**Überblick in 20 Minuten**

**..Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**



**in Netzstrategie Raum DHAMK 28.Mai 2018**

**..Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**

 **in „Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau“ 25.Jan.19**

**..Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**

 **in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal**

**..Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**

**Im Agglomerationsprogramm AP4 4.Mai 2018**

**..Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**

**Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich**

**Zusammenstellung der wichtigsten Kapitel aus den verschieden Mobilitätsstrategien. Zusammengetragen und Meinung: Sieber Jakob Nollenstrasse 1 9444 Diepoldsau 6.11.2018**

**Was bewirkt SüdRing Diepoldsau**

**in Netzstrategie Raum DHAMK 28.Mai 2018**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **Die Aufgaben der Netzstrategie Raum DHAMK** | Die Stossrichtungen der Untersuchung werden mit folgenden drei Aufgaben charakterisiert ( S. Zusammenfassung Strategiebericht)(1) Wie kann das Siedlungsgebiet von Diepoldsau möglichst entlastet werden, ohne dabei die Gemeinden im mittleren Rheintal zusätzlich zu belasten, und wie können gleichzeitig übergeordnete verkehrliche Effekte entsprechend gelenkt werden?(2) Wie können die verkehrsintensiven Nutzungen und Betriebsgebiete optimal an das übergeordnete Netz angeschlossen werden?– Makroebene: Optimale Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn (v.a. A14) unter Einbezug des geplanten neuen Anschlusses L45– Mikroebene: Kapazität und Leistungsfähigkeit der Anschlüsse(3) Wie kann die LKW-Abfertigung mittelfristig bis zur Realisierung „Autobahnverbindung“1optimiert werden und welche Bedürfnisse müssen dabei berücksichtigt werden? | Zus.fassg. S. I | (1)Die verkehrlichen Wirkungsanalysen zeigen, dass die Wirkung zur Entlastung der OrtsdurchfahrtDiepoldsau umso stärker ist, je näher eine neue Strasse bei der zu entlastenden Siedlungsdurchfahrtliegt, und je besser die neue Strasse an das bestehende Netz angeschlossen wird. „Anschluss an Unterdorfstrasse entlastet Ortsduchfahrt“(2**)“Entflechtung Knotenpunkt vor Schrägseilbrücke ergibt optimalerern Anschluss an die Autobahn**.“„**Geschlossener Zollübergang für LKW/PW lenkt Verkehr aus L45 auf den Südring ->Autobahn“**(3) LKW Abfertigung künftig in Wolfurt  |
| **Situationsanalyse. Ziele** | Diese sind deutlich stärker innerhalb der Landesgebiete auf den beiden Seiten der Grenze, als über die Grenze hinweg.Dabei spielen nebst den Handelsgütern auch die lokalen resp. regionalen Kiestransporte eine starke Rolle betreffend die Belastung der Siedlungsgebiete. | 3 | „**Alle Kiestransporte aus Hohenems werden auf den Südring geleitet.**Auch Kiestransporte mit Bestimmungsort Diepoldsau“ |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl.Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
|  | Auffällig ist die starke ungleichmässige Belastung der Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit ca. 23‘000 Fahrzeugen DWV westlich Diepoldsau Richtung Widnau und ca. 13‘600 Fahrzeugen DWV beim Zoll Hohenems. Im Natur- und Siedlungsraum bestehen Zäsuren durch Rhein, Hochleistungsstrassen und Landesgrenzen | 4 | SüdRing verläuft nur auf Gemeindegebiet“**SüdRing –Regime ergibt nur internen Verkehr**. Max. 7700 Fahrz/ Tag (DTV)13600 Fahrz.DWV am Zoll werden umgeleitetUnd nach Rheinquerung aufgefächert |
|  | Anhang A4 zeigt die heutigen grenzüberschreitenden Strassengütertransporte, unterteilt nach Handelsgütern und Kiestransporten sowie die geplanten Routen für zukünftige Zollübertritte. | 5 | „Zollübertritte werden in Wolfurt künftig abgewickelt“„Kiestransporte aus Österreich nur über SüdRing möglich.“ |
| **Strategievarianten** | Bei deren Entwicklung wird der Fokus vorerst auf die drei einzelnen Aufgaben Diepoldsau entlasten, Betriebsgebiete erschliessen und LKW-Abfertigung optimieren gelegt. | 5 | „**Südring entlastet Diepoldsau zu 60 %“**Betriebsgebiete sind mit Werkstrassensanschlüssen an den SüdRing angeschlossen.LKW Abfertigung in Wolfurt“ |
| **S1: ÖV-„Befreiungsschlag“** | Erwartete Effekte:- Steigerung der Zuverlässigkeit- Minimierung Umweltbeeinträchtigung- Aufwertung der Siedlungsgebiete- Attraktivierung der Standortgunst | 6 | „**SüdRing entlastet Durchgangsverkehr zu 60 %.** **öV ohne Stau auf Busspur unterwegs**, Siedlungsgebiete werden entlastet, Gemeinde ohne Durchgansverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“ |
| **S2: Optimierung bestehendes System** | Erwartete Effekte:- Umgestaltung Ortsdurchfahrten- Knotenoptimierungen- Anpassungen Verkehrsregime- Optimierung Zollabfertigung | 6 | **„Ortsdurchfahrt um 60% reduziert!**Knoten vor Schrägseilbrücke wird massiv entlastet, die Anpassung des Verkehrsregime ermöglicht erst die optimale Verkehrsumleitung. Zollabfertigung in Wolfurt. Stauraum auf Südring vorhanden“  |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **S3: Strassenverbindung zwischen beiden Rheinseiten** | Erwartete Effekte:- Verkürzung der Reisezeiten- Erhöhung der Verkehrssicherheit- Aufwertung der Siedlungsgebiete- Attraktivierung der Standortgunst |  | „Staubildung wird stark reduziert.**Verkehrssicherheit auf Schnellstrasse wesentlich höher als auf Hauptstrasse (** siehe Statistik ) **Gemeinde ohne Durchgansverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“** |
