit ihm finanziert werden sollen, fasst er im Folgenden zusammen.



Ausgangslage

Der Entscheid über die Ortsdurchfahrt muss bis Ende 2014 gefällt worden sein, damit die Appenzeller Bahnen die Auflagen des Bundes zur Sicherheit der Bahnübergänge erfüllen können. Verkehrsplanerisch könnte der Ausbau sowohl in der Variante «entlang der Ortsdurchfahrt» als auch in der Tunnel-Variante realisiert werden. Beide

Varianten ermöglichen eine dichtere Fahrplankonzeption und tragen zur erhöhten Verkehrssicherheit bei.

In einem ersten Schritt soll ein variantenunabhängiges Zukunftsbild für das Ortszentrum erarbeitet werden.

Ergebnisoffener und transparenter Prozess

Die Gemeinde Teufen blickt auf langjährige, kontroverse Diskussionen in dieser Frage zurück. Damit noch in diesem Jahr ein abschliessender Entscheid über die Varianten «Tunnel» oder «Doppelspur entlang der Ortsdurchfahrt» gefällt werden kann, ist der Gemeinderat an einer Objektivierung der Diskussion interessiert und bereit, die Thematik erneut vertieft und variantenneutral anzugehen und gleichzeitig die Frage der Dorfgestaltung zu prüfen. Zu diesem Zweck empfiehlt er einen professionell begleiteten Planungsprozess unter Einbeziehung der verschiedenen Interessenvertretungen durchzuführen. Dabei geht es weniger um bautechnische Aspekte, sondern vielmehr um die Auswirkungen der beiden Varianten auf die eigentliche Dorfgestaltung.

Warum ein Projektierungskredit?

Der Projektumfang und die für Generati-

onen prägende Weichenstellung für die Gemeinde Teufen sowie die zu erwartenden Kosten bei der Tunnelvariante bewogen den Gemeinderat zu einem etappierten Vorgehen mit vorangehendem Projektierungskredit und voraussichtlich anschliessendem Baukredit. Er sieht darin die beste Möglichkeit, Tragweite und finanzielle Auswirkungen der Varianten verlässlich abzuklären und somit grösstmögliche Planungssicherheit sowie eine fundierte Grundlage für den Entscheid über einen allfälligen Baukredit zu erreichen. Die Höhe des Projektierungskredits ist so bemessen, dass die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten bis zur Baukredit-Vorlage getragen werden können.

Effiziente Struktur

Angesichts des engen Zeitplans soll die Arbeit der bisherigen Gremien konzentriert werden. Dazu schuf die Gemeinde zum einen eine Taskforce, die sich aus Gemeindepäsident Walter Grob, Finanzchef Markus Bänziger und dem Leiter Ressort Betriebe und Sicherheit Daniele Schiro zusammensetzt. Ein Lenkungsausschuss bestehend aus der Taskforce, Vertretern von Kanton und Appenzeller Bahnen sowie der IG Dorfgestaltung, wird die Arbeiten führen. Eine neue Arbeitsgruppe, in der Mitglieder der bisherigen Arbeitsgruppe, der politischen Parteien, der IG Dorfgestaltung sowie Vertreter/-innen anderer Interessengruppen wie z.B. Gewerbe, Tourismus, Bildung und Experten mitwirken können, begleitet die Arbeiten.

Die Zukunft des Ortszentrums im Mittelpunkt

In einem ersten Schritt soll ein variantenunabhängiges Zukunftsbild für das Ortszentrum erarbeitet werden. Dieses behandelt primär die Nutzung und Gestaltung zentraler Ortsbereiche, beispielsweise für Wohnen, Arbeiten oder Versorgung und bezeichnet Begegnungsorte. Aber auch Themen wie Mobilität und Parkierung oder Freiräume und Erholung sollen darin behandelt werden. Im Mittelpunkt soll eine gemeinsame Zielvorstellung über die Nutzung des Ortszentrums stehen: Was möchte die Bevölkerung im Ortszentrum tun? Kaffee trinken? Einkaufen? Nur durchfahren? Das Zukunftsbild gibt Leitsätze für die Entwicklung des Ortszentrums vor.



