## 4.2.1 Was bewirkt Südring in der Netzstrategie Raum DHAMK

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Thema** | **Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018** | Seite | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau** |
| **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“ |
|  | 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. 9600 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 66 %.** **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“  |
| **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. „** |
| **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 |  |
| **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 besseren Handlungsoptionen 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.“** |
| **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 |
| **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. | 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.“** |

## **4.3.2 Was bewirkt SüdRing im „Konzept** der räumlichen Entwicklung Diepoldsau

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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.**  |
|  |  |  |

## 4.3.3 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** |

**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** |
|  | 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. |

## 4.3.4 Was bewirkt SüdRing im Agglomerationsprogramm AP4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **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 / Struktur- & 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 |

## 4.3.5 Was bewirkt SüdRing

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

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)  |

## 4.3.6 Was bewirkt SüdRing im Raumbild Vorarlberg

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Raumbild Vorarlberg 2030 versus SüdRing Diepoldsau** | Nach-schlag Seite  | **Einflussnahme SüdRing Diepoldsau** |
| **Tourismusland** | Der Tourismus hat eine wichtige Bedeutung für die Wertschöpfung in Vorarlberg ….. sie liegen in Summe bei rund 9 Millionen pro Jahr. – durch die Nähe zu Deutschland und dem Trend zu Kurzurlauben konnte das Land seine Position in der Region stärken | 11 | Trend zu Erhöhtem Grenzüberschreitender Verkehr (Hohenems/Altach) –SüdRing nimmt Mehrverkehr auf |
| CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN | stärkere grenzüberschreitende Herangehensweisen und Lösungssuche mit den Nachbarregionen  | 2 | SüdRing lässt Zugänglichkeit zuDer Verkehrthematik wurde im Raumbild Vorarlberg 2030 kein eigener Punkt gewidmet **Siehe separates Projekt: Mobilitäts-und Verkehrskonzept 2019 Vorarlberg**  |
| Ziele : Siedlung und MobilitätVerkehr | Querschnittsthema „Mobilität /Verkehr“ Ist in der Zieldefinition Raumbild 2030 Vorarlberg nicht enthalten. **Siehe separates Projekt: Mobilitäts-und Verkehrskonzept 2019 Vorarlberg** | 21 | SüdRing stellt eine Möglichkeit der Weiterentwicklung von Verkehrskonzepten im Raum Hohenems/Altach / Mäder bereit  |
|  5.2.4 Siedlungsentwicklung und Mobilität im Einklang  | Vorarlberg ist das einzige Bundesland mit einer EU-Außengrenze. Diese besondere Stellung ist deutlich spürbar und sollte auch im Raumbild entsprechend berücksichtigt werden, bspw. bezüglich der notwendigen Verkehrsverbindungen in die Schweiz und nach Liechtenstein.Die notwendige Entlastung der Bevölkerung und Betriebe durch längst überfällige Verkehrsinfrastrukturprojekte ist stärker in den Fokus zu rücken. Daher sind zumindest die geplanten Verkehrsverbindungen in die Schweiz und nach Lichtenstein,* Kartenausschnitt am Ende: Rohentwurf Raumbild Vorarlberg: **Gib**t **Hinweise der Verbindungskorridore – mehr nicht**
 | 42 | **Antwort der Wirtschaftskammer Vorarlberg (14.9.18) An das Amt der Vorarlberger Landesregierung z.Hd. Hr. Dr. St. Oberkirchner**Vision : SüdRing ein Schritt voraus.  |
| Raumbilder für die Zukunft  | Andere geplante Infrastrukturprojekte wie z.B…der von der Schweiz geplanten „Umfahrung Diepoldsau“…… sind hingegen nicht angeführt..**Siehe separates Projekt: Mobilitäts-und Verkehrskonzept 2019 Vorarlberg** |  | Anmerkung : Energieistitut Vorarlberg |

Möglichkeit

## 4.3.7 Was bewirkt SüdRing im Metropolitanraum Bodensee

Der Metropolitanraum – stark und zukunftsträchtig

**Gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik umfasst sie im Kern die vier Agglomerationsräume Rheintal (einschliesslich Lindau), St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Liechtenstein und Wil**

