

# Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation

## Vernehmlassungsbericht

Verein Agglomeration Rheintal

17. März 2021



/ROSINAK & PARTNER/  
Ziviltechniker GmbH

metron

## Auftraggeber

Verein Agglomerationsprogramm Rheintal, Ri.Nova Impulszentrum, 9445 Rebstein

## Begleitung (Projektteam)

### St. Gallen

Sabina Saggioro  
Geschäftsleiterin, Verein Agglomeration Rheintal  
Andreas Mathieu  
Projektleiter, Verein St. Galler Rheintal  
Jesse Mägli  
Kanton St. Gallen, Amt für Raumentwicklung  
und Geoinformation, Agglomerationsprogramme  
Michael Lutz  
Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr  
Stefan Sutter  
Kanton St. Gallen, Tiefbauamt  
Markus Schatzmann  
Stv. Projektleiter Rhesi

### Vorarlberg

Stefan Obkircher  
Amt der Vorarlberger Landesregierung,  
Abteilung Raumplanung und Baurecht  
Jörg Zimmermann  
Amt der Vorarlberger Landesregierung,  
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten  
Daniel Latzer  
Stadt Hohenems, Stadtplanung

## Bearbeitung

### Metron Verkehrsplanung AG, 5201 Brugg

Denise Belloli  
MSc in Geografie/SVI  
Daniel Baeriswyl  
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU  
Simon Vogt  
dipl. Ing. ETH/SVI  
Lisa di Lena  
MSc ETH in Raumentwicklung und  
Infrastruktursysteme  
Nico Riwar  
BSc FHO in Raumplanung  
Christian Leisi  
Dipl.-Ing. Landschafts- und Freiraumplaner,  
Dipl. NDS ETHZ Raumplanung  
Giovanni Di Carlo  
MSc ETH in Raumentwicklung und  
Infrastruktursysteme  
Annkatrin Kümmerli  
Zeichnerin FR Raumplanung EFZ

### Rosinak & Partner ZT GmbH, Dornbirn

Andrea Weninger  
dipl.-Ing. Raumplanung, TU Wien  
David Moosbrugger  
dipl.-Ing. Landmanagement,  
Infrastruktur und Bautechnik, BOKU Wien  
Katharina Drage  
MSc Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung,  
Karl-Franzens-Universität Graz

Titelbild:

LOGO Verein Agglomeration Rheintal

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>		
1.1	Ablauf Vernehmlassung	6		
1.2	Lesehinweise	7		
<b>2</b>	<b>Agglokonferenz vom 23.10.2020</b>	<b>8</b>		
2.1	Teilstrategie Siedlung	8		
2.2	Teilstrategie Landschaft	8		
2.3	Teilstrategie Verkehr	9		
2.4	Massnahmen	10		
<b>3</b>	<b>Eingaben Hauptbericht</b>	<b>11</b>		
3.1	Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)	11		
3.1.1	Kanton St. Gallen	11		
3.1.2	Land Vorarlberg	30		
3.1.3	Kanton Appenzell Ausserrhoden	30		
3.1.4	Gemeinde Au	30		
3.1.5	Gemeinde Balgach	33		
3.1.6	Gemeinde Berneck	34		
3.1.7	Gemeinde Diepoldsau	35		
3.1.8	Gemeinde Eichberg	36		
3.1.9	Stadt Feldkirch	37		
3.1.10	Gemeinde Oberriet	37		
3.1.11	Gemeinde Rebstein	38		
3.1.12	Gemeinde St. Margrethen	38		
3.1.13	Gemeinde Widnau	38		
3.2	Parteien und Verbände	40		
			3.2.1	Initiativkomitee «Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch Umfahrungsstrasse»
				40
			3.2.2	Fussverkehr St. Gallen
				40
			3.2.3	TCS Rorschach-Rheintal
				44
<b>4</b>	<b>Eingaben Kartenband</b>	<b>48</b>		
4.1	Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)	48		
4.1.1	Kanton St. Gallen	48		
4.1.2	Gemeinde Au	49		
4.1.3	Stadt Feldkirch	50		
4.2	Unternehmen, Private	52		
4.2.1	ERR	52		
<b>5</b>	<b>Eingaben Massnahmenband</b>	<b>53</b>		
5.1	Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)	53		
5.1.1	Kanton St. Gallen	53		
5.1.2	Gemeinde Au	83		
5.1.3	Gemeinde Eichberg	85		
5.1.4	Stadt Feldkirch	85		
5.1.5	Gemeinde Marbach	87		
5.1.6	Gemeinde Oberriet	87		
5.1.7	Gemeinde St. Margrethen	88		
5.2	Parteien und Verbände	89		
5.2.1	Fussverkehr St. Gallen	89		
5.2.2	Grüne	90		
5.2.3	TCS Rorschach-Rheintal	91		
5.3	Unternehmen, Private	92		
5.3.1	ERR	92		

5.3.2	Anwohner Ostumfahrung	93
-------	-----------------------	----

# 1 Einleitung

## 1.1 Ablauf Vernehmlassung

Vorliegender Bericht dokumentiert die Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms Rheintal 4. Generation. Die Vernehmlassung wurde in folgenden Schritten (**fett** geschrieben sind jene Elemente aus der Vernehmlassung, welche in vorliegendem Bericht dokumentiert sind):

### Hauptbericht und Kartenband

	Dokumentation
Vorprüfung Land Vorarlberg und Kanton St. Gallen	Im Winter / Frühling 2020 wurde der Hauptbericht durch das Land Vorarlberg und den Kanton St. Gallen vorgeprüft. Anpassungen sind direkt in den Bericht eingearbeitet worden.
Informationsanlass für Behörden als Auftakt der Vernehmlassung am 27.8.2020	Es handelte sich um einen Informationsanlass, an dem keine offizielle Diskussion geführt und dokumentiert wurde.
<b>Öffentliche Vernehmlassung zwischen 1.9.2020 und 31.12.2020</b>	<b>Für die Vernehmlassung wurden Formulare erstellt, mittels welcher Eingaben gemacht werden konnten. Die Eingaben und die Erwägungen sind in vorliegendem Bericht dokumentiert</b>
Agglomerationskonferenz am 23.10.2020 (virtuell)	Dokumentation mittels interaktiven „padlets“. Der Umgang mit den diskutierten Punkten ist in vorliegendem Bericht in Kapitel 2 dokumentiert.