| **Verkehrliche Wirkungen** | Die L45 wird im Referenzzustand 2030 als realisiert vorausgesetzt, MK 3.1, MK3.2, MK3.3 und MK3.8 liegen im Einflussbereich dieser geplanten L45. Für die MK3.1 und MK3.8 wird der Ausbau vom ¾ Anschluss zum Vollanschluss L45 im Rahmen von Flankierenden Massnahmen angenommen,im Gegensatz zu den Varianten MK3.2 bis MK3.7. Dieser Ausbau vom ¾ Anschluss zum Vollanschluss L45 wurde im Verkehrsmodell für MK3.1 und MK3.8 entsprechend berücksichtigt. Die grösste Entlastungswirkung zeigt sich für MK3.2 und MK3.3Diese beiden Varianten leiten den heutigen Durchgangsverkehr durch Diepoldsau am effizientesten weg von der Tram- und Hohenemsstrasse. Die zwischen Diepoldsau und Kriessern gelegenen Netzverbindungen gemäss MK3.4, MK3.5 und MK3.6 entlasten die Ortsdurchfahrt Diepoldsau weniger, entlasten dafür auch Kriessern. Die stärkste Bündelung von Verkehrsströmen weist die Verbindung gemäss MK3.4 mit einem DWV von ca. 14‘300 Fahrzeugen pro Tag auf.  | 11 | „Der anfallende Verkehr auf L45 Richtung Schweiz wird über den Südring aufgefächert. **SüdRing – Regime ergibt die mit Abstand effizienteste Entlastungswirkung auf den heutigen Durchgangsverkehr. „** |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **Zwischenent-****scheidungen** | IG beantragt, die Netzverbindungen gemäss MK3.2, MK3.3, MK3.4 und MK3.5 hinsichtlich verkehrs-und bautechnischer sowie umwelt- und planungsrechtlicher Machbarkeit zu vertiefen und anschliessend ggfs.der Nutzwertanalyse zu unterwerfen. Dabei kommt der starke Wunsch nach einer möglichst weitgehend unterirdischen Führung neuer Strassenverbindungen bei allen vier Lösungsansätzen zum Ausdruck. Das MK3.8 wird trotz besserer Kosten-Wirksamkeit als beispielsweise MK3.5 nicht zur Weiterbearbeitung bestimmt; insbesondere wird der verkehrliche Entlastungseffekt als relativ schwach und die siedlungsnahe Trennwirkung als stark beurteilt. Die Varianten MK3.1, MK3.6, MK3.7 und MK3.8 werden vorderhand nicht weiter vertieft. Auf diese Lösungsmöglichkeiten soll jedoch wieder zurückgegriffen werden können, wenn sich aus der ersten Gruppe keine erfolgsversprechende Lösung abzeichnen sollte. | 14 | „**SüdRing wir oberirdich geführt, Grundwasser wird nicht tangiert, hohe Kosten-Nutzeffekt.**Bautechnische Hindernisse (kein Tunnel) sind keine vorhanden. **Entlastungswirkung enorm!!****SüdRing ist die erfolgversprechenste Lösung. Eine Nutzwertanalyse wird dies bestätigen“** |
| **Linienführungen MK3.2, MK3.3 (*ohne* und *lang*), MK3.4 Nord, MK3.4 Süd und MK3.5** | Betreffend MK3.4 hat sich gezeigt, dass bei den gegebenen dreidimensionalen Raumverhältnissen von A13, neuer Rhein, „Insel“ Diepoldsau, alter Rhein, A14 eine nördliche und eine südliche Linienführung zu sehr unterschiedlichen Lösungen führen. Die nördliche Variante MK3.4 Nord bietet die Möglichkeit, als *hochrangige Strassenverbindung* den alten Rhein zu unterqueren.Allerdings ist damit zur A14 nur ein Halbanschluss aus / in Richtung Norden möglich. Die südliche Variante MK3.4 Süd ermöglicht einen Vollanschluss an die A14 mit Anschluss Altach und Kieswerk; sie entspricht damit einer *Landesstrasse*. Sie verläuft vollständig oberirdisch, teilweise in Hochlage, da sie die relativ hoch gelegenen Dämme des alten Rheins quert. | 15 |  |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **Grundwasserrechtliche Genehmigungs-****fähigkeit** | Die projektspezifisch neu erstellten, detaillierten hydrogeologischen Profile im Anhang A13 (M16) bilden die Basis für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der MK3.2, MK3.3 lang,MK3.4 Nord und MK3.5 bezüglich Grundwasser. MK3.4 Süd als vollständig oberirdisch verlaufende Verbindung, ohne Einfluss auf die Grundwassersituation, wird hier nicht mitbehandelt. Es werden insbesondere die quantitativen Veränderungen des Grundwasserdurchflusses aufgezeigt Abbildung 9 fasst die Erkenntnisse der Beurteilung durch die Fachgruppe Grundwasser, bestehend aus Vertretern der zuständigen Umweltämter, Experten des Projektes Rhesi sowie den Fachplanern, zusammen (weitergehende Feststellungen der Fachgruppe Grundwasser siehe Anhang A13, Protokoll des Fachgesprächs vom 20.10.2015). | 18 | **„SüdRing verläuft vollständig oberirdisch.“****Betr. Grundwasser muss SüdRing nicht mehr weiter untersucht werden“****„Minimaler geforderter Abstand zum Grundwasser wird eingehalten „** |
|  | Angesichts der tiefen Wahrscheinlichkeit der Genehmigungsfähigkeit bzgl. Grundwasser undweiterer bedeutender Nachteile (MK3.2: temporäre Eingriffe im Siedlungsgebiet während der mehrjährigen Bauzeit; schwerwiegende Beeinträchtigungen des Ortsbildes und der Erschliessungsstruktur bei den Anschluss- / Portalbauwerken; MK3.4 Nord: schlechte anschlussmöglichkeit an die A14: nur Halbanschluss und entsprechend ungünstigen verkehrlichen Wirkungen)beschliesst die Projektleitung, die Variante MK3.2 und MK3.4 Nord in der NWA vorderhand nicht zu behandeln. Dieser Entscheid beruht auch darauf, dass kaum oder nur sehr bedingt genehmigungsfähige,Lösungsansätze erst Bedeutung gewinnen werden, wenn keine besserenHandlungsoptionen vorliegen. Weil solche jedoch vorliegen werden die Varianten mit gewichtigen Nachteilen nicht weiterverfolgt. | 18 | „**SüdRing macht all diese Einschränkung überflüssig. Er ist die optimale Handlungsoption.