Vertiefung der Varianten

Basierend auf dem Zukunftsbild werden die beiden zur Diskussion stehenden Varianten «Tunnel» und «Doppelspur entlang der Ortsdurchfahrt» von separaten Planerteams vertieft ausgearbeitet und auf ihre Chancen und Risiken hin un-

tersucht. Dabei wird für die Doppelspur-Variante auch eine Verlängerung bis Niederteufen geprüft. Schliesslich soll aufgezeigt werden, wie sich die jeweiligen Varianten auf die Gestaltung und die künftige Entwicklung des Ortszentrums auswirken. Was bedeuten sie jeweils für die verschiedenen Betroffenen wie z. B. Anwohner- und Fussgänger/-innen, Velo- und Autofahrer/-innen, Bahnbenützer/-innen und Gewerbe? Dafür werden die beiden Varianten für das Dorfzentrum visualisiert – und zwar für die ganze Ortsdurchfahrt, nicht nur für den zentralen Bereich rund um das Gemeindehaus.

Der Gemeinderat plant einen ergebnisoffenen und transparenten Prozess, in welchen er alle relevanten Akteure mit einzubeziehen versucht.

Was kostet es für die Gemeinde?

Auch die Kosten der beiden Varianten inklusive Aufwand für Umgestaltung werden im Rahmen der Vertiefung geschätzt, so dass die finanziellen Konsequenzen in den Entscheid einfließen können. Damit liegt dem Gemeinderat zum Ende der Sommerferien eine fundierte Entscheidungsgrundlage vor, um daraus die Bestvariante auszuwählen. Der abschliessende Entscheid wird von der Bevölkerung dann am 30. November 2014 gefällt.

Begleitung durch Arbeitsgruppe

Der Gemeinderat plant einen ergebnisoffenen und transparenten Prozess, in welchen er alle relevanten Akteure mit einzubeziehen versucht. Die Arbeitsgruppe dient dem gegenseitigen Austausch von Informationen, der Spiegelung von Ergebnissen sowie der Sicherung eines Multiplikatoren-Effekts in der breiten Öffentlichkeit. Sie trifft sich voraussichtlich zu drei rund 4-stündigen Workshops, an welchen die relevanten Fragen diskutiert werden. Die Themen werden von den beauftragten Fachplanern vorbereitet und sollen anlässlich der Workshops von der Arbeitsgruppe kommentiert, ergänzt oder angepasst werden. Zwischen den Workshops hat die Arbeitsgruppe ebenfalls die Ge-

legenheit, die Arbeiten zu begleiten. Die Form dieser Begleitung ist im Moment noch offen.

Arbeit in Workshops

Im ersten Workshop, der Anfang März stattfinden soll, sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Beteiligten auf Basis von ortsplannerischen Vorschlägen und Erfahrungen der beauftragten Büros abgeholt werden. Gemeinsam soll diskutiert werden, wie die Zukunft von Teufen aussieht und wohin sich das Dorfzentrum entwickeln könnte oder sollte. Die Ergebnisse des Workshops fliessen in die anschliessende Erarbeitung des Zukunftsbilds ein. Im zweiten Workshop (voraussichtlich im Mai) erhält die Arbeitsgruppe die Möglichkeit, Rückmeldungen zum erarbeiteten Zukunftsbild zu geben und Anforderungen für die Vertiefungsarbeiten zu den beiden Varianten zu formulieren. Die Vertiefungsarbeiten durch zwei separate Planerteams sollen von der eingesetzten Arbeitsgruppe begleitet werden.

Im August sollen dann die Ergebnisse aus den Vertiefungsarbeiten in einem dritten Workshop bewertet werden und Empfehlungen zuhanden des Gemeinderats ausgesprochen werden.

Information der Öffentlichkeit

Jeweils im Anschluss an die drei Workshops wird die Öffentlichkeit via Tüfner Poscht sowie über die Webseite der Gemeinde Teufen über die Ergebnisse informiert. Zusätzlich ist im Herbst eine öffentliche Veranstaltung mit ausführlichen Informationen zur Abstimmungsempfehlung des Gemeinderats geplant. GK



Im Mittelpunkt soll eine gemeinsame Zielvorstellung über die Nutzung des Ortszentrums stehen: Was möchte die Bevölkerung im Ortszentrum tun? Kaffee trinken? Einkaufen? Nur durchfahren?

Die Grafik zeigt den Ablauf des geplanten Prozesses: Zunächst wird ein varianten-neutrales Zukunftsbild für das Ortszentrum entwickelt. Auf der Basis werden die beiden Varianten vertieft, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Auswahl einer Bestvariante zu erzielen.