**Der Metropolitanraum Bodensee verfügt über eine starke Position im europäischen Standortwettbewerb.**

**Dies erreichen wir, …**

**… wenn der Metropolitanraum über effiziente, überregionale Verkehrsanbindungen verfügt und innerhalb des Metropolitanraums die Teilräume direkt und leistungsfähig untereinander verbunden sind. Erreichbarkeit hält die starken Funktionen von Wirtschaft und Standorten zusammen und kann sie im überregionalen Standortwettbewerb sichtbarer machen.**

**Die Strategie – stärken, vertiefen, bündeln**

**Standortqualitäten stärken**

**Eine Grundvoraussetzung für den Metropolitanraum Bodensee liegt auf einer deutlichen Verbesserung der überregionalen und innerregionalen verkehrlichen Erreichbarkeit. Hier liegt grosses Verbesserungspotenzial. Gleichzeitig dient die Erreichbarkeit auch als Katalysator für Zukunftspotenziale in anderen Bereichen.**

**Fazit:**

**Südring Diepoldsau ist ein wichtiger Mosaikstein innerhalb Metropolitanraum Bodensee**

## 4.3.8 Was bewirkt SüdRing im:

## Agglomerationsprogramm Rheintal 4. GenerationTeil 1a: Hauptbericht Entwurf für Vernehmlassung:

**Vergleich: Vernehmlassung und Stellungnahme Initiativ-Komitee : Entlastung Diepoldsau**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ist Zustand (Agglo) S.7****Zusammenfassung** |  |  |  | **Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau** |
| Die Agglomerationsplanung im Rheintal verfolgt auf einen langfristigen Horizont hinaus das Ziel einer grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung |  |  |  | Raumbild Vorarlberg: Keine grenzüberschreitenden Masnahmen aufgeführt, die bis 2030 umgesetzt werden.Altach : Verbindung der beiden Autobahnen im Perimeter Netzbericht Raum DAHMK : Wird nicht weiterverfolgt.  |
| Einen Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms 4. Generation bildet die Förderung des Veloverkehrs **und die Aufwertung der Lebensadern (Ortsdurchfahrten).** |  |  |  | Durch die Talquerende Verbindung über den Südring Diepoldsau , wird die Ortsdurchfahrt für den öffentlichen, wie individuellen Verkehr massiv aufgewertet.Verkehrreduktion: 60 % |
| Längerfristig (B und CHorizont) sind nebst weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und des LV-Netzes grössere Optimierungen im ÖV und Verkehrsmanagement vorgesehen. |  |  |  | Ein „C-Horizont“ bedeutet, dass eine Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen ab 2040 möglich sind. Dies wird nicht hingenommen.Im Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Durchgangsverkehr ( Schrägseilbrücke) Diepoldsau mit >22000 Fahrzeuge /Tag überlastet ist und ein Ausbau oder Alternativroute nötig sind. |
| **Verkehr (Agglo) S.7** **IST - Zustand** | **Handlungsbedarf (Agglo)** | **Strategie (Agglo)** | **Massnahmen (Agglo)**  | **Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau** |
| Mobilitätsverhalten: Zunahme Verkehrsleistung und mehr Wege durch Bevölkerungswachstum | Massnahmen- zur Vermeidung von (langen)Wegen,- zur Verlagerung von Wegen hinzu Fuss-/Veloverkehr und zum ÖVsowie- zur verträglichen Abwicklung desmotorisierten Personen- undGüterverkehrs | Abstimmung Siedlung und VerkehrGezielte Förderung der effizienten und siedlungsverträglichen Verkehrsmittel entlang der dicht bebauten Achsen und in den Ballungsräumen (Lebensadern)Umsetzung von Push- und PullMassnahmen | − Durchmischung der Nutzungen (Siedlung der kurzen Wege)− Mobilitätsmanagement − Aufwertung Lebensadern zu Gunsten LV − BusbevorzugungHarmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht − Mobilitätsmanagement | Südring verläuft am äuserssten möglichen grenznahen Perimeter. Siedlungsentwicklung nach innen zukünftig ohne Einschränkung möglich.Südring verläuft am äuserssten möglichen grenznahen Perimeter. Siedlungsentwicklung nach innen zukünftig ohne einschränkung möglich.Durch die Umlenkung des Grenzverkehrs aus – und nach Oesterreich wird die Verkehrs-Hauptachse in Diepoldsau massiv entlastet und den öV freie Fahrt gewährleistet.Eine bauliche Verdichtung entlang dieser Haupotachse kann gefördert werden.Dies ist zukünftig parallel zur Umfahrung möglich. Auf der Hauptachse ist nur der interne Diepoldsauer Verkehr und die öV unterwegs.Parkraum für Velo an den Knoten öV, Autobahn |