“** |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **8.2 Fazit hinsichtlich Aufgabe (1) Entlastung Siedlungsgebiete** | Angesichts der zu erwartenden Belastung einer neuen Verbindung von deutlich unter 20‘000DWV wird kein Autobahn-Standard (Nationalstrasse bzw. Bundesstasse) sondern eine 2-spurigeVerbindung mit Gegenverkehr auf Ebene Kantons- bzw. Landesstrasse mit direkten Anschlüssenan die A13 resp. die A14 angestrebt. MK3.3 bringt keine regionalen Verbesserungen, im Gegensatzzu MK3.4 Süd, welche nebst der Entlastung von Diepoldsau zahlreiche regionale Vorteilebietet und in diesem Sinne eine regionale Lösung darstellen könnte (vgl. M14, Kap. 3.5.2). | **34****35** | **„SüdRing stellt ein Optimum im Zusammenspiel der aufgeführten Var. (Vor – und Nachteilen. )****Bei Betrachtung : Anschlussmöglichkeit Hohenems , Altach, Mäder im Bereich südlich oberhalb Rheinspitz - eine Variante die nur mittelbar die Natur- und Naherholungsgebieten tangiert.** **( Siehe : Vision :Diepoldsau ohne Durchgangsverkehr Schritt 3 : SüdRing eröffnet Möglichkeiten Grenzüberschreitend; separates Manuskript)“** |
| **Schritte zur Entlastung der Siedlungsgebiete** | Ergänzende Variantenstudien für eine Netzverbindung im übergeordneten Landesstrassen-oder Kantonsstrassennetz im engeren Geländekorridor südlich Diepoldsau, zwischen dem Trassee der bisherigen Variante 3.3 lang und der 3.4 Süd (s. Abbildung 19).Dabei sind erfolgversprechende Kombinationen von westlichen und östlichen Abschnitten der bisher untersuchten Varianten besonders zu berücksichtigen, bspw. eine Kombination von westlichem Abschnitt der 3.4 Nord und östlichem Abschnitt der 3.4 Süd. | 39 | **„SüdRing verbindet diese zwei Varianten“** |
| **Rahmenbedingungen seitens ASTRA (Schweiz)** | *Der Netzbeschluss Nationalstrasse* sieht heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor. Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag.Das bedeutet,dass bis zur Aufnahme der Verbindung oder zumindest des zusätzlichen Anschlusses ins Nationalstrassennetz für notwendige nachfolgende Vertiefungsarbeiten und -abklärungen die Zuständigkeiten grundsätzlich weiterhin beim Kanton liegen (Leitung, Finanzierung, Abstimmung mit anderen Planungen, etc.) | 43 | heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor. Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag.Siehe auch : Richtplananpassung 18  Kanton St.Gallen |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Nachschl. Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau**„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“ |
| **Rahmenbedingungen seitens ASFINAG (Oesterreich)** | Die ASFINAG hält hinsichtlich der im Zuge der Netzstrategie Raum DHAMK ausgearbeiteten Untersuchungen Folgendes fest:Im Bearbeitungsperimeter (gegenständlicher Untersuchungsraum) ist im aktuellen Bundestrassengesetzkeine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten. Bevor ein derartiges Projekt in das Bundesstrassengesetz aufgenommen werden kann, müsste eine Strategische Prüfung Verkehr erstellt werden.Im Hinblick auf die in der vorliegenden Netzstrategie Raum Diepoldsau ermittelten Verkehrsfrequenzen für die untersuchten zusätzlichen Strassenverbindungen erscheint eine Aufnahme einer dieser Varianten ins *hochrangige* Straßennetz als sehr unrealistisch und weitere dahingehende Planungen als verlorener Aufwand.“ | 44 | im aktuellen Bundestrassengesetzkeine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten. |
| **Zollaspekte** | Seitens der Eidgenössischen Zollverwaltung werden die konzeptionellen Ergebnisse als sinnvolle Ansätze beurteilt und die Bereitschaft signalisiert, die aufgezeigten weiteren Schritte begleitend zu unterstützen. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass seitens der Zollorgane andere Ausbauprojekte klare Priorität geniessen, wie bspw. die Abfertigungsanlagen im nördlichen Rheintal mit Ausbau der Vorabfertigung in Wolfurt und der Neuanlage in St. Margrethen. Die politische Umsetzbarkeit einer neuen Zollanlage im mittleren Rheintal wird angesichts der finanzpolitischen Rahmenbedingungen als schwierig beurteilt | 46 | Vorabfertigung in Wolfurt und der Neuanlage in St. Margrethen. |
| **Abstimmungsprozesse zwischen Siedlungsentwicklung, Schutzgebieten und****Verkehr** | Das weitere Vorgehen gemäss Aktionsplan Kap. 8.6 wird von den Gemeinden Diepoldsau, Mäder und Oberriet vollumfänglich unterstützt, während die Stadt Hohenems und die Gemeinde Altach zurzeit noch nicht in der Lage sind zu einer Linienführung gemäss MK3.4 Süd Stellung zu nehmen. Die aufgezeigten Auswirkungen im Siedlungsgebiet insbesondere von Hohenems, die möglichen Beein-trächtigung von Naherholungsgebieten und die offenen Fragen hinsichtlich genereller städtischer Raumentwicklung (bspw. Betriebsgebiete Hohenems), resp. die noch fehlenden Vorstellungen bezüglich einem GMK für Altach bedingen weitere Planungszeit und Zeit zur Entscheidungsfindung | 46 | „Diepoldsau muss nicht auf Entscheidungen von Hohenems und Altach warten. **Altach kann informiert werden, dass SüdRing als optimalse Lösungsvariante** **weiter verfolgt wird.““** |
| **Kommentare zur grenzüberschreitenden hydrogeologischen Analyse** | Im Vergleich zu den vier in der Tabelle aufgeführten Varianten mit Abschnitten in Tieflage haben die MK3.3 ohne und MK3.4 Süd bzgl. Genehmigungsfähigkeit bzgl. Grundwasser ein w = 1.0.Bei den vier in der Tabelle aufgeführten Varianten handelt sich um eine bereits selektionierte Auswahl von möglichen Linienführungen. Aus dem Kreis der Fachgruppe Grundwasser werden folgende Kombinationen als denkbare weitere Optionen vorgeschlagen: (1) MK3.3 in Hochlage (2) westlicher Abschnitt MK3.4N + östlicher Abschnitt MK3.3 | 72 | **„SüdRing basiert auf diesen Erkenntnissen.“** |