Grafik: zVg.



Bahntunnel von Teufen bis ins Riethüsli?

In Teufen ist wieder Bewegung in die Frage zur Verkehrsführung im Dorfkern gekommen. Einzelne Mitbürger haben dabei die Vision entwickelt, einen langen Tunnel vom Riethüsli bis zum Bahnhof Teufen als Alternative zum behördlichen Tunnelprojekt vom Stofel bis zum Bahnhof zu realisieren. Der Kanton, die Appenzeller Bahnen und die Gemeinde Teufen sind skeptisch.

Die Idee für einen Langtunnel ist nicht neu. Bereits im Jahre 2002 untersuchte Baudirektor und Bauingenieur Jakob Brunnschweiler persönlich die Möglichkeit, mit einem langen Bahntunnel vom Bahnhof Teufen bis ins Riethüsli zu gelangen. Der Tunnel wäre rund 2300m lang, also fast dreimal länger als der von den Behörden vorgeschlagene Tunnel vom Bahnhof zum Stofel.

Jakob Brunnschweiler prüfte damals sogar einen noch radikaleren Ansatz mit einem zweiten Tunnel ab Bahnhof in Richtung Bühler bis zur Goldibachbrücke. Der Bahnhof Teufen hätte zu einer Drehscheibe auf zwei Ebenen umgebaut werden müssen; unten die Bahn und oben die Busse. Denn einer der grossen Nachteile der radikalen Tunnelösung ist die Tatsache, dass weite Teile von Teufen und ganz Nieder-teufen mit der Lustmühle von der Bahn abgeschnitten würden, was eine neue Busverbindung entlang der Hauptstrasse nötig machte.

Ein zweiter Nachteil geht in dieselbe Richtung. Die zukünftigen modernen Züge, welche viel mehr Komfort bieten, leiser, behindertengerecht und günstiger im Unterhalt

sind sowie über kürzere Bremswege verfügen, kommen nicht möglichst nah zu den Kunden in Teufen, sondern verschwinden im Tunnel und kommen erst in St.Gallen wieder hervor.

Allerdings hat der lange Tunnel auch grosse Vorteile. Die vielen unfallträchtigen Bahnübergänge entlang der Kantonsstrasse verschwinden. Auf dem freiwerdenden Bahntrasse von der Lustmühle ins Riethüsli könnte ein Radweg realisiert werden. Die Fahrplanstabilität wird verbessert und die Fahrzeit aus Innerrhoden und dem Rotbachtal nach St.Gallen verkürzt sich deutlich.

Aber wie vergleicht und bewertet man solche Varianten?

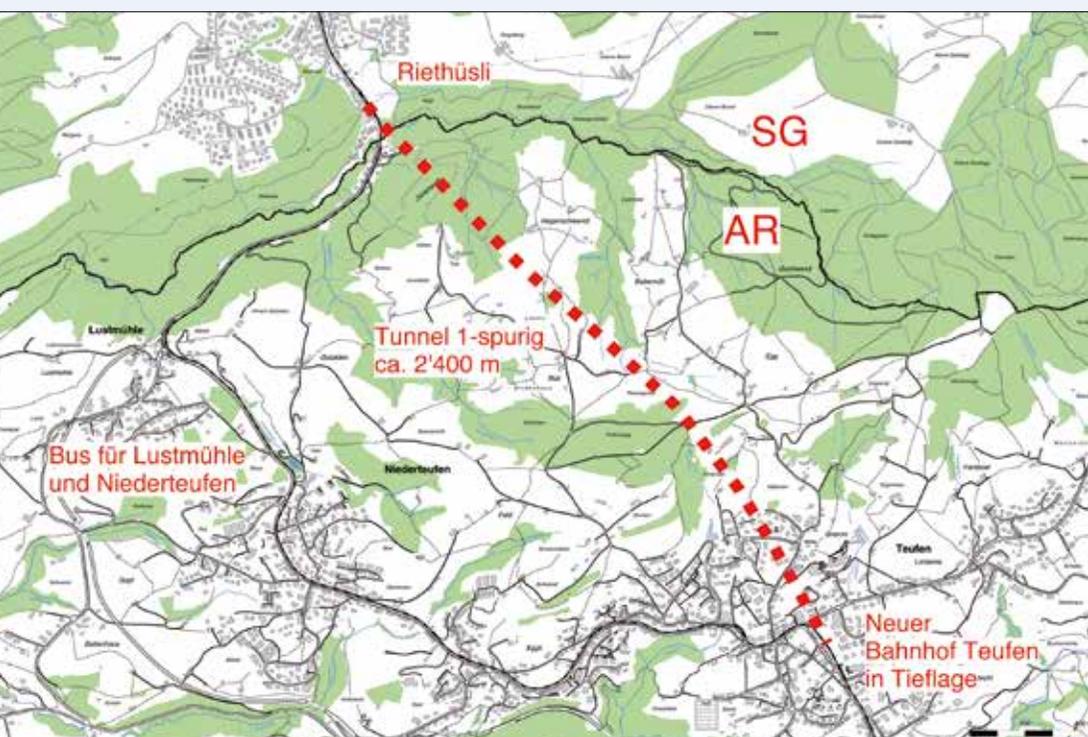
Es gibt dazu standardisierte Bewertungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr. Dabei handelt es sich um eine erweiterte Kosten/Nutzen-Analyse, welche neben rein monetarisierbaren Indikatoren (Franken/Menge/Jahr) auch beschreibende Indikatoren auflistet. Zu den ersten gehören die Abschreibungen, die Betriebskosten, die