### Massnahmenband





	Dokumentation
Laufende Absprachen mit den Gemeinden, Land und Kanton	Die Erarbeitung und Konkretisierung der Massnahmen erforderte im Laufe der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms zahlreiche Absprachen mit den Massnahmeneignern. Diese Informationen sind direkt in die laufende Überarbeitung des Massnahmenbandes eingeflossen.
Behördenmitwirkung zum Massnahmenband vom 1.9.2020 bis 31.10.2020: Die Rückmeldungen im Rahmen der Behördenmitwirkung	Den Massnahmeneignern wurde ein Entwurf des Massnahmenbandes sowie erläuternde Massnahmentabellen zugestellt. Die Rückmeldungen erfolgten auf verschiedenen Kanälen (mail, Besprechungen etc.). Die Rückmeldungen sind grösstenteils direkt in die laufende Überarbeitung des Massnahmenbandes eingeflossen. Rückmeldungen, die mittels Vernehmlassungsformulare gegeben wurden, sind ebenfalls in vorliegendem Bericht dokumentiert.
<b>Öffentliche Vernehmlassung zum Massnahmenband vom 18.12.2020 bis 15.1.2021</b>	<b>Für die Vernehmlassung wurden Formulare erstellt, mittels welcher Eingaben gemacht werden konnten. Die Eingaben und die Erwägungen sind in vorliegendem Bericht dokumentiert</b>

Zu den im Vorfeld erarbeiteten Vertiefungen haben jeweils separate Behördenvernehmlassungen stattgefunden. Diese wurden im Rahmen der jeweiligen Vertiefung dokumentiert.

## 1.2 Lesehinweise

Die Eingaben sind gemäss den zur Vernehmlassung stehenden Dokumente gegliedert. Akteure, die Eingaben zu mehreren oder allen Dokumenten gemacht haben, tauchen dementsprechend in mehreren oder allen Kapiteln wieder auf. Die Dokumentation der Ergebnisse der Agglokonferenz erfolgt allgemein, das heisst ohne Nennung der jeweiligen Person.

Projektteam und Vorstand haben die Eingaben im Detail gesichtet, diskutiert entschieden, ob und in welcher Form sie berücksichtigt werden. Dafür wurde folgender Farbcode verwendet:

Antrag / Hinweis aufgenommen	
Antrag / Hinweis teilweise aufgenommen	
Antrag / Hinweis nicht aufgenommen	
Kenntnisnahme	

Bei nicht oder nur teilweise aufgenommenen Eingaben ist in der letzten Spalte jeweils eine Begründung aufgeführt.

## 2 Agglokonferenz vom 23.10.2020

An der Agglomerationskonferenz konnte nach einer Präsentation in virtuellen Gruppenräumen zu verschiedenen Themen diskutiert werden. Die Ergebnisse wurden auf digitalen Pinnwänden («padlets») dokumentiert. Zum einen wurden viele Fragen gestellt, die direkt an der Konferenz beantwortet wurden, zum anderen diente die Konferenz zum Wissensaustausch unter den Gemeinden.

Im Rahmen der Diskussionen sind folgende konkrete Anpassungsvorschläge eingegangen:

### 2.1 Teilstrategie Siedlung

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Allg.		Biodiversität	In Anbetracht des Klimawandels und der rasanten Biodiversitätsverluste sollten diese Themen in alle Planungen aufgenommen werden, um so auch langfristig die Lebensqualität erhalten zu können. Damit diese Themen mitgedacht werden müssen sie auch konsequent aufscheinen.	Dies gilt auch für das Thema Verkehr	Das Thema ist wichtig und wird an verschiedenen Stellen noch stärker betont. Zudem ist es fürs AP auf der «Agenda».
8.2	S194	Verdichtung	Angebot an Dienstleistungen, Versorgung und Anschluss an den öffentlichen Verkehr - hier sollten unbedingt die zur Verfügungstellung von öffentlichen Freiräumen Eingang finden. Das tut gerade in verdichteten Gebieten finanziell sehr weh, ist aber für die Lebensqualität unumgänglich (und natürlich wieder unter Einbeziehung Biodiversitätsförderung, Klimawandelanpassung)		Der Hinweis ist wichtig, der Bezug wird an verschiedenen Stellen gemacht (siehe auch Massnahmenband)

### 2.2 Teilstrategie Landschaft

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Allg.		Landschaftsstrategie	Rheintal von der Landschaft aus planen	Planungen umdrehen und von der Landschaft her denken (siehe Vision Rheintal)	Das Thema gewinnt richtigerweise in Siedlungs- und Verkehrsplanung zunehmend an Bedeutung. Die Konzeption und Struktur des Agglomerationsprogramms gibt die Schwerpunkte für dieses Planungsinstrument aber vor.
Allg.		Landschaftsstrategie	Stärkere Vernetzung der Landschaft	Von Hang – Tal – Hang bis innerhalb des Tales	Erfolgt in den nachgelagerten Projekten und mögliche Vertiefung im Rahmen des AP5.



Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
		Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal	Das Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal ist im Bericht und den Massnahmen Teilstrategie «Landschaft» analog dem Rhesi aufzuführen und zu erläutern.		Das Projekt wird in der Analyse beschrieben, auf ein Massnahmenblatt wird verzichtet.
		Landschaftsstrategie	Verzettelung durch landwirtschaftliche Gebäude als Thema	hier bräuchte es eine landwirtschaftliche Strategie, auf Massnahmenebene kommunale Konzepte formuliert (hier sind Kommunen aktiv dran)	Die Strategie kann nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeitet werden.
		Biodiversität & Landwirtschaft	Biodiversität & Landwirtschaft sollen Hand in Hand laufen. Ausserhalb von RHESI nicht noch mehr Fläche für Biodiversität opfern, dafür aber Qualität der Landschaft erhöhen		
	233	Kulturland	Ästhetik vs. Ökologie / z.B. Windkraftwerke im Zielkonflikt	Projekt bzw. Massnahmenblatt für dieses Thema ausarbeiten (Landschafts- und Ortsbild)	Es fehlen zurzeit die konkreten Grundlagen für die Ausarbeitung eines Massnahmenblattes. Das kann zu einem späteren Zeitpunkt in das AP einfließen. Hierfür sind aber die notwendigen Konzept- und Strategiegrundlagen zu erstellen.
10.3	234	Freiräume und Naherholung	Bitte die Sicherung der Naherholungsräume auch mit der Sicherung der Biodiversität verbinden (lässt sich meist leicht machen, muss nur mitgedacht werden). Letzen Satz erweitern: Es sind die künftigen Anforderungen bezüglich Klima und Biodiversität zu berücksichtigen (stärkerer Einsatz von Bäumen, heimischen Pflanzenarten)	Zudem: regionales Saatgut verwenden inkl. Berücksichtigung Klimawandel Hotspots punktuell anschauen und Managementplan entwickeln Zugänglichkeit innerorts überall notwendig	z.T. sinngemäss aufgenommen an verschiedenen Stellen (siehe auch Massnahmenband)