**..Was bewirkt SüdRing im „Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau“ 25.Jan.19**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau** | **Empfehlung** Planungsbericht | **Auswirkung Südring** |
| **Handlungsfeld 1: Bevölkerungsentwicklung** | Die Bevölkerung der Gemeinde Diepoldsau ist im Durchschnitt der letzten 25 Jahren um ca.2.14% pro Jahr gewachsen. Aus der Bevölkerungsumfrage geht hervor, dass rund die Hälfte aller Befragten kein weiteres Bevölkerungswachstum in der Gemeinde mehr wünschen. | **SüdRing übernimmt sämtlichen Durchgangs - Verkehr unabhängig der Bevölkerungsentwicklung in Diepoldsau .**  |
| **Handlungsfeld 2: Entwicklung von Gewerbe und Industrie**  | In der Gemeinde Diepoldsau sind aktuell rund 170 Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt.Viele dieser Betriebe sind KMU‘s, nur wenige Unternehmen weisen Arbeitsplatzzahlenvon mehr als 100 auf. Rund die Hälfte der ansässigen Betriebe planen gemäss der Gewerbeumfrage eine kurz- oder mittelfristige Erweiterung ihres Betriebes | **Südring mit Werkseinfahrten ist prädestiniert, Industriezonen auszusiedeln.****Wiesen, Agerst, Heldbüchi, Hintere Schwelli, Jöhi** |
| **Handlungsfeld 3: Verkehrsentwicklung** | Im Bereich des Verkehrs besteht von Seiten der Bevölkerung ein grosses Anliegen in der Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Durchfahrtsstrasse,Auch auf regionaler Ebene wurde das Problem der stark belasteten Ortsdurchfahrt erkannt. | **Südring entlastet Durchgangstrasse (Hohenemserstrasse/Tramstrasse um 60 %****Freiraum Hohenemserstrasse wird aufgewertet** |
|  | Die Planung einer Umfahrungslösung als Verbindung der beiden Autobahnen auf Schweizerund Österreichischer Seite wurde gestartet. | **Gemeinde Altach : Verbindung der beiden Autobahnen : Wird nicht weiterverfolgt** |
|  | Im Rahmen der Umsetzung dieses Konzepts werden in den nächsten Jahren in Diepoldsau 14 Tempo30-Zonen geschaffen, wodurch auch dem Anliegen nach verkehrsberuhigten Quartieren Rechnung getragen wird. | **Wird umgesetzt.!!!****Südring entlastet 60% interner Verkehr****öV wird attraktiv – keine Stau‘s****Velo-Schnellstrasse auf der Hauptstrasse lässt sich langfristig verwirklichen (Kopenhagen)** |
| **Handlungsfeld 4: Siedlungsentwicklung nach Innen** | Gleichzeitig kommt in den Ergebnissen der Bevölkerungsumfrage auch zum Ausdruck, dass mehr öffentliche Grün- und Freiflächen im Inneren des Siedlungsgebietes geschaffen werden sollen. Dies zeigt, wie wichtig bei der Innenentwicklung die Aspekte der Grün- und Aussenraumplanung sind. | Südring befindet sich am äussersten Rand des Gemeindegebietes- auch in hundert Jahren kein Hindernis für grün-und Freiflächen im innern. |
| **Handlungsfeld 5: Schutz und Nutzung im Bereich der Kulturgüter** | Kommt die Gemeinde nach sorgfältiger Abwägung zum Schluss, dassdie Siedlungserneuerung höher zu gewichten sei als der Erhalt der ursprünglichen dörflichenStruktur von lokaler Bedeutung, so erscheint es sinnvoll, prägende, historisch wertvolle Einzelobjektezu schützen und auf ausgedehnte Ortsbildschutzgebiete zu verzichten. | Südring leitet Durchgangsverkehr um. Hohenemserstrasse/Tramstrasse kann sich zu einer gesellschaftlichen /kulturellen Strasse entwickeln.  |
| **Handlungsfeld 6: Umgang mit dem Übrigen Gemeindegebiet** | Diese Gebiete galten als zukünftiges Diepoldsauerwartungsland.Es gelten rechtlich dieselben Bestimmungen wie in der Landwirtschaftszone, da es sich nicht um eine Bauzone handelt. Zonenpläne der heutigen Generation kennen keine ueG‘s mehr. | Rücksichtnahme auf kant. Richtplan, Fruchtfolgeflächen ist Voraussetzung |
| **Handlungsfeld 7: Siedlungsränder** | Aufgrund der Morphologie des Siedlungsgebietes von Diepoldsau ist es schwierig, klare Siedlungsränder zu finden. Damit Siedlungsränder als solche wahrgenommen werden und als langfristige Siedlungsbegrenzung dienen können, ist es wichtig, dass diese in der Landschaft erleb- und wahrnehmbar sind. Dies unterstützt auch die Bedeutung der siedlungsnahen Wege als wichtiges Naherholungsgebiet, was in der Bevölkerungsumfrage zum Ausdruck gebracht wurde. Im Rahmen der Ortsbegehung wurden verschiedene Siedlungsrandtypen in der Gemeinde Diepoldsau identifiziert. Beispiele sind Strassen entlang der Siedlungsränder, Bäche und Kanäle mit einer naturnahen Uferbepflanzung, natürlich gestaltete Obstgärten mit einem fliessenden Übergang zwischen Siedlung und Landschaft und angehobene Gärten mit einer künstlich geschaffenen Böschung entlang der Bebauungsgrenze. | Südring befindet sich am äussersten Rand des Gemeindegebietes- auch in hundert Jahren kein Hindernis für grün-und Freiflächen im innern.Die Einbettung in die Landschaft lässt sich durch die Tieflage ideal durchführen ( Umfahrung Arbon) Eine Abrenzung zur Uferlanschaft kann enstprechend gestaltet werden. Aufwertung der Uferlandschaft.  |
| **Handlungsfeld 8: Schutz und Nutzung im Bereich Natur** | Der Neue Rhein mit dem Rheinvorland, dem Rheinkanal und dem Rheindamm sowie der Alte Rhein sind gemäss Bevölkerungsumfrage die wichtigsten Naherholungsgebiete der Bevölkerung.Genau in diesen Gebieten ist jedoch auch der Konflikt zwischen Naturschutzanliegen und der Erholungsnutzung sehr gross. Hinzu kommen die Interessen der Fischerei und des Hochwasserschutzes (beim neuen Rhein). In diesen ökologisch wertvollen Gebieten stellt sich die Frage, wie diese Nutzungskonflikte mittels Bestimmungen in der Schutzverordnung sinnvoll gelöst werden können. | **Im Bericht der Netzstrategie Raum, DHAMK nimmt der Umweltschutz den Raum von 30 % der Zielerfüllung ein.** **20 % werden vom Südring nicht tangiert oder werden in der Gesamtbeurteilung niedrig eingestuft.** **Die restlichen 10 % (Flächenbeanspruchung, Beeinträchtigung der Lebensräume) müssen entsprechen ökologisch ausgeglichen werden. Nur dann ist der Weg zum Südring frei.** **Schnellstrassen-Böschungen sind wichtig für dieArtenvielfalt und vernetzung der Oekosysteme****Projekt Südring darf auf Grund der Ziel-Nichterfüllung von max. 10 % nicht scheitern.**  |
|  |  |  |