| Mobilitätsverhalten: Hoher MIV-Anteil | MIV-Anteil am Gesamtverkehr nicht mehr weiter erhöhen sondern plafonieren bis reduzieren | Angebotsorientiert planenAbstimmung Siedlung und VerkehrUmsetzung von Push- und PullMassnahmen | ÖV ausbauen und verdichten − Velorouten ausbauen− Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen LagenHarmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht − Mobilitätsmanagement | Diese Agglo Strategie kann nicht umgesetzt werden.Agglo Rheintal befindet sich im 3-Ländereck (D,CH,A). Wir sind dem internationalen Verkehrs ausgesetzt und verpflichtet .öV /Velorouten ausbauen möglich, Dank der Verkehrsumlenkung über den Südring.Werkverkehr wird direkt auf den Südring geleitet, und die Hauptachsen im Dorf gemieden. Alle Kiestransporte eingeschlossen.Parkand Ride Massnahmen möglich, durch Veloparkhäser an den Verkehrsknoten. |
| Verkehrssystem: Die aktuelle Netzhierarchie ist nur teilweise zweckmässig Zum Teil Ausweichverkehr in den Quartieren | Die verschiedenen Funktionen im Strassennetz sind mittels der einer zweckmässigen Netzhierarchie sichergestellt und widerspiegeln sich auch in der Gestaltung der Strassenräume. | Das Strassennetz wird entsprechend der Hierarchie und der Funktionen der einzelnen Netzelemente weiterentwickelt. Dabei kommt der angemessenen Berücksichtigung der Funktionen der Strassenräume für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, aber auch für andere Nutzungen als öffentliche Räume besondere Bedeutung zu. | Aufwertung Lebensadern und weiteren Ortsdurchfahrten − Behebung von Sicherheitsdefiziten − Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszonen) − Netzergänzungen mit flankierenden Massnahmen | Südring schafft ein hohe verkehrssicherheit auf der Hauptachse, dank Verkehrsverringerung um 60 %.Südring ermöglicht sämtlichen Werkverkehr aufzunehmen.Der Verlauf Südring beinhaltet eine Schnellstrasse für Radfahrer, Zugang zu den Freizeitgebieten des alten Rheine, sowie die Nützung des Erholungsgebietes die das Rhesi-Projekt ermöglicht.Der öV kann ausgebaut werden. Achse West-Ost (Dornbirn-Altstätten direkt wird möglich.Wanderwege am Alten Rhein werden nicht tangiert.Der Südring verläuft in bis zu 45 m unter Terrain. Zusätzliche Dämme lassen den Lärm stark minimieren.Südring ergibt nur Dorfinterner Verkehr. |
| Verkehrssystem: MIV-belastete Ortsdurchfahrten / Ortszentren − Hohe Trennwirkung − geringe Aufenthaltsqualität − Lärm- / Luftbelastung − Sicherheitsdefizite Ausweichverkehr in Quartiere | Ortsdurchfahrten / Ortszentren aufwerten Trennwirkung reduzieren Koexistenz der Verkehrsmittel fördern | Aufwertung Ortsdurchfahrten (Lebensadern) − Ausgewogene Berücksichtigung aller Ansprüche an den öffentlichen Raum − Verringerung der Trennwirkung − Begegnungsräume wiederherstellen | Aufwertung Lebensadern und weiteren Ortsdurchfahrten − Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszonen) | Südring ergibt starke Verkehrsberuhigung am Neu gestaltetem Dorfzentrum DiepoldsauDurchgangsverkehr 60% verringert. Begegnungsräume können geschaffen werden. |