### 2.3 Teilstrategie Verkehr

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Allg.			Der Ausbau des Rad- und Fußverkehrs ist sehr zu begrüßen, viele Wege können damit gesund und umweltbewusst zu einer Entlastung auf den Strassen führen. Allerdings bleibt trotzdem der Ausbau des grenzüberschreitenden Strassennetzes ein ganz wesentlicher Punkt zur gesamthaften Verbesserung der Mobilität, Erreichbarkeit und Vernetzung auf beiden Seiten des Rheins. Nicht nur für die Betriebe und die Mitarbeiter, sondern auch für die Entlastung der Grenzgemeinden und damit für einen Grossteil der Menschen im Land ist die Errichtung von leistungsfähigen, hochrangigen Verbindungen entscheidend.	Dieser Punkt sollte im Agglomerations-Programm (und vor allem auch der Kurzfassung, die die breite Öffentlichkeit vermehrt lesen wird) stärker hervorgehoben werden. Velotal heißt nicht nur mehr Rad-Infrastruktur sondern erfordert trotzdem den gezielten Ausbau von MIV- und Güterverkehrsinfrastruktur und der direkten hochrangigen Verbindung von A13 und A14.	Netzergänzungen sind an verschiedenen Orten geplant, gekoppelt mit «flankierenden Massnahmen» zur Aufwertung der zu entlastenden Strassenabschnitte.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
		Netzstrategie DHAMK	Die Netzstrategie Raum DHAMK sollte aufgrund des Anschlusses Kieswerk etc. nochmals besprochen werden.		Der Entscheid ist abschliessend, dass dieser Anschluss nur für das Kieswerk ist. Eine Zufahrt auf die Autobahn ist nicht vorgesehen.
		Entlastungsstrassen	Vorgesehen ist ein gestalteter Strassenraum. Diese Ideen sind in sämtlichen Gemeinden bei den Bürgerinformationen sehr kritisch aufgenommen worden, ja durchgefallen. Eine Weiterführung der Umfahrung Altstätten entlang der Dörfer bis Balgach und dann ein Anschluss über die Rietstrasse in Richtung A13 ("Entflechtungsstrasse") findet keinen Eingang, obwohl sie genau dem Planungsraum (S. 227) entspricht. Ist in Wiedererwägung zu ziehen.		Eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist für ein solches Vorhaben aus heutiger Sicht aufgrund der momentanen Belastungssituation bzw. potenziellen Entlastungswirkung nicht realistisch. Die Planung eines derartigen Projektes läuft der gesamten Planungsphilosophie des Instrumentes «Agglomerationsprogramm» entgegen. Projekte, welche finanziell unterstützt werden, müssen stark belastete Strassen entlasten, dabei die Qualitäten des multimodalen Verkehrs verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die Landschaft schonen. Effektiv werden jedoch auch einzelne Elemente einer «Entflechtungsstrasse», wie z.B. die Ostumfahrung Altstätten im Rahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzt.

## 2.4 Massnahmen

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
		Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal	Das Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal ist im Bericht und den Massnahmen Teilstrategie «Landschaft» analog dem Rhesi aufzuführen und zu erläutern.		Das Projekt wird in der Analyse beschrieben, auf ein Massnahmenblatt wird verzichtet.
			Planungen Korridorroute mit MIV-Planungen (Spange Leica /Rietstraße/Schmidh.) abstimmen; Zuleitungen Leica -Areal sehr verkehrsstark --> Konflikte? Übergeordnete Netzplanung MIV abstimmen		Erfolgt im Rahmen des Mobilitätskorridors

# 3 Eingaben Hauptbericht

## 3.1 Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)

### 3.1.1 Kanton St. Gallen

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
_Alle	0	Aufzählungen	<b>Antrag:</b> Auszüge aus anderen Berichten sind zu referenzieren.	Zwecks Lesbarkeit sind Anführungs- und Schlusszeichen sinnvoll.	
_Alle	0	Abbildungen	<b>Antrag:</b> Die Schrift in der Legende ist zu vergrössern.	Zur Lesbarkeit.	Der Kartenband ist das relevante Dokument für die Karten. Der Aufwand für die Überarbeitung ist bezogen auf das Ergebnis unverhältnismässig
_Alle	0	Abbildungen	<b>Antrag:</b> Die Legenden der Abbildungen sind in einer lesbaren Grösse darzustellen.	Einfache Handhabung des Berichts, ohne jeweils auf den Kartenband wechseln zu müssen.	Der Kartenband ist das relevante Dokument für die Karten. Der Aufwand für die Überarbeitung ist bezogen auf das Ergebnis unverhältnismässig
_Alle	0	_Alle	<b>Antrag:</b> Teilweise werden Themen nur auf einer der beiden Flussseiten (CH oder A) beschrieben bzw. in sehr unterschiedlicher Tiefe erläutert. Der Bericht ist ausgewogener zu formulieren bzw. besser aufeinander abzustimmen.	Offensichtlich haben die verschiedenen Planungsbüro unabhängig voneinander die einzelnen Inputs zu den Themen beschrieben. Dies wird immer wieder augenfällig.	Soweit möglich und sinnvoll gemacht
_Alle	0	Schwerpunkte FVV	<b>Anregungen:</b> Schwerpunkte müssen noch klarer hervorkommen, warum der FVV so wichtig ist und dessen Massnahmen Priorität haben. Insbesondere, wenn noch zwei zusätzliche Dokumente miteingereicht werden.	Schwerpunkte müssen nachvollziehbar sein, warum diese gewählt wurden und richtig sind.	Soweit möglich und sinnvoll gemacht
_Alle	0	Grundsätzliches	<b>Anregungen:</b> Es wird empfohlen, den Bericht zu straffen und Doppelspurigkeiten möglichst zu vermeiden.	Beim Lesen kommen immer wieder die gleichen Punkte. Diese werden sehr oft wiederholt. Dadurch wird das Papier sehr lang und ausgiebig. Es ist nicht falsch, dass die wichtigsten Punkte pro Kapitel nochmal aufgeführt werden. Dadurch werden sie verinnerlicht und wieder ins Bewusstsein gerufen. Ob alle aber x-Mal wiederholt werden müssen und sollen, ist zu hinterfragen.	Soweit möglich und sinnvoll gemacht