**..Was bewirkt SüdRing in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| **Zielsetzung**Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen: Seite 7 | SG c) Berücksichtigung der Sicherheit und Bedürfnisse von allen VerkehrsteilnehmendenSG d) Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung derFinanzierbarkeit des Verkehrs | SüdRing bringt höhere VerkehrssicherheitSüdRing dank oberirdische Strassenführung : hoher Kosten/ Nutzungseffekt |
| **2.4.1. Netzhierarchie und Netzbelastung****Netzbelastung** Seite 45 !! | **> 22'000 Fz./Tag überlastet Ausbau oder Alternativroute 3 Pkt.** | **Bau SüdRing****bietet dies an** |

**5.3. Die 12 Grundsätze der Vision**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| **G1 Kompaktes Siedlungsgebiet und****grosszügiger Landschaftsraum** | Sowohl die Siedlungsgebiete als auch die landschaftlichen und offenen Gebiete sind möglichst wenig von Strassenbauten zerschnitten.Überlandstrassen sind ins landschaftliche Erscheinungsbild integriert. | **SüdRing Var.2.** (Vertiefter Verlauf) verläuft am südlichsten Punkt der Gemeinde und zerschneidet minimal Verkehrswege (Wege 3.Klasse) |
| **G2 Regionaler Planungsschwerpunkt ÖV** | Die wichtigen Bahnhöfe und zentralen Bushaltestellen sind zu Fuss oder mit dem Velo inkürzester Zeit erreichbar, womit die Verdichtungsgebiete optimal an den ÖV angebunden sind (Chance ÖV – LV). | **SüdRing** übernimmt ein Grossteil des Durchgangsverkehrs und gibt dadurch dem öV staufreiere Strasse zurück. |
| **G3 Planungsschwerpunkt Arbeiten****am Siedlungsrand** | Die Arbeitsgebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte (Gewerbe und Industrie) sind für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar (Chance MIV). Wohngebiete und kompakte Siedlungsräume werden von der Erschliessung der Arbeitsgebiete nicht tangiert.3>312 | **SüdRing** ist defacto an die Autobahnen (A/CH) angeschlossen |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| **G4 Aufwertung der zentralen****Hauptachsen (Lebensader)** |  Grossräumige Lenkung des Verkehrs auf dasübergeordnete Netz um die Siedlungsgebietezu entlasten  Ein effizientes Verkehrsmanagement kombiniert mit der Gestaltung von attraktiven undsicheren Strassenräumen. | **SüdRing ist die absolut grösstmögliche, räumliche, Umfahrung der Siedlungsräume**.Verkehrsmanagement ermöglicht dies und ist wesentlich sicherer als die Hauptstrasse.  |
| **G5 Koordinierte lokale Strukturen von****Siedlung, Verkehr und Landschaft** | Die Funktion der Umfahrungstrasse wird mit der einer Sammelstrasse kombiniert, insbesondere für Strassen, welche eine direkte Erschliessung der Planungsschwerpunkte Arbeiten ab der Autobahn aufweisen | **Südring** sammelt den gesamten Grenzverkehr aus Richtung Hohenems **(ab Autobahn A)** |
| **G6 Verkehrsmanagement auf dem****Strassennetz** | Die Verkehrslenkung begünstigt die Nutzungder Autobahn für den Ziel/Quell-Verkehr undeinen Teil des Binnenverkehrs. Die Nutzung von urbanen Sammelstrassen mit mfahrungsfunktionen wird durch die Verkehrslenkung begünstigt (Dosieranlagen, Verkehrssteuerung an Knoten, Buspriorisierung).Auf den zentralen Hauptachsen fliesst der Verkehrverträglich, flüssig und stetig. Der Busverkehrist priorisiert. Der Fuss- und Veloverkehrgeniesst hohen Komfort und hohe Sicherheit. | **SüdRing bietet dies an** |