| ÖV: ÖV-Potenzial vorhanden aber zu wenig ausgeschöpft − Periphere Bahnhaltestellen auf Schweizer Seite − Unterschiedliche Tarifsysteme − Fahrzeitverluste Bus Fehlende grenzüberschreitende Angebote | Abstimmung Siedlungsentwicklung auf das ÖV-AngebotBahnangebot Vbg, Busangebot SG und Vbg sowie grenzüberschreitend verbessernUnterschiedliche Tarifstrukturen CH und Vbg vereinheitlichen | Siedlungsentwicklung abhängig von ÖVAngebotAngebotsausbau Bahn (Vbg) und Bus (beidseits des Rheins und grenzüberschreitend)Vereinheitlichung Tarife: Quick wins und längerfristige LösungenAusbau multimodale Drehscheiben | Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen LagenAngebotskonzept Bahn (Vbg) umsetzen − Angebotskonzept Bus umsetzenJobticket − weitere Tarifharmonisierung langfristigBahnhof Heerbrugg (insbes. Ostseite), Altstätten und St. Margrethen − Bahnhof Götzis, Bahnhof Altach, Bahnhöfe in Feldkirch | öV / Radfahrrouten auf der Hauptachse möglichWird unterstütztWird unterstützt |
| ÖV: Fahrzeitverluste strassengebundener ÖV (Stau) | Korridore Heerbrugg – Dornbirn und Heerbrugg – Hohenems | Busse wo nötig bevorzugen: Verkehrsmanagement, Busspuren, stabilen Betrieb gewährleisten und Ausbauten des Angebots so ermöglichen | Busbevorzugung neuralgischer Korridor − Verkehrsmanagement | Wird unterstützt |
| LV: Potenzial Velo (Topografie) gross, hoher Anteil in Vbg, aber in SG zu wenig genutzt | In Korridoren mit grossem Potenzial und auf den Zubringern zu diesen Korridoren | Korridorrouten umsetzen, bei Bedarf neue Flächenaufteilungen, Knotenlösungen etc. | LV-Brücke Au - Lustenau − Massnahmenpakete LV | Wird sehr unterstützt |
| LV: Lücken und Schwachstellen im LVNetz | Sowohl punktuell als auch in Längsrichtung (Verbindungen), v.a. in Ortszentren und um Attraktorengebiete | Schwachstellen beheben, Lücken schliessen, Ausbau Veloabstellanalgen an wichtigen Zielorten | Massnahmenpakete LV | Wird unterstützt |
| MIV: Punktuelle Überlastungen auf dem Strassennetz | Entlastung schaffen: kurzfristig Altstätten, langfristig Korridor Hohenems - Diepoldsau - Balgach) und Bregenz – Hard – Fussach – Dornbirn – Lustenau | Netzergänzungen − Entlastung Lebensadern − ohne negative Verlagerungseffekte − Schutz der Naturwerte − Synergien mit Erschliessungsfunktion.Dosierung wo nötig | Anbindung überkommunales Arbeitsgebiet (Altstätten-Baffles) − Umfahrung Altstätten − MIV-KorridorVerkehrsmanagement Raum Heerbrugg − Dosierungen und Busbevorrangung auf Lebensadern (Vbg) | Südring unterstützt diese Massnahmen im hohen Masse. |
| MIV: Grenzübergänge / Zoll als neuralgische Stellen (Überlagerung der Verkehre) | Au-Lustenau Diepoldsau - Hohenems | Entflechtung der Verkehre am Zoll räumlich und organisatorisch | Zoll Au-Lustenau − Güterverkehrskorridor im Raum Feldkirch – Liechtenstein – Schweiz | Zoll in WolfurtZoll in St. Margrethen Siehe Netzbericht Raum DHAMK |
| MIV: Parkierung (privat und öffentlich) sehr heterogen geregelt, wird fast nicht als Steuerungsinstrument eingesetzt | Vorgaben betreffend öffentlicher und Privater Parkierung wo zweckmässig harmonisieren und als Steuerungsinstrument (PushMassnahme) einsetzen. | Vorgaben zur privaten und öffentlichen Parkierung ausdehnen. In Koordination mit den Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement werden damit lenkende Massnahmen getroffen zur Erreichung einer Modal Split-Verschiebung. | Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht − Mobilitätsmanagement | Parkand Ride Massnahmen möglich, durch Veloparkhäser an den Verkehrsknoten |
|  |  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **7 Handlungsbedarf S.178** | **Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau** |
| **7.1 Übergeordnete Aspekte**  |  |
| Siedlungsgebiete vom grenzquerenden motorisierten Individualverkehr entlasten durch eine Lösungsfindung bei den grenzüberschreitenden Problemen im Raum Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern. | Südring Diepoldsau : Optimale Lösung |
| **7.3 Verkehr S.183** |  |
| **Verkehrssystem** |  |
| Das Bevölkerungswachstum in der Agglomeration schafft nicht nur mehr Druck auf Flächen, sondern auch mehr Wege. Nebst der Verlagerung dieser Wege auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr müssen punktuell Engpässe beseitigt werden. Einer dieser Engpässe besteht im Raum Bregenz – Hard – Fussach – Dornbirn – Lustenau. | Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit 22000 Fahrz,Tag (DTV) **ist nicht aufgeführt**. |