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
_Alle	0	Vertiefungsstudien	<b>Antrag:</b> Die Vertiefungsstudien zum Fuss- und Veloverkehr werden im Hauptbericht nicht und im Massnahmenband kaum erwähnt bzw. wird kaum darauf verwiesen. Mindestens die Verweise sind herzustellen.	Wie werden die beiden Studien in das Gesamtpaket verpackt? Im Bericht ist sehr wenig über diese Studien zu lesen. Es gibt auch keine klaren Verweise. Insbesondere in Bezug zu den Massnahmen gibt es viele Hinweise, welche in diesen Vertiefungsstudien vorhanden sind - im Bericht aber fehlen.	
_Alle	0	Wirkungskriterien im Massnahmenband	<b>Antrag:</b> Im Massnahmenband werden unter dem Kapitel Nutzen/Wirkung diverse Wirkungskriterien aufgezählt. Die Kriterien sollen im Bericht erläutert werden.	Die Nennung der Wirkungskriterien im Hauptbericht gewährleistet die Nachvollziehbarkeit. Daher wäre eine solche Verknüpfung ein Mehrwert.	Die Wirkungskriterien werden bei den einzelnen Massnahmen aufgeführt. Eine reine Abschrift der Wirkungskriterien aus den Richtlinien im Hauptbericht erscheint nicht zweckmässig
_Alle	0	Bericht Korridorstudie	<b>Antrag:</b> Die Vertiefungsstudie Veloverkehr von Metron ist ebenfalls beizufügen.  <b>Antrag:</b> Der Hauptbericht und das Massnahmenband sind besser aufeinander abzustimmen. Teils werden Massnahmen in der Korridorstudie als sehr wichtig und «geplant» beschrieben (Seite 35 – Altstätten Marbach), jedoch im Hauptbericht und im Massnahmenband nicht mehr einer Schlüsselstelle entsprechend hervorgehoben. Wie soll dies kommuniziert werden? Weiter verwirrt der Begriff «geplant», da es sich lediglich um eine Idee handelt. Auch die Schlüsselstelle Zuleitungsstrecke Velobrücke Au – Lustenau (und viele weitere) werden im Massnahmenband kurz erwähnt, jedoch nicht würdigend berücksichtigt.  <b>Antrag:</b> Die Unterscheidung zwischen Schlüsselstelle und langfristige Vision ist unklar, da kein Zeithorizont angegeben ist und wie erwähnt, teils Schlüsselstellen ohnehin nicht im AP Bericht auftauchen. Dies ist im Bericht zu präzisieren.  <b>Antrag:</b> Im Kapitel 10 wird beschrieben, wie mit den Massnahmen umgegangen werden soll. Eine Liste dazu fehlt jedoch. Diese ist zu ergänzen.	Wie wird der Bezug der Korridorstudie im Hauptbericht und im Massnahmenband hergestellt.  Es fehlt eine klare Überleitung von diesem Bericht zum AP-Bericht und eine Klärung, warum teils Massnahmen nicht weiterverfolgt werden. Die Herleitung ist nicht klar.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Antrag:</b> Es ist unklar, ob die beschriebenen Basiswerte gemäss Tab. 4 für die Kostenschätzungen verwendet werden/wurden. Zumal bei den Massnahmen die Kostenschätzungen oftmals nicht aufgeführt sind. Dies ist zu präzisieren.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist zu begründen, wenn Massnahmen aus der Korridorstudie nicht Eingang in das Massnahmenband gefunden haben.</p>		
_Alle	0	Vertiefungsstudie Langsamverkehr	<p><b>Antrag:</b> Im Hauptbericht sowie im Massnahmenband fehlen die Bezüge zur Vertiefungsstudie Langsamverkehr (Fuss-Veloverkehr). Dieser ist herzustellen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Massnahmen in den verschiedenen Berichten/ Massnahmenband sind zwingend miteinander abzugleichen. Massgebend ist das Massnahmenband.</p> <p><b>Antrag:</b> Es fehlt ein Kapitel, in welchem auf die über 500 Schwachstellen eingegangen wird. Ein winziger Teil davon, soll im AP behandelt werden. Wie mit den übrigen 400 erkannten Schwachstellen umgegangen wird, ist nicht beschrieben. Dies ist im Kapitel Ergebnisse zu ergänzen. Die Tabelle im Anhang gibt zu jeder Massnahme Aufschluss, wie mit dieser weiter verfahren werden soll. Allerdings fehlt die Herleitung, welches Vorgehen beim Umgang mit den Massnahmen gewählt wurde. Dies ist im Bericht zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Kapitel 7 ist so zu überarbeiten, dass dieses Dossier dem Bund eingegeben werden kann. Aussagen, dass Massnahmen provisorisch aufgenommen wurden, dürfen später nicht mehr erscheinen.</p> <p><b>Antrag:</b> Es scheint, dass der Kanton mit keiner dieser genannten Massnahmen direkt betroffen ist. Sollte der Kanton direkt betroffen sein, so ist dies mit dem Kanton zu diskutieren und der Horizont ist durch den Kanton zu definieren.</p>	Vertiefungsstudien und getätigte Arbeiten sind zu nennen und Verweise sind zu machen.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<b>Antrag:</b> Die Anhänge sind zu komplementieren.		
Zusammenfassung	7	Übersicht	<b>Antrag:</b> Beim Verkehrssystem ist folgendes unter der Massnahme «Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszone)» zu ergänzen: Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszone) insbesondere im untergeordneten Strassennetz.		
Zusammenfassung	7	Übersicht	<b>Anregung:</b> Verweis auf die Agenda 2030 könnte sinnvoll und hilfreich sein. Eine Integration dieser Ziele in diese Darstellung ist zu prüfen.	Die in der Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung aufgeführten Ziele könnten in der Strategie erwähnt werden. Insbesondere Ziel 3 «Gesundheit», Ziel 11 «Nachhaltige Gemeinden» und Ziel 13 «Massnahmen Klimaschutz» könnten noch sinnvoll ergänzt werden. <a href="https://www.eda.admin.ch/agenda2030/de/home.html#1">https://www.eda.admin.ch/agenda2030/de/home.html#1</a> Aus der GVS SG sind die übergeordneten Ziele zu berücksichtigen («Erreichbar, ökologisch und solidarisch und sicher»).	
Zusammenfassung	8	Übersicht	<b>Antrag:</b> Im Bereich Zukunftsbild in der ersten Zeile «Verkehr» ist der Fussverkehr als Bestandteil zu ergänzen.	Gerade im Hinblick auf eine innere Verdichtung muss der Fussverkehr gestärkt und gefördert werden (Stichwort «Stadt der kurzen Wege»). Entsprechend sind auch die Potenziale des Fussverkehrs zu erwähnen.	
Zusammenfassung	8	Übersicht	<b>Antrag:</b> Beim «MIV: Punktuelle Überlastungen...» ist unter Massnahme der MIV-Korridor in «Mobilitätskorridor Mittleres Rheintal» umzubenennen.		