Unterhaltskosten, die Unfallkosten oder die Reisezeitgewinne. Zu letzteren gehören etwa das Potential für die Gemeindeentwicklung, die Option auf zusätzliche Haltestellen, die Auswirkungen während der Bauphase oder das Landschaftsbild.

Wie stehen die Nachbarkantone St.Gallen und Appenzell Innerrhoden, der Bund und die übrigen Aktionäre der Appenzeller Bahn dazu?

Der Gemeinde Teufen gehören nur rund 1% der Bahnaktien, sie kann also niemals allein in diesen Fragen entscheiden. Baudirektor Jakob Brunnschweiler hat die Kantonsvertreter von St.Gallen und Appenzell Innerrhoden über das behördliche Tunnelprojekt Bahnhof – Stofel informiert und eine eher reservierte Haltung gespürt. Kritisiert wird die fehlende Einbettung in die gegenwärtigen Planungen und die hohen Kosten. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat in den vergangenen Jahren intensiv mit den Nachbarkantonen, den Gemeinden und dem Bund die verkehrlichen Herausforderungen und die notwendigen Investitionen im Grossraum St.Gallen geplant. Resultate sind das breit abgestützte Agglomerationsprogramm mit dem Grossprojekt Durchmesserlinie, die S-Bahn- und Schnellzugkonzepte und die weitere Investitionsplanung der Appenzeller Bahnen auf dem restlichen Schienennetz. Die Durchmesserlinie hat bereits alle politischen Hürden genommen und ist in der Detailplanung, die S-Bahn wurde mit Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2013 bereits umgesetzt.

Die Kosten eines langen Tunnels würden nahe bei Fr. 200 Mio. liegen. Es ist niemand bereit, jetzt diese Kosten zu tragen, zumal das Einzugsgebiet von Teufen, Bühler, Gais und Appenzell auch in Zukunft nur rund 30'000 Einwohner- und Einwohnerinnen umfassen wird. Das ist deutlich zu wenig, um eine so grosse Investition volkswirtschaftlich zu rechtfertigen. Niemand will die rundum abgestimmten Planungen jetzt wieder über den Haufen werfen. Die Vertreter von Kanton, Appenzeller Bahnen und Gemeinde Teufen werden darum die Idee eines Langtunnels bis ins Riethüsli nicht weiter verfolgen. pd.



Weitere Auskunft erteilen: Jakob Brunnschweiler, Regierungsrat, Tel. 071 353 65 51; Urban Keller, Kantonsingenieur, Tel. 071 353 65 00.

Ortsdurchfahrt: Busbetrieb ist keine Alternative

Ein immer wiederkehrender Diskussionspunkt um die Linienführung der Appenzeller Bahnen durch Teufen ist ein Ersatz der Bahn durch einen Busbetrieb. Weder aus Sicht der Gemeinde, noch des Kantons und der Appenzeller Bahnen ist dies eine Option.

