

## DUETT

Auf der Siegfriedkarte aus dem 19. Jahrhundert ist die Gemeinde mit zwei räumlich separierten Ortsteilen Schmitter und Diepoldsau eingezeichnet, die dazwischen liegende leere Mitte ist vorwiegend landschaftlich geprägt. Der Bau der Hauptstrasse von Heerbrugg nach Diepoldsau / Hohenems bewirkte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine neue Ausrichtung von Diepoldsau. Die bis anhin untergeordnete leere Mitte wurde dabei ins Zentrum gerückt und eine neue räumliche Geometrie eingeführt.

Der Projektvorschlag DUETT knüpft an die Entwicklungsgeschichte von Diepoldsau an. Im Gegensatz zur heutigen Situation mit zerstückelten Freiräumen schlagen die Projektverfasser eine neue Mitte als zusammenhängender, übersichtlicher und durchlässiger Freiraum vor. Zentrales Element des Freiraumsystems sind zwei Plätze mit unterschiedlichen Qualitäten: Dorfplatz und Baumplatz. Sie werden zum wichtigen Hauptmerkmal des Zentrums.

Die Bebauung und die Freiräume orientieren sich an der historischen Geometrie des Zentrums. Die Kantonsstrasse wird zwischen den beiden Knoten Freihof und Sonne in die alte Geometrie des Zentrums zurückgedreht. Die vorgeschlagene Ausrichtung der Verkehrsachse führt zu einer logischen Integration der Strasse in die Freiräume und zu einer bedeutend weniger dominierenden Wirkung des Verkehrs. Mit der geringfügigen Verlegung der Strassenachse wird die Perspektive der Autofahrer – welche heute gradlinig durchs Zentrum führt – unterbrochen. Damit entsteht eine natürliche optische Bremswirkung, die sich auf die Fahrgeschwindigkeit der Autofahrer beruhigend auswirkt.

Die beiden zentralen Freiräume Dorfplatz und Baumplatz prägen das Zentrum. Der Dorfplatz ist als multifunktionaler, öffentlicher Platz mit Bushaltestelle und Veloabstellanlage konzipiert. An der Nordwestseite geht der Platz in die schöne Begegnungszone Steigstrasse über. Die bestehende Bebauung mit dem Freihof wird aufgewertet und gestärkt. Auf der Südseite der Tramstrasse schlagen die Projektverfasser als Gegenstück einen Baumplatz mit Bushaltestelle und vielfältigen Nutzungen unter schattenspendenden Baumkronen vor.

Die beiden zentralen Freiräume werden von mehreren neu geplanten Bauten gefasst. In einer ersten Etappe kann die „Alte Post“ erhalten bleiben, soll aber in Zukunft durch einen Neubau mit zentraler Bedeutung für die räumliche Definition der Freiräume ersetzt werden. Anstelle der neuen Post schlagen die Projektverfasser zwei Neubauten vor. Die Kantonsstrasse kann unabhängig von allen anderen Bauetappen realisiert werden. Die vorgeschlagene Bebauung ist bezüglich Lärmimmissionen und Freiraumqualität nicht optimal. Es ist eine Gebäudesetzung vorzuschlagen, die eine bessere Nutzung der Freiräume zulässt und weniger dem Lärm ausgesetzt ist. Mit dem neuen Dorfplatz kann auch die Erweiterung der vorgeschlagenen Tiefgarage erfolgen. Die weiteren Etappierungsschritte für die Hochbauten sind weitgehend unabhängig und flexibel gestaltbar.

Als Verkehrslösung schlägt das Projekt DUETT für die beiden Knoten Freihof und Sonne eine Steuerung mit Lichtsignalanlagen und ähnlicher Spuraufteilung wie heute vor. Dank wegfallenden Fahrbeziehungen kann insbesondere am Knoten Freihof punkto Leistungsfähigkeit Reserve gewonnen werden. Diese Leistungsreserve kann dazu benötigt werden, um den zusätzlichen mittleren Fussgängerübergang zu steuern. Inwiefern dieser mittlere gesteuerte Fussgängerübergang die Leistung des Gesamtsystems beeinträchtigt, lässt sich mit detaillierten Koordinationsüberlegungen eruieren. Bei ausserordentlichen Spitzenstunden sinkt die Verkehrsqualität analog zu heute – das Verkehrsproblem solcher Spitzenstunden kann aber nicht innerhalb des vorgegebenen Perimeters gelöst werden. Für Velofahrende sind praktisch für alle Fahrbeziehungen separate Velostreifen und vorgelagerte Velohaldebalken vorgesehen. Die hoch frequentierte Fuss- und Veloverbindung Steigstrasse – hintere Kirchstrasse soll konsequent über den mittleren, gesteuerten Fussgängerstreifen und den verlängerten Veloweg geführt werden, was als sehr positive Lösung beurteilt wird. Um die Leistungsfähigkeit auf der Hauptachse und das Nebeneinander von Lastwagen und Velos entlang der Hauptachsen zu gewährleisten, müssen weitere Überlegungen zu den Schleppkurven und zur Veloführung gemacht werden. In Diepoldsau wendende Busse können ihre Ausgleichszeiten abhalten, ohne die Haltestelle für durchfahrende Busse zu beeinträchtigen. Die Haltestelle auf der Hohenemserstrasse Fahrtrichtung Ost blockiert jeweils kurzzeitig den MIV und sollte deshalb möglichst wenig belegt werden (wendende Busse besser nur auf dem Dorfplatz halten lassen).

Den Projektverfassern ist es gelungen ein wegweisendes Konzept für die Zentrumsentwicklung von Diepoldsau vorzuschlagen. Die heute wenig attraktive Dorfmitte wird zu einem hochwertigen, zusammenhängenden und durchlässigen Freiraumsystem mit zwei neuen Plätzen umgestaltet. Die wiedergefundene Geometrie des Zentrums, an welcher Plätze und Neubauten ausgerichtet werden, stärkt die räumliche Präsenz der Dorfmitte und rückt die Hauptstrasse in den Hintergrund.