Zusammenfassung	8	Übersicht	<b>Anregung:</b> Unter Umwelt könnte als Zukunftsbild darauf verwiesen werden, dass dieses im AP5 mit den Grundlagen aus dem AP4 erarbeitet werden soll.		
1.4	12	Vorleistungen	<b>Antrag:</b> Bei den Vorleistungen ist der Hinweis anzubringen, dass die Liste nicht als abschliessend zu betrachten ist.  <b>Antrag:</b> Wichtige Massnahmen sollen mit einem Bild/Plan sowie mit einer kurzen Erläuterung beschrieben werden.  <b>Anregung:</b> FGSO ausschreiben, damit verstanden wird, was damit gemeint ist.	Die Vorleistungen werden nie komplett sein. Insbesondere, da je nach Gemeinde nicht alle Massnahmen ergänzt wurden.  Aufzeigen, dass auch ohne Bundesbeiträge eine nachhaltige Entwicklung angestrebt wird.	Der Hinweis wurde ergänzt. Auf einen Plan wird verzichtet.
2.1	18	Begleitheft	<b>Anregung:</b> Das erwähnte Begleitheft sollte im Anhang / Beilage mitgeschickt werden.	Die wertvollen Öffentlichkeitsarbeiten sollten ebenfalls dem Bund eingereicht werden. «Tue Gutes und sprich darüber».	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
2.3	20	Massnahmen	<b>Antrag:</b> Das im Satz in Klammer stehende «nationalen» ist bei der siebten Linie zu löschen.	Die Abhängigkeiten wurden nicht nur auf nationale Massnahmen bezogen, sondern auch auf kantonale, überregionale, regionale etc. Mit dem (nationalen) entsteht der Eindruck, dass nur diese von übergeordneter Bedeutung sind, was nicht stimmt.	
3.0	22	Übergeordnete Vorgaben	<b>Hinweis:</b> Zwecks Klarheit könnte hier aufgeführt werden, dass das kantonale Raumkonzept Bestandteil des KRP ist.	Das Raumkonzept könnte in Klammern beim KRP aufgeführt werden.	
3.1	22	Agenda 2030 ergänzen	<b>Anregung:</b> In der Agenda 2030 gibt es weitere wertvolle Inputs, welche in das AP integriert werden können.	Es würde beim Bund wohl wohlwollend aufgenommen werden, wenn Inputs aus der Agenda 2030 auch im AP zu finden wären.	
3.1	24	Handlungsraum des Rheintals	<b>Anregung:</b> Prüfen, ob Feldkirch als urbaner Verdichtungsraum auf Österreicher Seite ebenfalls aufgeführt werden soll.	Als regionales Zentrum nimmt Feldkirch eine wichtige Rolle im Gebiet des Aggloraumes ein.	Der Hinweis betrifft die Karte des Bundes (Raumkonzept Schweiz), diese kann nicht verändert werden.
3.1.2	24	KRP	<b>Korrigendum:</b> Genehmigung 1.11.17	nicht 2018	
3.2.5	36	Kettenreaktion ergänzen	<b>Antrag:</b> Strategiepapier «Kettenreaktion» im Bericht ergänzen.	Vorarlberg hat eine strategische Planung zugunsten des Radverkehrs mit dem Namen «Kettenreaktion» veröffentlicht. Darin sind Ziele und Strategien aufgeführt. Dieses Papier ist zusätzlich aufzuführen.	
3.3.1	39	Überführung Bahnhof St.Margrethen	<b>Anregung:</b> Es wird empfohlen, dieses Projekt genauer zu beschreiben und eine Abbildung des Bauwerks zu ergänzen.	Aufzeigen, dass auch ohne Agglogelder wichtige und grosse Infrastrukturen realisiert werden.	
3.3.3	39	Übergeordnete Vorhaben	<b>Antrag:</b> Entweder ist der Tunnel Feldkirch in der Auflistung aufzuführen oder sonst ist die Textpassage des Stadttunnels in diesem Kapitel auf Seite 42 zu streichen. Allenfalls ist ebenfalls eine Abbildung zu ergänzen.		
3.3.3	40	S18	<b>Antrag:</b> Die erwähnten Autobahnen, Schnellstrassen und Landesstrassen sind im Plan zu kennzeichnen.  <b>Antrag:</b> St.Margrethen immer gleich schreiben (nicht Sankt Margrethen).  <b>Antrag:</b> Das Trasse CP und die Variante Z sind in der Darstellung zu beschriften.	Die erwähnten Namen sind im Plan anzugeben. Ansonsten ist nicht klar, wo sich diese Strassen überhaupt befinden. Insbesondere für Personen, welche nicht im Rheintal wohnen, hilft eine Beschriftung zur Orientierung.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3.3.3	41	A14/L46	<b>Antrag:</b> Die Darstellung im Übersichtsplan auf S. 40 ist hinsichtlich dieser Massnahme ebenfalls zu beschriften.	Mit den vielen genauen Detailangaben lässt sich wenig anfangen, wenn nicht klar ist, wo genau diese liegen. Ein Übersichtsplan hilft nur dann, wenn die erwähnten (wichtigen) Überlegungen auch verortbar sind und so dem Leseverständnis förderlich sind.	
3.4	44	Wahlen	<b>Antrag:</b> Die Kantonsratswahlen sowie die Kommunalwahlen auf CH-Seite sind ebenfalls aufzuführen.	Zur Vollständigkeit.	
4.0	47	MIV Anteil	<b>Antrag:</b> Wenn in der Schweiz eine Zahl 80% angegeben wird, ist es zweckmässig auch den Wert von Vorarlberg zu nennen. Dieser ist zu ergänzen.	Vergleiche sollen auch vergleichbar sein.	
4.0	47	Velowegnetz	<b>Antrag:</b> Den «grossen» Anteil am Gesamtverkehr ist mit einer Zahl zu benennen. Auch der Vergleich zu St.Gallen ist zu benennen.	Zahlen, um Fakten zu belegen.	
4.3.1	58	Abbildung	<b>Antrag:</b> Die Abbildung ist nichtssagend. Entweder die Abbildung ist mit Informationen zu hinterlegen oder zu löschen.	Inhalt dieser Abbildung ist unklar.	Es handelt sich um die erste generelle Darstellung des Rheintals mittels einer Karte im Bericht, daher ist sie für die Orientierung durchaus hilfreich.
4.3.3	67	Abbildung	<b>Antrag:</b> Die Abbildung ist auch im Kartenband abzubilden, damit diese besser lesbar vorhanden ist.	Zur Lesbarkeit	
4.3.3	68	Abbildung	<b>Antrag:</b> Die Abbildung ist auch im Kartenband abzubilden, damit diese besser lesbar vorhanden ist.	Zur Lesbarkeit	
4.4.2	85	Modalsplit	<b>Antrag:</b> «...zugenommen hat vor allem die zurückgelegte Distanz mit dem Auto und mit dem E-Bike.» E-Bike durch Velo ersetzen.	In der nachfolgenden Abbildung (41) ist von Velos inkl. E-Bike die Rede, aber nicht von E-Bikes als solches. Ansonsten ist eine weitere Darstellung einzufügen, welche das E-Bike als eigenes Verkehrsmittel aufführt.	S. 86: «E-Bikes» durch «Velos» ersetzt  Satz ergänzt: «Für eine Aufteilung der Kennwerte in Velos und E-Bikes ist die aktuelle Datenlage zu dünn.»
4.4.2	90	Pendlerverkehr	<b>Anregung:</b> Die Abbildungen 47 und 48 sind in den Kartenband aufzunehmen.	Wichtige Abbildung, welche im Kartenband besser lesbar wird.	



Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4.4.3	94	Parallelstrassen	<b>Antrag:</b> Die parallel verlaufenden Strassen zur Autobahn sind zu verorten (z.B. auf St.Galler Rheintaler Seite zwischen Au und Kriessern).	Die Aussagen sind unpräzise und es wird der Anschein erweckt, dass entlang des ganzen Rheintals beidseitig der Autobahn parallele Strassen verlaufen.	
4.4.3	94	öV-Priorisierung	<b>Antrag:</b> Die Passage mit der fehlenden öV-Priorisierung ist zu konkretisieren. Der öV wird an Lichtsignalanlagen priorisiert. Da der Busverkehr mehrheitlich im Mischverkehr geführt wird und an den neuralgischen Stellen keine separate Busspuren vorhanden sind, kann es teilweise zu Anschlussbrücken kommen, was die Attraktivität des strassengebundene öV mindert.	Unklare Formulierungen sind zu vermeiden.	
4.4.3	94	Grenzüberschreitender Verkehr	<b>Antrag:</b> Im Bericht ist zu erwähnen, dass nachweislich die S18 ab dem Grenzübergang Au keine signifikante Verkehrsentlastung bewirkt (Quellenverweis DHAMK angeben).	Problem durch Diepoldsau soll verdeutlicht werden und Notwendigkeit der Studie Mobilitätskorridor mittleres Rheintal möglichst hervorgehoben werden.	
4.4.3	96	Erreichbarkeit	<b>Antrag:</b> Dieser Abschnitt bedarf es einer detaillierten Erläuterung, zeigt dieser Abschnitt doch das Hauptproblem im Rheintal auf. Der öV ist gegenüber dem MIV auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig. Auf den wichtigen Relationen ist der Reisezeitvergleich zwischen öV und MIV tabellarisch darzustellen. Dies mit der Abbildung 52 zu machen ist mühsam. Zudem kann eine mittlere Reisezeit zwischen öV und MIV erstellt werden.  <b>Antrag:</b> Abgleichen und Abstimmen des Abschnitts mit der öV-Potenzialstudie.  <b>Anregung:</b> Es wird empfohlen die deutsche RIN «Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung» für die Bewertung des Strassennetzes bzw. öV-Netzes zu verwenden.	Die RIN «Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung» bietet eine möglich Herangehensweise, um die Streckenqualität zu ermitteln. Damit kann die Reisezeit der verschiedenen Verkehrsträger gegenüber der Luftliniengeschwindigkeit miteinander verglichen werden.  An dieser Stelle verweisen wir auch auf die öV-Potenzialstudie, welche Metron im Auftrag des AöV (Kt. SG) erstellt hat.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4.4.4	102	Methodik USP/UHS	<p><b>Antrag:</b> Die Methodik im Bericht «Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen» wurde in einer ersten Fassung fälschlicherweise für das AP Rheintal gleich beschrieben, wie für die übrigen AP-Regionen, wo die UHS-Überprüfung bereits im AP3 stattgefunden hat. Die Methodik ist für das Rheintal umzuschreiben, da diese Methodik zum ersten Mal angewandt wurde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Auswertung Unfallstatistik</li> <li>2. Kategorisierung UHS</li> <li>3. Abgleich mit kürzlich abgeschlossenen bzw. laufenden Strassenbauprojekten mit Unfallursache (UHS damit behoben?)</li> <li>4. Falls bei Punkt 3 nein, dann Massnahmenentwicklung</li> </ol>	Jesse Mägli nimmt mit ewp Rücksprache, allenfalls lässt sie den Bericht zur objektiven Verkehrssicherheit «Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen» fürs AP Rheintal anpassen.	
4.4.5	106	Mobilitäts-management	<p><b>Hinweis:</b> Im St.Galler Energiekonzept 2021 – 2030 ist eine Massnahme zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Kanton vorgesehen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Kooperation zwischen Unternehmen und den Standortgemeinden.</p>		
4.4.6	107	Intermodalität	<p><b>Antrag:</b> Die Mobilitystandorte im St.Galler Rheintal sind zu erwähnen.</p> <p><b>Anregung:</b> Mobilitystandorte am Bahnhof an allen Bahnhöfen einführen.</p>	Die Verknüpfung Bahn und Mobility könnte die Schwächen des öV zumindest teilweise aufheben. Dazu ist ein Massnahmenblatt zu erstellen.	
4.4.6	107	Intermodalität	<p><b>Anregung:</b> Offenbar fördert das Land Vorarlberg bzw. deren Gemeinden die kombinierte Mobilität stärker. Könnten gewisse Ansätze im St.Galler Rheintal adaptiert werden?</p>	Ein Ländervergleich ist grundsätzlich anzustreben. Dies sowohl bei Zahlen als auch bei bereits umgesetzten Massnahmen wie in diesem Fall. Es könnte aufgezeigt werden, in welchen Punkten man grenzüberschreitend voneinander lernen könnte. Dies auch im Hinblick auf AP5G.	Auf die Punkte, von denen man gegenseitig voneinander lernen kann, wird im Bericht verschiedentlich hingewiesen. Die kombinierte Mobilität wird zudem im Massnahmenband behandelt.
4.5.2	112	Abb. 60	<p><b>Antrag:</b> Die Busnummer 351 Viscose ist zu ergänzen.</p>	Im Halbstundentakt verläuft der Bus ins Zentrum von Widnau – von der Viscose herkommend. Der Linienast Viscose-Schlatt ist zu ergänzen.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4.5.4	116	Tarifsystem	<b>Hinweis:</b> Bei der grenzüberschreitenden Nutzung von fairtiq ist Check-out/Check-in beim Wechsel des Verkehrsverbundes nötig. Ob ein Studium der Tarifbedingungen dadurch entfällt, ist fraglich.		
4.6.1	119	Veloverkehr CH	<b>Antrag:</b> Der Text «obigen Abbildung» ist durch «Abbildung 64» zu ändern.	Der Text nimmt Bezug zur «obigen» Abbildung. Es ist aber die Abb. 63 auf der vorangegangenen Seite die Rede.	