Die öffentliche Diskussion in Teufen hat erneute Überlegungen nach einem Ersatz des Bahnbetriebes durch Busse aufkommen lassen. Der Ersatz der Bahn durch einen Busbetrieb wurde bereits mehrfach in den vergangenen Jahrzehnten auf seine Realisierbarkeit geprüft und verworfen. So haben Studien im

Auftrag der Kantone AR, AI und SG sowohl 1970 als auch 1997 ergeben, dass die Vorteile der Bahn gegenüber dem Bus überwiegen.

Der ausgewählte neue Zug der Appenzeller Bahnen.

Foto: zVg.



Aus der Machbarkeitsstudie

Nachfrage bestimmt Verkehrsmittel

Die täglichen Erfahrungen im Eisenbahnbetrieb zeigen, dass besonders zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend die Pendlerfrequenzen stetig zunehmen. Für die Linie St.Gallen – Gais – Appenzell wird zudem eine überdurchschnittliche Verkehrszunahme prognostiziert. Der Transportbedarf ist zu gross, um mit einem Busbetrieb bewältigt zu werden.

Klare Kundenvorteile der Bahn sind die höhere Anzahl Sitzplätze und der Fahrkomfort. Zu Spitzenzeiten können die Frequenzen erheblich schwanken, so dass im schlechten Fall zu wenig Busse zur Verfügung stehen und die Fahrgäste an der Haltestelle stehen

gelassen werden. Die Bahn verfügt hier aufgrund des grösseren Platzangebotes über eine höhere Flexibilität. Deshalb bedienen die Appenzeller Bahnen seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 ihren früher im Busbetrieb angebotenen Frühkurs von 06:22 Uhr ab Teufen in Richtung St.Gallen wieder durch einen Zug.

Zu den Randzeiten bei tiefen Fahrgastzahlen und wenig Strassenverkehr kann eine Buslösung überzeugen, deshalb stellen die AB am Abend zu den schwächer frequentierten Zeiten auf einen Busbetrieb um.

Kapazitätsengpass auf den Strassen

Aber auch auf den Strassen ist ein Verkehrswachstum prognostiziert. Die Staus auf der

Teufenerstrasse in Richtung Stadt nehmen zu. Davon wäre auch eine Buslösung betroffen, da keine eigene Busspur vorhanden ist. Eine solche könnte selbst mit dem Wegfall des Trassees der AB nicht durchgehend realisiert werden. Die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherung in St.Gallen wären nicht gegeben. Regelmässige Verspätungen wären die Folge.

Durchmesserlinie

Mit der Zustimmung der Kantone AI, AR und SG und des Bundes zum Bau und Betrieb der Durchmesserlinie (DML) und zur Beschaffung von neuem Rollmaterial sind die jüngsten politischen Entscheide klar zu Gunsten der Bahn und gegen einen Busbetrieb gefällt worden.

Appenzeller Bahnen AG

«Das Petitionskomitee hat ein erstes Ziel erreicht»

Die im 2009 lancierte Petition «Stopp Bahn-Doppelspur» verfolgte das Ziel, den Bau der Bahn-Doppelspur zu verhindern.



Urs Nef, Mitinitiant der Petition «Stopp Bahn-Doppelspur». Foto: zVg.

Heute – fast fünf Jahre nach dem Einreichen der Petition, sind die Nachteile der Bahn-Doppelspur in Bezug auf die Sicherheit für VelofahrerInnen und Fussgänger immer noch dieselben.

Leider ist genau dieser Aspekt in den jüngsten Diskussionen etwas in Vergessenheit geraten. Besonders darum, weil entgegen den ursprünglichen Aussagen der Bahnverantwortlichen, dass die Zugskompositionen nicht auf der Doppelspur-Strecke kreuzen sollen, anscheinend doch keine Gültigkeit mehr hat. Stellen Sie sich vor, wenn morgens bei leichtem Regen und Dunkelheit, bei dichtem Auto- und Lastwagenverkehr, wenn Schüler mit ihren Fahrräder unterwegs sind, auch noch Zugskompositionen auf der engen Strecke kreuzen.

Die bevorstehende Abstimmung über den Projektierungskredit befürworte ich. Dies weil die Petitionäre immer darauf hingearbeitet haben, dass die Tunnelvariante nochmals ernsthaft geprüft wird und die Bevölkerung mitentscheiden soll. Aus dieser Perspektive hat

das Petitionskomitee nun wenigstens ein Ziel erreicht. Wichtig ist dabei auch, dass der Druck auf die Behörden nie nachgelassen hat und mit der Bewegung «IG Dorfgestaltung» neuer Schwung in die Diskussion gekommen ist.