**5.5.Teilstrategien MIV S.84**

**5.5.3 Netzergänzungen**

**5.5.5. Strategische Handlungsfelder MIV (Motorisierter Individualverkehr)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| Mit den Zielen eines flüssigen MIV in den sensiblen Abschnitten, einer hindernisfreien Fahrt für den ÖV und eines attraktiven Angebots für den LV werden der Betrieb und die Gestaltung derHauptachsen (Lebensader) optimiert. Dies kann geschehen: | mit neuen Strassen mit hauptsächlichem Umfahrungscharakter zur Entlastung der Siedlungsgebiete und Lenkung des MIV auf die HVS und Autobahnen. |  **SüdRing bietet dies an** |

**6.2 Konzeptansätze für wichtige Massnahmen pro Gebiet ( Kap.Nummerierung aus : Mobilitätsstrategie) S.105**

**6.2.3. Au – Balgach – Diepoldsau – Widnau**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| Optimierung des Betriebs und der Gestaltung der bestehenden Strassenabschnitte mittelsLenkungsmassnahmen |  | Südring ,Lenkungsmassnahmen als Vorgabe  |
| Verbesserung der Zollübergänge und Autobahnanschlüsse mittels Ausbauten der Infrastrukturenund Optimierungen der Verkehrsströme | Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse | Zoll Infrastrukturnenausbau gem. Netzstrategie und Agglo Rheintal : nicht mehr weiter zu verfolgen |
| Neue Verbindungsmöglichkeiten zwischen zwei nationalen Autobahnen im Raum Diepoldsaumittels neuer Infrastruktur | Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse | gem. Netzstrategie und Agglo Rheintal : nicht mehr weiter zu verfolgen |
| örtliche Umfahrungen, mit direkter Erschliessung ab Autobahn von Industriegebieten undSiedlungsschwerpunkten mittels Ausbauten bestehender Strassen (gestreckte Linienführung)oder neue Abschnitte | Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse | Südring integriert dies  |
| **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal** | **Empfehlung Mobilitätsbericht** | **Auswirkung Südring** |
| Grundvariante AutobahnverbindungGrundsätzlich sollen zwei nationale Autobahnen auf einem entsprechenden Niveau verbundenwerden, ohne dafür durch Ortschaften wie heute fahren zu müssen (Diepoldsau, Mäder). Jenach Varianten kann auch der übrige Verkehr davon profitieren (Anschluss an einer Autobahnoder Durchgangsverkehr auf Hauptstrassen).Diese Grundvariante entspricht der Studie Netzstrategie DHAMK, sie darf auch weiter weg von den Siedlungen sein. Eine örtliche spürbare Entlastung in Diepoldsau ist gesichert. | diese Variante ist eine reine Verbindung zwischen den zwei Autobahnen mit Verzweigungen3. Sie bringt eine spürbare Entlastung für Diepoldsau und auch Mäder. Sie ist aber nichtoptimal für eine Alternative für die Tramstrasse/Hohenemserstrasse,– eine andere neue Variante sieht eine Autobahnverzweigung in Österreich und einen Strassenknoten ohne Autobahnanschluss in der Schweiz vor (siehe Abbildung 52),– diese Variante bringt eine spürbare Entlastung für Diepoldsau und Mäder, ist aber nicht optimalfür eine Gesamtumfahrung Diepoldsau-Widnau-Au (indirekte Linienführung auf derGesamtlänge). | SüdRing übernimmt diesen VorschlagAnschluss Österreich kann verhandelt werden. SüdRing löst dieses ProblemDarf hinterfragt werden. |
|  | **Agglomerationsprogramm AP4****Grundsätze & Prinzipien zum Zukunftsbild 4. Mai 2018** | Nach-schlag Seite  | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau** |
| **Allgemeine Grundssätze**  | a)Die Entwicklung dieser Potenziale folgt gemeinsamen Zielen und nimmt Rücksicht auf die Situation in den beiden Ländern. | 1 | Integration Grenzüberschreitender Verkehr(Hohenems/Altach) möglich |
|  | b)Dabei werden qualitativ wertvolle Freiräume im Siedlungsgebiet geschaffen resp. erhalten und die Zugänglichkeit zu den Gewässern in Siedlungsnähe sichergestellt. | 1 | SüdRing lässt Zugänglichkeit zu |
|  |  c)Das Rheintal richtet sich auf eine multimodale Mobilität aus und nutzt prioritär die Potenziale des Radverkehrs. Die Netze des öffentlichenund des Strassenverkehrs werden zweckmässig weiterentwickelt. | 1 | Durchgangsverkehr Diepoldsau 1/3 dank SüdRing |
|   | d)Im Zuge der Verbesserung des Hochwasserschutzes werden am Rhein auch die Potenziale zur Revitalisierung und Aufwertung der gewässerbezogenen Erholung genutzt. | 1 | SüdRing wird in Rhesi integriertRhesi schützt Südring nachhaltig |
| **V1 Öffentlicher Verkehr** | b) Bus: Das Busnetz übernimmt die Erschliessungsfunktion und dient als Zubringer zu den multimodalen Drehscheiben mit Anschluss an das Bahnnetz. In den Bus-Hauptkorridoren besteht eine bedarfsgerechte Taktfrequenz mit störungsfreiem Betrieb. | 2 | SüdRing verhindert Staubildung auf Haupt-Bus Verkehrsstrasse Durchgangsverkehr 1/3 dank SüdRing |
|  | c) Es gibt attraktive grenzüberscheitende Verbindungen im öffentlichen Verkehr mit einem einfachen Tarifsystem. | 2 | SüdRing verhindert Staubildung auf Haupt-Bus-Verkehrsstrasse (Hohenemserstrasse) |
| **V2 Rad- und Fussverkeh**r | c)Hauptrouten mit hohem Potenzial bilden das Rückgrat des Radroutennetzes und verbinden grenzübergreifend die Zentren. Der Ausbau entspricht einem erhöhten Standard. | 3 | Möglichkeit Einbau breiterer (sichere) Radwege |
|  | d)Freizeitrouten verfügen über einen hohen Komfort und erfüllen hohe Ansprüche an die Umfeldqualität sowie an die Sicherheit. | 3 | Möglichkeit Einbau breiterer (sichere) Radwege/Nähe alter Rhein |
| **V3 Strassennetz** | **a)Das übergeordnete Strassennetz nimmt den Durchgangsverkehr auf und entlastet die Siedlungsräume und Ortskerne. Der Verkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geführt. Mittels gezielter Lenkung und Strassenraumgestaltung wird die Entlastungswirkung sichergestellt**. | 3 | **Hauptaufgabe SüdRing** |
|  | **d) Die Entlastungsstrassen (Altstätten, Balgach, Lustenau, Altach/Diepoldsau)tragen zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt.** | 3 | **Hauptaufgabe SüdRing****z.B.Leica-Spange, Kiestransporte** |
|  | **f) Grenzübergänge und Zollabfertigung sind entflochten und hinsichtlich ihrer Bedeutung auf die Netzhierarchie abgestimmt.** | 3 | Zoll in St.Margrethen /Wolfurt |
| **L1 Unbebaute Natur- & Kulturlandschaft / 19Struktur- & artenreiche Landschaftskammern** | b) Grosse zusammenhängende Flächen bleiben erhalten und sind möglichst wenigvon Infrastrukturen zerschnitten (z.B. Strassen, Hochspannungsleitungen)bzw. die Infrastrukturen sind sehr gut ins landschaftliche Erscheinungsbild integriertund kompatibel mit der landwirtschaftlichen Produktion. Die Auswirkungenunvermeidlicher Eingriffe werden möglichst vermindert bzw. kompensiert. | 4 | Äusserste , Grenznahe Strassenführung (Staatsgrenze)Südring vertieft,Landwirdschaft integriert |
|  | **6.Nov. 2018 Jakob Sieber Nollenstrasse 1 9444 Diepoldsau** |  |  |