| Auf den Ortsdurchfahrten ist durch das Verkehrsaufkommen die Aufenthaltsqualität, aber auch die Verkehrssicherheit eingeschränkt. Es kommt zu Trennwirkung und zu einer verminderten Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Velo. Der motorisierte Verkehr ist in einigen Ortsdurchfahrten in einer Grössenordnung, die nicht mehr siedlungsverträglich ist (>15.000 bis über 20.000 DTV). **Aber auch Ortsdurchfahrten mit weniger hohem Verkehrsaufkommen sind durch den hohen Anteil an grenzüberschreitenden Schwerverkehren belastet**. | Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit 22000 Fahrz,Tag (DTV) **Alle Kiestransporte durch Diepoldsau** |
| **Verkehr S.188** | Erläuterung Agglo |
| Umsetzung von Massnahmen zur Vermeidung von Wegen, zur Verlagerung von Wegen hin zu Fuss-/Veloverkehr und zum ÖV sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Personenund Güterverkehrs | Dabei handelt es sich um eine Daueraufgabe, die mit der Gesamtkonzeption der Agglomerationsprogramme **grundsätzlich** verfolgt wird. |
| Ortsdurchfahrten / Ortszentren aufwerten, Trennwirkung reduzieren, Koexistenz der Verkehrsmittel fördern | **Je nach Problemdruck** und Sanierungsbedarf erfolgt die Aufwertung gestaffelt. |
| **9.2.4 Priorisierung im Strassenverkehr für Zuverlässigkeit S.216** |  |
| Auf den Strecken, wo regelmässig Stau auftritt und die Busse Verlustzeiten erfahren, werden mit geeigneten Massnahmen die Busse priorisiert. Dies betrifft insbesondere die Strecken Heerbrugg – Dornbirn und Heerbrugg – Hohenems. Wo ausreichend Platz zur Verfügung steht, ist zu prüfen, ob eine Eigentrassierung (Busspur) möglich und zweckmässig ist. Andernfalls werden weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt. | Der Lösungsmöglichkeit Südring Diepoldsau bildet die optmalste Voraussetzung |
| **9.4.1 Leistungsfähigkeit S.225** | Lösungsvorschlag: Südring Diepoldsau |
| Engpässe bestehen hauptsächlich bei den Autobahnanschlüssen und Grenzübergängen. Gemeinsam mit Kanton/Land und ASTRA/Asfinag werden Konzepte zu deren Entflechtung erarbeitet. Die räumliche Trennung und geeignete Verkehrsführung zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit sind das Ziel dieser Massnahmen. | Der Vergleich: Autobahnzusammenschluss A13(CH) – A14 (A) zeigt eindeutig,dass die Entlastung des Durchgangsverkehr wesentlich kleiner ist als die Variante : Südring Diepoldsau.Gem. ASTRA/ASFING ist ein Autobahnzusammenschluss südlich von Diepoldsau nicht vor 2060 spruchreif. Der Bau der S 18 wird als vordringlich bezeichnet. Der Südring Diepoldsau ist im erweiterten Sinn eine Zusammenführung der beiden Autobahnen.  |
|  |  |
|  |  |
| **9.4.2 Netzergänzungen S.225** |  |
| Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten (Feldkirch, Höchst, Lustenau, Altstätten, Diepoldsau) sowie in Wohngebieten (Koblach; Entlastung/Erschliessung von Lkw- und Rohstoffverkehr Altach) Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden | Süd schafft diese VoraussetzungDer Südring Diepoldsau entlastet die Durchgangsstrasse um 60 %. Ein Autobahnzusammenschluss max. 30% |
|  |  |
| **Übergeordnete Vorhaben (siehe Kapitel 3.3.3) S.225** |  |
| Autobahn-Anschlussstelle A14/L46 Rheintal Mitte: Eine zusätzliche A14- Anschlussstelle wird die Betriebsgebiete zwischen Dornbirn und Hohenems (Wallenmahd, Bobletten, Unterklien, etc.) direkter an das hochrangige Strassennetz anbinden. | Dies Anschlusstelle bringt vermehrt Verkehr auf den Zoll Diepoldsau Schmitter. Insbesondere Lastwagentransporte.Mit Südring könnten dies LKW-Fahrten umgeleitet werden. Indirekter Anschluss an die Schweizer-Autobahn. Ohne Durchfahrt in Diepoldsau |
| **Mobilitätskorridor mittleres Rheintal S.226** |  |
