|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Thema*** | ***Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018*** | *Nachschl.*  *Seite* | ***Einflussnahme SüdRing Diepoldsau***  *„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“* | ***Einflussnahme Autobahnverbindung A13 –A14 Südlich v.Diepoldsau***  ***Perimeter : Netzstrategie***  ***SPAGE 3.4*** |
| ***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 Ortsdurchfahrt*  *Diepoldsau umso stärker ist, je näher eine neue Strasse bei der zu entlastenden Siedlungsdurchfahrt*  *liegt, 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* | * *Entlastet Durchgangsverkehr Diepoldsau zu 30 %.* * *Belastet die Gemeinde im Mittleren Rheiontal nicht.* * *Keine übergeordneten Verkehrliche Wirkung. Verbindung : Talquerenden nicht gelöst* * *Nur indierekte Nutzung der Betriebsgebiete aus östereichischer Sicht.*   *(L45: Anschluss Betriebsgeiete)*   * *Schweizerischer Anschluss nur über bestehende Durchgangsstrasse möglich. Mehr Industrie menr Verkehr in Diepoldsau* * *Zollaspekte müssen berücksichtigt werden.* |
| ***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“* | *Bringt keine Entlastung* |
| ***Thema*** | ***Auszug Netzstrategiebricht Raum DHAMK 28.Mai 2018*** | *Nachschl.Seite* | ***Einflussnahme SüdRing Diepoldsau***  *„Meinung des Initianten: Jakob Sieber“* | ***Einflussnahme Autobahnverbindung A13 –A14 Südlich v.Diepoldsau***  ***Perimeter : Netzstrategie***  ***SPAGE 3.4*** |
|  | *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 umgeleitet*  *Und nach Rheinquerung aufgefächert* | *Fahrzeug DWV : Hohenems-Widnau : Reduktion 6000 .*  *Durchgangsverkehr Diepoldsau 2030:*  *17000 (Schrägseilbrücke)* |
|  | *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.“* | *Kiestransporte aus Oesterreich können umgeleitet werden.* |
| ***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“* | *Spange entlastet Diepoldsau 30 %*  *Keine Werkanschlüsse aus Diepoldsau an Spange möglich.*  *Zoll Uebergang muss berücksichtigt werden* |
| ***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.“* | *Spange entlastet Diepoldsau 30 %*  *Stau für öV wird reduziert*  *Keine Entlastung der Siedlungsgebiete*  *Durchgangsverkehr immer noch rel. Hoch . 17000 DWV.* |
| ***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“* | *Spange entlastet Diepoldsau 30 %*  ***Knoten Schrägseilbrücke bleibt.***  *Stauraum für LKW muss mit der Zollorg. Gemeinsam erfolgen* |
| ***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.“*** | *Reisezeit wird verkürzt*  *Verkehrssicherheit wird verbessert*  *Keine Aufwertung der Siedlungsgebiete*  *Standortgunst wird verbessert* |
| ***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. „*** | * *Spange entlastet Diepoldsau 30 %* * *Spangen Verkehrsführung verläuft 50 -60 % auf dem gleichen Perimeter wie der Südring, je nach Streckenführung mitentspr. Vor/Nachteile* |
| ***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“*** | *Eine auch teilweise Tunnelierungh beeinträchtigt Grundasser – Führung..*  *Oberirdische Lösung möglich:*  *Renaturierung „Alter Rhein“ oder Viadukt*  *Kosten sind zu beachten.*  *Die Nutzwertanalyse berücksichtigt alle Zielerfüllungen mit den Idikatorenblatter – und ist aussagekräftig , welche Var. Die optimalste sich darstellt.* |
| ***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 „*** | *Eine auch teilweise Tunnelierungh beeinträchtigt Grundasser – Führung..*  *Oberirdische Lösung möglich:*  *Renaturierung „Alter Rhein“ oder Viadukt*  *Kosten sind zu beachten.*  *Die Nutzwertanalyse berücksichtigt alle Zielerfüllungen mit den Idikatorenblatter – und ist aussagekräftig , welche Var. Die optimalste sich darstellt.* |
|  | *Angesichts der tiefen Wahrscheinlichkeit der Genehmigungsfähigkeit bzgl. Grundwasser und*  *weiterer 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.“*** | *Eine verbindluche Zusage betr. Grundwasser-Sicherheit :*  *Kanton/Bund ist Vorausetzung für eine Zustimmung der Var. Spange* |
| ***8.2 Fazit hinsichtlich Aufgabe (1) Entlastung Siedlungsgebiete*** | *Angesichts der zu erwartenden Belastung einer neuen Verbindung von deutlich unter 20‘000*  *DWV wird kein Autobahn-Standard (Nationalstrasse bzw. Bundesstasse) sondern eine 2-spurige*  *Verbindung mit Gegenverkehr auf Ebene Kantons- bzw. Landesstrasse mit direkten Anschlüssen*  *an die A13 resp. die A14 angestrebt. MK3.3 bringt keine regionalen Verbesserungen, im Gegensatz*  *zu MK3.4 Süd, welche nebst der Entlastung von Diepoldsau zahlreiche regionale Vorteile*  *bietet 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. )***  ***Südring: 60 % Reduktion***  ***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)“*** | ***30 % Reduktion Durchgangsverkehr***  ***Keine direkten Anschlüsse von Landesstrassen vorhanden.***  ***Siedlungen werden nicht entlastet.*** |
| ***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“*** | ***Keine direkten Anschlüsse von Landesstrassen vorhanden.***  ***Siedlungen werden nicht entlastet*** |
| ***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* | *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 Bundestrassengesetz*  *keine 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 Bundestrassengesetz*  *keine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich*  *zur A13 in der Schweiz enthalten.* | *im aktuellen Bundestrassengesetz*  *keine 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.* | *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 Entschei*  *dungen von Hohenems und Altach warten.*  ***Altach kann informiert werden, dass SüdRing als optimalse Lösungsvariante***  ***weiter verfolgt wird.““*** | ***Altach hat sich im März 2019 entschieden: Eind Spangen-Lösung (3.4) wird nicht weiterverfolgt***  ***Hohenems hat Knoten: Autobahnausfahrt mit neuem Kreisel (Doppelkreisel) Verkehr entlastet. Verkehr Richtung Diepoldsau dürfte eher zunehmen.***  ***Doppelkreisel hat mehrKapazität*** |
| ***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.“*** | ***Eine auch teilweise Tunnelierung beeinträchtigt Grundasser – Führung*** |