**Südring Versus - Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK)**

**Siehe Seite 55 ff.: 3.5 VERKEHR UND MOBILITÄT**

**4. MAßNAHMEN (S.61)**

**4.5 VERKEHR UND MOBILITÄT S.73**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.**  | **Maßnahmentitel**  | **Maßnahmen-Kurztext**  | **Adressat / NutzerInnen**  | **Räumlicher Bezug**  | **Art des Produkts / Ergebnisse**  | **Lead (Potenzielle Partner**  |
| 14A  | Erhaltung der Attraktivi-tät und Sicherheit von Radverbindungen und Fußwegverbindungen  | Die Radverbindungen und Fußwege, insbesondere zu den Bahnhaltestel-len (Altach, Götzis) werden attraktiv und verkehrssicher gestaltet. Kon-krete Projekte, u.a. in Zusammenarbeit mit dem Land, tragen zur Ver-kehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenraum bei z. B. Schulstraßen, Tempo 30, Begegnungszonen, Bodenmarkierungen, Be-leuchtung, Straßensanierungen, Fahrradstraßen..  | Bevölkerung, Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer  | Region, Ge-meinden  | Planungsvorhaben, umgesetzte Attraktivie-rungsmaßnahmen  | Gemeinden (Land)  |
| 14B  | Ausbau der Bahnhalte-stellen zu multimodalen Schnittstellen  | Die Bahnhaltestellen werden in Abstimmung mit den ÖBB und dem Land zu multimodalen Schnittstellen ausgebaut – unter besonderer Berück-sichtigung des städtebaulichen Umfeldes und attraktiven Querungen.  | Bevölkerung, Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer  | Bahnhaltestel-len in Altach und Götzis  | Planungsvorhaben, umgesetzte Projekte, aufgewertete Bahnhal-testellen  | Land, ÖBB, Gemein-den  |
| 14C  | Ausbau der Radwegenet-ze und Radinfrastruktu-ren  | Die Region entwickelt ihr bestehendes Radwegenetz auf Basis des regio-nalen Radroutenkonzeptes sowie auf Basis der Radverkehrsstrategie Vorarlberg „Kettenreaktion“ weiter, schließt Lücken und schafft neue Verbindungen für den Alltagsradverkehr. Radinfrastrukturen werden erweitert und ergänzt; es werden u.a. zusätzliche Radabstellplätze ge-schaffen und Servicestationen eingerichtet.  | Bevölkerung, Radfahrerinnen und Radfahrer  | Region  | Planungsvorhaben, umgesetzte Radwege-projekte  | Region amKumma/ Gemeinden (Land)  |
| 14D  | Verkehrsberuhigung rund um Schulen, Kindergär-ten und anderen sozialen Einrichtungen  | Zur Verkehrsberuhigung rund um Schulen, Kindergärten und anderen sozialen Einrichtungen werden Projekte wie zum Beispiel Schulstraßen, Tempo 30 Zonen, Begegnungszonen, Bodenmarkierungen, zusätzliche Beleuchtungen, Straßensanierungen oder Fahrradstraßen in Abstimmung mit dem Land umgesetzt.  | Kinder, Eltern, Schulen, Gemein-den  | Region  | Umgesetzte Verkehrs-beruhigungsmaßnahmen  | Region amKumma/ Gemeinden (Kindergärten und Schulen)  |
| 14E  | Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen bei der Siedlungsentwicklung  | Die Region berücksichtigt die ÖV-Güteklassen bei der Siedlungsentwick-lung  | Bevölkerung, Bauträger, Ge-meinden  | Region  | Abgestimmte Siedlungs-Vorhaben  | Gemeinden  |
| 14F  | Berücksichtigung der verkehrlichen Auswir-kungen von Bauvorhaben  | Bei Neuansiedelungen von großen Verkehrserregern (Fachmärkte, Su-permärkte, Betriebe) werden verkehrsträgerübergreifende Mobilitäts-konzepte erarbeitet. Im Zuge von Baubewilligungsverfahren werden, falls erforderlich, Auflagen zur Minimierung der verkehrlichen Auswirkungen gemacht.  | Bewohnerinnen und Bewohner, Gemeinden  | Region  | Verkehrsträgerübergrei-fenden Mobilitätskon-zepte, Auflagen in Bewil-ligungsverfahren  | Gemeinden  |