| Im Korridor Widnau/Balgach – Diepoldsau – Hohenems wurden in den letzten Jahren bereits mehrfach auf unterschiedlichen Stufen Möglichkeiten für eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Situation entwickelt (z.B. Netzstrategie DHAMK), a**llerdings konnte noch keine konsensfähige Lösung gefunden werden.** Die Thematik wurde daher im Rahmen einer Vertiefungsstudie zum vorliegenden Agglomerationsprogramm nochmals aufgerollt. In einem partizipativen Prozess wurden zusammen mit den betroffenen Gemeinden, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St. Gallen Ziele, Rahmenbedingungen und das konkrete weitere Vorgehen für eine erneute Lösungsfindung definiert. In einem nächsten Schritt werden nun Mobilitätslösungen mit Netzergänzungen und flankierenden Massnahmen im mittleren Rheintal untersucht**. Diese bauen auf dem Projekt DHAMK auf, die Wirkung der Mobilitätslösungen wird aber in einem erweiterten Perimeter (von Hangkante zu Hangkante) beurteilt**. Das Projekthandbuch dazu ist zurzeit in Erarbeitung. Konkrete infrastrukturelle Massnahmen fliessen **frühestens ins Agglomerationsprogramm 5. oder 6.** Generation ein. Mit den Mobilitätslösungen sollen folgende Ziele verfolgt werden: − Entlastung heutiger, siedlungsorientierter Hauptachsen vom Durchgangsverkehr mittels verträglicher Lösungen für alle − Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrssystems, welches alle Verkehrsträger umfasst, sowohl für den lokalen und regionalen als auch für den überregionalen Verkehr − Gewährleistung der Erreichbarkeit von Attraktorengebieten (Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.) mit regionaler Ausstrahlung für den Ziel- und Quellverkehr − Berücksichtigung und Schutz wertvoller Natur- und Erholungsräume − Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Grenzübergänge (z.B. durch Entflechtung der Zollabfertigung und der Grenzübergänge) Folgende generelle Stossrichtung ist bei der Erarbeitung und Beurteilung von Mobilitätslösungen zu berücksichtigen: − Netzergänzungen sollen die gewünschten Verlagerungswirkungen gemäss dem Zukunftsbild unterstützen. − Bereits beschlossene und geplante Vorhaben sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur Strassennetz-Ergänzungen, sondern insbeson- Teilstrategie Verkehr | Motorisierter Individualverkehr 227 dere auch Massnahmen in den Bereichen Strassenraumgestaltung, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und Mobilitätsmanagement. − Die Trends und Veränderungen in der Mobilität sind bei der Beurteilung der Varianten zu berücksichtigen. Betreffend Perimeter wird unterschieden zwischen dem Planungsraum und dem Wirkungsraum. − Planungsraum: Gebiet, in dem neue Infrastrukturen denkbar sind − Wirkungsraum: Gebiet, in welchem die Auswirkungen der Infrastrukturen potenziell spürbar sind | Seit 2 Jahren liegen Lösungsvorschläge zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in Diepoldsau auf dem Tisch des Gemeinderates Diepoldsau. Offenbar verhindert der Gemeindrat Diepoldsau die Weiterverfolgung in der Agglo Rheintal. Eine Zulassung der Form für eine Volksinitiative : „ **Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch Umfahrungsstrasse“** wird seit September 2019 mit allen, legalen, Mittel , bekämpft.Ein Regierungsrat– Entscheid ist noch hängig.Ein komplett, nach den geltenden Gesetz-Verordnung als Grundlage, „ Eingabe an die Agglo Rheintal/Kanton“ ausformulierte Versiob liegt seit Juli 2020 bei der Agglo Rheintal und dem Gemeinderat Diepüoldsau vor. Sämtliche Massnahmen sind beschrieben, bewertet, und mit allen vorhanden Mobilitätsbericvhten verglichen. [www.diepoldsau-durchgangsverkehr-umlenken.ch](http://www.diepoldsau-durchgangsverkehr-umlenken.ch) Die vorgeschlagene Lösung : Südring Diepoldsau * **Verläuft auf dem gleichen Trasse im Perimeter gem. Neztbericht Raum DHAMK**
* **Verbindet den talquerenden Verkehr - von Hangkante zu Hangkante**