4.6.1	119	Veloverkehr CH	<b>Antrag:</b> Im Bericht ist die Aussage zu präzisieren, dass sich der Kanton hinsichtlich der Finanzierung an den Kosten bei kantonalen und regionalen Routen beteiligt.  <b>Antrag:</b> Insbesondere das lokale Netz weist keine regionale Systematik auf, da das lokale Netz durch die einzelnen Gemeinden definiert wird.	Die Aussage, dass nur das kantonale Netz eine Mitbeteiligung seitens Kanton vorsieht, ist falsch. Kantonale und regionale Routen können anhand von werkgebundenen Beiträgen (Art. 95 StrG) mitfinanziert werden.	
4.6.1	120	Keine App im Velotal	<b>Antrag:</b> Es ist aktuell keine eigene App vorhanden. Entsprechend ist diese Aussage im Text zu entfernen.	Im Velotal gibt es keine eigene App, sondern «nur» eine Website. Die Routen waren mal in ein österreichisches Produkt «bike natur guide» integriert, an dem sich Velotal anschloss. Diese Lizenz ist jedoch ausgelaufen. Die genaue Formulierung ist mit der Geschäftsstelle zu klären.	
4.6.1	120	Veloverkehr CH ausbauen	<b>Antrag:</b> Es ist ein Kapitel zu den Massnahmen auf Seite des St.Galler Rheintals zu ergänzen (analog Vorarlberger Seite). Darin sollen folgende Punkte erwähnt werden: – Werkgebundene Beiträge bei kantonalen und regionalen Routen auf Gemeindegebiet – Schwachstellenanalyse erstellt und über LV-Portal bewirtschaftbar – Integrale Planung sämtlicher Modi bei Strassenbauprojekten – Signalisation der Velorouten	Im Vergleich zu Vorarlberg kommen die Massnahmen auf der Schweizer Seite zu kurz. Art. 95 im Strassengesetz sieht vor, dass kantonale und regionale Velorouten mitfinanziert werden können (Beteiligung an den Baukosten von 65%). Weiter gibt es eine Schwachstellenanalyse, in welcher viele Schwachstellen bereits erfasst sind. Bei der Planung von BGKs wird der Veloverkehr auch auf Kantonsstrasse mitgeplant und verbessert. Des Weiteren gibt es ein Signalisationskonzept, in welchem die Alltagssignalisation verbessert werden soll.	
4.6.2	123	Langsamverkehr	<b>Antrag:</b> Im Bereich Wander- und Fusswege wird in einem Satz (Abschnitt) auf Schweizer Seite die rechtliche Lage erläutert. Im nächsten Satz wird dann auf Vorarlberger Seite bloss auf ein dichtes Netz hingewiesen. Diese unterschiedlichen Themenbeleuchtung passen nicht zueinander. Zudem ist unklar, was mit dichtem Wanderwegnetz gemeint ist und wie es zum Schweizer Wandwegnetz zu bewerten ist.	Angaben sollen vergleichbar sein.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4.6.2	124	Potenzial	<b>Antrag:</b> Es ist zu erläutern, wie die Erhebung der Potenziale sowie die Auswahl der Gemeinden/Funktionsräumen erfolgt ist.	Es ist unklar, wie die Potenziale im Bereich Fussverkehr erhoben wurden. Welche Kriterien wurden beachtet?	Wird im Kapitel Strategie erläutert, Verweis ergänzen.
4.7.1	126	Auslastung	<b>Antrag:</b> Altstätten ist aus der Auflistung der Orte mit Verkehrsüberlastungen während den Spitzenzeiten zu streichen.	In Altstätten sind alle massgebenden Knoten ausreichend leistungsfähig. Zeitweise kommt es an einzelnen Knoten zu kurzen Rückstaus, welche sich aber rasch wieder abbauen.	
4.7.1	126	Leistungsfähigkeit	<b>Anregung:</b> Das Kapitel könnte mit weiteren negativen Aspekten für den FVV ergänzt werden. Luft, Lärm, Gesundheit, klimapolitische Ziele, Feinstaub, PP-Flächen, Wohlbefinden...	Die Aufzählung wirkt als abgeschlossen, obwohl der MIV weitaus grössere Belastungen für die Umwelt trägt. Diese könnten ebenfalls noch erwähnt werden.	
4.8	129	P&R Vorarlberg	<b>Antrag:</b> Das Wording zur Parkraumbewirtschaftung ist auf «mehrheitlich» anstelle «zum Teil» anzupassen.	Zum Teil kostenfrei ist etwas übertrieben, wenn nur bei einem von 8 Bahnhöfen bezahlt werden muss.	
4.8	132	Abb. 68	<b>Antrag:</b> Die Abbildung 68 ist durch eine Abbildung mit besserer Auflösung auszutauschen.	Lesbarkeit ist zu verbessern.	
4.8	134	Onlinehandel	<b>Anregung:</b> Die Zunahme des Verkehrs aufgrund des Onlinehandels kann für Vorarlberg und das St.Galler Rheintal genannt werden.	Unsere (subjektive) Einschätzung zum Onlinehandel ist, dass zunehmende Kurier-, Express- und Paketdienstfahrten nicht nur im Vorarlberg, sondern auch im St.Galler Rheintal zugenommen hat.	Die Einschätzung dürfte stimmen, allerdings handelt es sich um ein nationales Phänomen, welches daher nicht explizit erwähnt werden muss.
4.9	136	neue Mobilitätsformen	<b>Hinweis:</b> Der Kanton St.Gallen hat im Rahmen der Beantwortung des Postulats 43.17.05 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen» Massnahmen zur Unterstützung der Verbreitung der Elektromobilität im Kanton erarbeitet, welche auch in das St.Galler Energiekonzept 2021 – 2030 eingeflossen sind. So ist beispielsweise die Förderung von netzdienlicher Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäuser vorgesehen.		
4.9.2	136	Postulat E Mob	<b>Antrag:</b> Der Kanton St.Gallen ist an der Erarbeitung eines Berichts zur Elektromobilität. Ein Massnahmenfeld daraus ist die E-Busstrategie. Den Abschnitt umformulieren.	Der Fokus ist im Text voll und ganz auf die E-Busstrategie gerichtet, wobei diese ein Teil des Postulatberichts zur E-Mobilität im Kanton St.Gallen ist. Da hier im Kapitel über die Elektromobilität berichtet wird, wäre es richtig, die kantonale E-Mobilitätsstrategie als Ganzes zu thematisieren und die E-Bus-Strategie als Teil davon zu erläutern. Im Rheintal St.Gallen wird bereits ein E-Bus eingesetzt. Mehr Informationen bei der RTB.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