Nach Jahren des Stillstands stehen wir endlich wieder vor der Möglichkeit, einen konkreten Schritt vorwärts zu kommen und uns zwischen einer Doppelspur und einer finanzierbaren Tunnel-Variante zu entscheiden. Das Nein zum Projektierungskredit wäre ein Ja zur Doppelspur und das Aus für die Tunnellösung. Persönlich ist es mir darum unverständlich, dass sich die SVP und SP dieser Diskussion verschliessen wollen. Konzentrieren wir uns jetzt auf das Machbare und wir versuchen auf diese Weise, die Situation konkret zu verbessern. Ich wünsche, dass all die Unterzeichnenden der Petition «Stopp Bahn-Doppelspur» ein deutliches Ja zum Projektierungskredit einlegen und uns ermöglichen, selbst über die Linienführung der Bahn in Teufen mitzuentcheiden.

IG Dorfgestaltung: «Ja zum Projektierungskredit, aber ...»

Die IG Dorfgestaltung sagt Ja zum Projektierungskredit «Ortsdurchfahrt Teufen/Neugestaltung Dorfzentrum». Sie ist überzeugt, dass sich eine Investition für unser Dorf von CHF 360'000 für ein Vorhaben mit Kosten in der Grössenordnung von CHF 19 bis 65 Mio. rechtfertigt.



Urs Alder, Mitglied des Lenkungsausschusses. Foto: EG

Gleichzeitig zeigt sich die IG erfreut, dass der Gemeinderat auf ihr Anliegen eingegangen ist und sich beim Projekt professionell begleiten und unterstützen lässt. Für ein Vorhaben von dieser Komplexität ist dies ein absolutes Muss.

Dass der Gemeinderat den Teufnerinnen und Teufnern einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 360'000 zur Abstimmung vorlegt und sich nicht einfach hinter dem eigenen Kompetenzbereich von bis zu Fr. 300'000 verbirgt, wertet die IG Dorfgestaltung als einen umsichtigen Entscheid, der den Gemeindegewohnern gegenüber Transparenz und Offenheit vermittelt. Genau dies wünscht sich die IG auch in der künftigen Vorgehensweise und hinsichtlich der weiteren Kommunikation, welche zwischen Gemeinde und Kanton noch besser abgestimmt werden muss.

Die IG hat sich an ihrer letzten Sitzung mit dem Gemeinderatsausschuss dafür eingesetzt, im Projekt unbedingt auch eine Verlängerung der Doppelspur nach Niederteufen zu prüfen. Anlässlich der Gemeindeorientierung vom 21. Januar 2014 hat die IG erfreut davon

Kenntnis genommen, dass dies nun im Projekt vorgesehen ist.

Es ist der IG wichtig, dass alle zur Diskussion stehenden Varianten/Untervarianten und Ideen ernst genommen und sorgfältig geprüft werden. Dabei muss in der Zusammenarbeit mit externen Raumplanungs- und Verkehrsingenieuren zwingend die Chance genutzt werden, neuen oder weiteren Ansätzen und Ideen im Zusammenhang mit der Verkehrsführung und der Dorfgestaltung Raum zu geben und offen gegenüber zu stehen. Dies selbstverständlich immer mit dem klaren Ziel vor Augen, unser Dorf von der Linde bis nach Niederteufen für alle Interessengruppen attraktiv und lebenswert zu gestalten und nachhaltig in die Zukunft zu führen.

In diesem Sinne wäre eine Ablehnung des Projektierungskredits am 9. Februar 2014 eine verpasste Chance für unser Dorf!

FDP Teufen: Echte Auswahl ermöglichen



Am FDP-Stamm haben sich die Teilnehmer grossmehrheitlich für den Projektierungskredit «Ortsdurchfahrt Teufen/Neugestaltung Dorfzentrum» ausgesprochen.

Die Appenzeller-Bahn müsste bei einem einspurigen Verkehr sämtliche Bahnübergänge und das Trasse sichern. Dadurch würde bei jeder Zugsdurchfahrt der gesamte Verkehr (von Fussgänger bis Automobil) im Dorfzentrum vollständig blockiert. Der Gemeinderat schlägt deshalb vor, die AB dort als Trambahn zu führen. Das heisst vom «Stofel» bis zum Bahnhof Teufen würde die Bahn in jeder Richtung mit dem übrigen Verkehr zusammen auf dem Strassenkörper «mitrollen».