**Ein Autobahnzusammenschluss Süd übernimmt diesen Verkehr nicht.*** **Kann bis 2028 realisiert werden**
* **Kostet 1/2 einer Lösung im Dorfnäheren Strasenführung (Var. 3.3)**
* **Autobahnzusammenschluss nicht vor 2060**
* **Durchgangsverkehr Diepoldsau um 60 % reduziert.**
* **Massive Sicherheitsverbesserung der Verkehrsteilnehmer aus der Durchgangsstrasse in Diepoldsau, öV ohne Behinderung machbar, sogar einen Velohauptweg wie in Kopenhaen könnte ralisiert werden.**
* **Die Biodiversität wird unterstützt und verbessert gegenüber einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.**

**Eine Lösungsaufnahme ins Aggloprogramm 6 bedeutet, dass frühestens 2040 eine Verbesserung des Durchgangsverkehr eintritt.** **Diepoldsauer Durchgangsstrasse ist die Kantonsstrasse in St. Gallen mit 22000 Fahrz. /Tag Fahrzeugen , eine der höchsten belasteten Strasse. (Bütschwil, vor Umfahrung:17000 Fahrz./Tag)****Einvergleich aus der jüngsten Zeit:****Verkehrsaufkommen im April 2020 (Corona) in Diepoldsau lässt sich mit einer Verkehrsumlenkung um weitere 30% des Coronamonates reduzieren. Unvorstellbar.** |
| **9.4.3 Anbindungen Arbeitsplatzgebiete S.228** |  |
| Auf Seite des Kantons St. Gallen ist insbesondere die Anbindung der Arbeitsplatzgebiete im Süden von Altstätten, Marbach und Rebstein, entlang der Achse nach Kriessern-(Mäder-Altach/Götzis) sowie Balgach-Widnau-Diepoldsau und die Lückenschliessung Espenstrasse zwischen Au und Lustenau (siehe oben, Nordostumfahrung Au – Widnau) zu thematisieren. | Die vorgeschlage Lösung „Südring“ bietet die beste Voraussetzung , den talquerenden Verkahr aus Altstätten, Marbach, Rebstein, Balgach aufzunehmen. Ein Autobahnzusammenschluss löst dieses Problem nicht. |
| Projekt Rhesi, | Wird durch die Umlenkung des Verkehrs nicht tangiert, im Gegenteil trägt zur Sicherheit bei, da eine beachtliche Strecke am grünen Damm, durch die Strassenführung verstärkt wird.  |
| **11 Massnahmen S.235** |  |
| Längerfristig (B und C-Horizont) sind nebst weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und des LV-Netzes grössere Optimierungen im ÖV, Netzergänzungen mit flankierenden Massnahmen im MIV und Verkehrsmanagement vorgesehen. | **Die Massnahmen des motorisierten individuellen Verkehr (MIV) wird weitterhin hinausgeschoben. Die Verkehrssituation in Diepoldsau wird von den politischen Vertreter in der Agglo verkannt. B/C Horizont: ab 2040**  |
| **Arbeitsgebiete / Betriebsgebiete S.238** |  |
| **Um die bestehenden Potenziale optimal nutzen zu können, ist ein Ansiedlungsmanagement erforderlich.** | Die Südringlösung bringt f¨ür alle Produktionsstandorte im Rheital Mitte Vorteile, durch die direkte Anbindung an die Autobahne im grenzüberschreitenden Verkehr, ohne Stau bei Dorfdurchfahrten.  |
| **Raum Vorarlberg: S.239** |  |
| Unter der Federführung des Landes Vorarlberg wird ein Leitfaden für die Planung von überkommunalen strategischen landesweiten und regionalen Betriebsgebieten erarbeitet. | Der grenzüberschreitenden Verkehrthematik wurde im Raumbild Vorarlberg 2030 **keine Massnahme die bis 2030 umgesetzt werden soll ausgewiesen. Siehe Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 Begutachtungsentwurf Bregenz, 15. April 2019**  |
| **11.3 Massnahmen Verkehr S.242** |  |
| Weitere Betriebs- und Gestaltungsprojekte auf Kantonsstrassen sind in Planung, werden aber **aufgrund der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen** frühestens im B- oder gar C-Horizont umgesetzt. | **Die Massnahmen des motorisierten individuellen Verkehr (MIV) wird weitterhin hinausgeschoben. Die Verkehrssituation in Diepoldsau wird von den politischen Vertreter in der Agglo verkannt. B/C Horizont: ab 2040** |