| 14G  | Verlagerung des Güter-verkehrs auf das hoch-rangige Straßennetz und auf Schiene  | Die Gemeinden setzen in Abstimmung mit dem Land und dem Bund Maßnahmen zur Lenkung des Güterverkehrs auf das höchstrangige Stra-ßennetz und auf die Schiene um. Güterverkehr durch Wohngebiete wird wenn möglich vermieden.  | Bevölkerung, Gemeinden  | Region  | Umgesetzte Lenkungs-maßnahmen  | Land (Gemeinden)  |
| 14H  | Erarbeitung und Umset-zung eines regionalen Parkraummanagements  | Die Gemeinden erarbeiten eine regional abgestimmte Parkraumstrategie sowie Parkraummanagementmaßnahmen bei stark frequentierten Frei-zeiteinrichtungen wie zum Beispiel dem Kummenberg und dem Kletter-garten Pocksberg.  | Bevölkerung, Gemeinden  | Region  | regional abgestimmte Parkraumstrategie  | Region amKumma/ Gemeinden (Land)  |
| 15A  | Sanierung von Unfallhäu-fungspunkten im Ge-meinde- und Landesstra-ßennetz  | Die Gemeinden sanieren (in Abstimmung mit dem Land) Unfallhäufungs-punkte im Gemeindenetz.  | Bevölkerung, Gemeinden  | Region  | Sanierte Unfallhäu-fungspunkte  | Gemeinden, Land  |
| 15B  | Freihaltung von strategi-schen Flächen für die Trassensicherung  | Die Gemeinden halten Flächen, die als strategische Flächen für die Erwei-terung von Bahntrassen, überregionalen Straßen- und Radwegverbin-dungen frei.  | Gemeinden, Mobi-litätsanbieter  | Region  | Freigehaltene Trassen  | Region amKumma/ Gemeinden, (Land, Grundeigen-tümer)  |
| 15C  | Verbesserung der Ab-stimmung des ÖV-Zubringerverkehrs  | Das ÖV-Zubringerangebot wird so weiterentwickelt, dass der Anschluss an den Schienenverkehr auch zu Randzeiten gegeben ist (unter anderem Optimierung Anschluss Ortsbus Koblach und Mäder an die Bahn)  | Bevölkerung, ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer  | Region  | Verbessertes Zubringer-Angebot  | Region amKumma/ Gemeinden (Mobilitätsanbieter  |

**4.6 VERFLECHTUNG MIT NACHBARREGIONEN S.75**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.**  | **Maßnahmentitel**  | **Maßnahmen-Kurztext**  | **Adressat / NutzerInnen**  | **Räumlicher Bezug**  | **Art des Produkts / Ergebnisse**  | **Lead (Potenzielle Partner)**  |
| 16A  | Regelmäßige Abstimmung mit den Nachbarregionen zur Weiterentwicklung der Verkehrs, Sport-, Kultur- und Freizeitinfrastrukturen  | \*Die Gemeinden stimmen sich bei der Weiterentwicklung der überregional bedeutenden Infrastrukturen ab, insbesondere bei der Weiterentwicklung der Verkehrs-, Sport-, Kultur- und Freizeitinfrastrukturen mit den Nachbarregionen (Regio Vorderland, Hohenems, Dornbirn, Lustenau, Gemeinden des Schweizer Rheintals) ab. Die Region erstellt ein Mobilitätskonzept zur Abwicklung des Verkehrs bei überregionalen Großveranstaltungen, wie zum Beispiel Sport-Events. Die Gemeinden erarbeiten eine Lösung zur Entflechtung der Verkehrsströme beim Freizeitzentrum Rheinauen. Dabei stehen insbesondere die Verbesserung der Erreichbarkeit, der Verkehrssicherheit und der Radinfrastrukturen im Vordergrund. Bestehende überregionale Konzepte, wie zum Beispiel\* die Karte „Freizeitnutzungen am Alten Rhein“, werden aktualisiert.  | Bevölkerung, Gemeinden  | Region am-Kumma und Nachbarregio-nen  | Vorhaben, die gut mit den Nachbarregionen abgestimmt sind; Verkehrskonzepte für Großveranstaltungen;  | Region amKumma (Sportstätten, Frei-zeitzentrum Rhein-auen)  |
| 16B  | Regelmäßiger Austausch mit den Gemeinden des Agglomerationspro-gramm-Gebiets sowie mit RHESI  | Die Gemeinden wirken aktiv an der Erstellung des Aggloprogramms mit und setzen andere grenzüberschreitende Vorhaben u.a. im Rahmen von RHESI um.  | Gemeinden, Be-völkerung  | grenzüber-schreitendes Rheintal  | Eingereichtes Agglopro-gramm, Umsetzungs-maßnahmen im Rahmen von RHESI  | Region amKumma/ Gemeinden (Verein Agglomerati-on Rheintal, Rhein-bauleitung  |

\*

Die Gemeinden stimmen sich ab. Das kann dauern.

Karten werden aktualisiert