Die Diskussionsteilnehmer waren sich nicht einig, ob sie einem Tunnel oder der Tramvariante den Vorzug geben würden. Auf jeden Fall sollten aber die Stimmbürger – voraussichtlich am 30. November 2014 – über diese beiden Möglichkeiten abstimmen können.

Der Findungsprozess darf nicht blockiert werden. Es könnten sowohl mutige, zukunftsweisende, aber teure Lösungen möglich werden, wie auch eine innovative Trambahn. Diese Auswahl ist aber nur möglich, wenn der Projektierungskredit vom Volk bewilligt wird.

Ein Nein zum Projektierungskredit würde bedeuten, dass eine Bahntunnel-Variante nicht mehr in Frage käme und die Trambahn (Doppelspur) ausgeführt würde. Mit einem Ja zu dem Kredit kann eine breite Diskussion in der Bevölkerung stattfinden. pd.

SVP Teufen: Ohne echte Auswahl macht es keinen Sinn



Der Vorstand der SVP Teufen lehnt diesen noch unvollständigen Planungskredit am 9. Februar 2014 ab.

Am 9. Februar 2014 werden die Stimmbürger von Teufen über einen Planungskredit von Fr. 360'000.- abstimmen. Ein Projekt dieser Tragweite braucht selbstverständlich einen planerischen Vorlauf. Was nun aber planerisch und strategisch auf diese Weise angepackt werden soll, kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein, umso mehr lediglich zwei Varianten erfasst werden.

Die Stimmbürger erwarten bei Projektierungskosten in dieser Höhe und einem Generationen-Projekt dieser Tragweite eine umfassende Abklärung aller möglichen Varianten. Alles andere wäre eine politische Mogelpackung.

Die lange Tunnelvariante bis ins Riethüsli wurde mehrfach als optimaler und zukunftsorientierter Lösungsansatz ins Spiel gebracht. Bei einem umfassenden Planungskredit von 360'000 Franken darf man zumindest eine realistische Kostenanalyse dieser langen Tunnelvariante als Entscheidungsgrundlage erwarten.

Ebenso fehlt eine Machbarkeit- und Kostenanalyse, um die Doppelspur bis nach Nieder-teufen zu verlängern. Auch für diesen Gemeindeteil wäre es sinnvoll, eine Verbesserung der Sicherheit durch die Aufhebung aller risikobehafteten Bahnübergänge als weitere Variante aufzuzeigen.

Es macht wenig Sinn, in eine Planungsarbeit zu investieren, die die Auswahl einschränkt und ein Präjudiz schafft. Die langfristige beste Lösung für Teufen kann nur getroffen werden, wenn der Planungskredit also alle möglichen Varianten mit Kostenfolgen aufzeigt.

Es geht der SVP Teufen also nicht darum, eine wertvolle Planung zu vereiteln, sondern diese sinnvoll zu erweitern, um dem Bürger schliesslich das geeignetste Projekt empfehlen zu können, das letztlich auch zur optimalen Dorfplatzgestaltung führt. pd.

SP Teufen: Mit Doppelspur Zentrum aufwerten



Die Ortsgruppe der SP Teufen hat die Frage des Projektierungskredits an ihrer Mitgliederversammlung kontrolliert. Die Anwesenden sprechen sich einstimmig für die Doppelspurvariante aus und lehnen den Bau eines Tunnels ab.

Mit der Tunnelvariante wären die Investitionsmöglichkeiten der Gemeinde auf zu lange Sicht gebunden. Aus diesem Grund lehnt die SP Teufen den Projektierungskredit mehrheitlich ab.

Der SP Teufen ist es wichtig, schon jetzt Klarheit zu schaffen und so Zeit zu gewinnen. Mit der Doppelspurvariante verfügt die Gemeinde bereits über ein ausgearbeitetes und finanzierbares Projekt. Das Miteinander des Individualverkehrs und die Doppelspur-Tramführung auf der Strasse führen zu einer Verlangsamung und Verkehrsberuhigung und damit zu einer Aufwertung des Dorfkerns. pd.