| Auch für die Naherholung und kommunale Erschliessung haben Rheinquerungen eine grosse Bedeutung. Eine neue Fuss- und Velobrücke zwischen Widnau und Diepoldsau schliesst diesbezüglich eine Lücke. | Das Initiativkomitee unterstützt diese Massnahme . |
|  |  |
| **Kapazität Strasse S. 244** |  |
| Die Planungen zur Netzergänzung im mittleren Rheintal sind noch deutlich weniger konkret, da wie eingangs erwähnt, das Projekt nochmals neu aufgerollt wird. Auch hier geht es darum, belastete Siedlungsgebiete vom Durchgangsverehr zu entlasten, Freiräume für LV und ÖV schaffen und mit flankierenden Massnahmen die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Zentren (Lebensadern) zu verbessern. Die Planungen werden weiter vorangetrieben mit dem Ziel, konkrete Infrastrukturvorhaben im Zeitraum 2028–2032 umzusetzen. | Konkrete Lösungsvorschläge liegen auf dem Tisch.Gemeinderat Diepoldsau fordert einenAutobahnzusammenschluss Südlich von Diepoldsau (Var.3.4)Iniriative Südring: fordert eine Umlenkung des Verkehrs auf dem gleichen Trasse wie eine allf. Autobahnverbindung , nur mit dem zusätzlichen Vorteil den talquerenden Verkehr einzubinden. |
| Die Korrektion Knoten Zoll/Autobahn (Schweiz) beinhaltet den Neubau der bestehenden Brücke über den Rhein inkl. Zollanlagen und allenfalls Anschlussbauwerke. | Gem. ASTRA uns ASFING werden künftig die Zollämter in Wolfurt und St. Margrethen in Zusammenhang mit der S18 gebaut . Siehe „ S 18 Bodensee Schnellstraße Knoten Lauterach bis Staatsgrenze bei Höchst“ |
| **11.4 Controlling und Umsetzung S.246** |  |
| Eine effiziente und fristgerechte Umsetzung der Massnahmen wird mit nachstehenden Planungs- und Controllinginstrumenten gewährleistet. Einerseits handelt es sich um Web-basierte Anwendungstools, welche in allen Agglomerationsprogrammen des Kantons St. Gallen eingesetzt werden und andererseits werden regelmässig stattfindende Umsetzungsgespräche mit den Gemeinden institutionalisiert. | Durch die Struktur : „Verein Agglo Rheintal“ ist die politische Mitwirkung der Bevölkerung ausgeschlossen, was nicht akzeptiert werden kann. Eine Aufnahme in den Verein aus der Bevölkerung ist nur möglich,wenn „Mitglieder des Vereins Agglomeration Rheintal sind Gebietskörperschaften innerhalb der Region des St. Galler und Vorarlberger Rheintals, die einen funktionalräumlichen Bezug zum Agglomerationsprogramm Rheintal aufweisen. Die Mitgliedschaft von Privatpersonen ist nicht vorgesehen. Sie können sich jedoch gerne über den Projektverlauf, die [Statuten](https://www.agglomeration-rheintal.org/fileadmin/images/documents/Statuten_VAR_vis.pdf) und weitere Informationen auf unserer Website informieren. „ gem. Mail von Agglo 12.8. 2019.Staatspolitsch fraglich, aus Sicht Initiativkomitee.  |
| Umsetzungsgespräche mit Gemeinden: Mindestens einmal jährlich wird mit jeder Mitgliedsgemeinde ein Umsetzungsgespräch durchgeführt. Dabei wird der Planungsstand der Massnahmen erfasst und gemeinsam werden die vergangenen und kommenden Planungsschritte diskutiert. Ergänzende themenspezifische Umfragen bei den Gemeinden werden nach Bedarf durchgeführt. | Einmal pro Jahr eine Sitzung /Gemeinde: Für Projekte mit Jahrhundert-Charakter.Ein stiller Gemeinderat bringt keine Lösung für die anstehenden Verkehrsprobleme auf den Tisch. Noch weniger für deren Umsetzung innert nützlicher Frist. |