	137	E-Bikes	<b>Antrag:</b> Es ist ebenfalls die Statistik von E-Bikes auch auf Schweizer Seite in den Bericht zu integrieren.	Wenn für Vorarlberg eine Statistik zitiert wird, so ist dies auch für die Schweizer Seite zu erarbeiten (siehe <a href="http://www.velosuisse.ch/">http://www.velosuisse.ch/</a> ). Erst damit können Parallelen und Vergleiche gezogen werden.	
4.9	138	Mikromobilität	<b>Antrag:</b> Es ist ein Kapitel Mikromobilität zu ergänzen.	Die Mikromobilität hat an Bedeutung zugenommen.	Bei neue Mobilität ergänzen.
4.9	138	Neue Mobilitätsformen	<b>Antrag:</b> Selbstfahrende Fahrzeuge, Drohnen und autonome Flugtaxis sind im Moment noch nicht im Personen- und Güterverkehr zugelassen. Dennoch wecken diese Entwicklungen Erwartungen. Deshalb ist auch ein Kapitel oder mehrere Kapitel diesen Mobilitätsformen zu widmen.	Insbesondere bei den selbstfahrenden Fahrzeugen sind einige Fahrzeuge bereits mit der Stufe 2 «Teilautomatisiert» ausgestattet und entsprechend sollte der Stand der Technik erläutert werden.	Bei neue Mobilität ergänzen.
4.10.1	140	Kosten	<b>Antrag:</b> Die Kosten sind auf SFr. zu ergänzen / ändern.	In den vorigen Kapiteln wurden selbst Euros auf sFr. umgerechnet. Entsprechend sollte auch in diesem Kapitel der Betrag in sFr. angegeben werden. Es soll ein einheitliches Bild entstehen.	
4.10.3	153	Lärmbelastung im Raum St.Gallen	<b>Antrag:</b> Den Satz «Die Verbindungen von Altstätten und Eichberg in die Appenzeller Nachbarkantone weisen auch Grenzwertüberschreitungen in hohem Masse auf.» ist dahingehend zu ergänzen, dass dies jedoch im Gegensatz zu den Hauptverkehrsachsen im dicht besiedelten Gebiet nicht viele Gebäude betrifft, ist zu präzisieren.	Vor allem an der Stossstrasse in Altstätten gibt es nicht viele Liegenschaften. Entsprechend wird den beiden Abschnitten Eichberg/Altstätten ins Appenzell eine ungerechtfertigt hohe Bedeutung bzgl. Lärmproblemen attestiert. An den dicht besiedelten Hauptverkehrsachsen ist die Anzahl an Liegenschaften mit Grenzwertüberschreitungen wesentlich höher.	
4.10.3	157	Klima	<b>Antrag:</b> Das St.Galler Energiekonzept 2021-2030 wurde im August von der Regierung verabschiedet. Dieses Kapitel wäre daher zu aktualisieren. Die Erkenntnisse daraus sind im Bericht zu ergänzen.	Der Kanton hat ein Energiekonzept 2021-2030 erarbeitet. Darin gibt es verschiedene Schwerpunkte, welche einen direkten Einfluss auf das AP haben. – Stadt, Gemeinde & Regionen – Quartiere & Areale – im & ums Haus – unterwegs sein – Arbeiten	
4.10.3	157	Klima	<b>Hinweis:</b> Strategie zur Anpassung an den Klimawandel: Die Strategie wird momentan erarbeitet und ab Winter 2021 in die Umsetzung gelangen.	Hinweis kann informativ im Bericht erwähnt werden.	
	158	ggü	<b>Anregung:</b> Die Abkürzung ggü sollte für den Lesefluss ausgeschrieben werden.	Einheitlicher Text durch gesamten Bericht. ggü ist bis anhin die erste Abkürzung in dieser Form.	
5.3	159	Entwicklungstrends Landschaft	<b>Hinweis:</b> Auch der fortschreitende Klimawandel hat grosse Auswirkungen auf die Landschaft.	Die ökologische Aufwertung der Landschaft hat positive Auswirkungen sowohl in Bezug auf den Klimawandel als auch auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
5.4	160	Bewertung	<b>Antrag:</b> Die Beurteilung der verschiedenen Themen sind über das St.Galler Rheintal sowie über das Land Vorarlberg möglichst nach den gleichen Massstäben zu beurteilen. Unterschiedliche Beurteilungen, sofern sie nicht vermieden werden können, und unterschiedliche Potenziale sind fachlich einzuordnen.	Die verschiedenen Themen werden auf ihre Stärken, Chancen, Schwächen und Risiken beurteilt. Dabei scheint die Beurteilung für die beiden Teilräume auf unterschiedlichen fachlichen Einschätzungen zu beruhen. Z.B. öV-Anteil: Land Vorarlberg = 14 %, SG Rheintal = 9% → Entsprechen 5 % Unterschied in der Nachfrage einem Unterschied von hoher öV-Nachfrage im Vorarlberg und im St.Galler Rheintal einer schwachen öV-Nachfrage? Oder widerspiegelt sich hier die unterschiedliche fachliche Haltung der unterschiedlichen Büros, was ein hoher Modalsplit-Anteil des öVs ist?	
6.2.2	164	Politische Konsolidierung	<b>Antrag:</b> Da das Agglomerationsprogramm 4. Generation der Region Werdenberg-Liechtenstein zurückgezogen wurde, ist der Text zur Konsolidierung entsprechend anzupassen.  <b>Antrag:</b> Die Nachbarregionen bzw. Agglomerationen sind ebenfalls zu konsultieren. Falls dies noch nicht erfolgt ist, wird beantragt dies noch nachzuholen.	Inhalte sind mit den aktuellen News und Gegebenheiten abzugleichen und ständig nachzutragen.	Der Textbaustein stammt vom Kanton und bezieht sich auf die beiden Agglomerationen im Allgemeinen, nicht im Besonderen auf das AP4. Der Text kann daher so belassen werden, auch wenn die Agglomeration Werdenberg – Liechtenstein kein AP4 einreicht.
10.2	168	Kompensation FFF «sollte» kompensiert werden	<b>Hinweis:</b> Kompensation wird im Sachplan FFF ein wichtiges Thema sein.	Sachplan FFF muss demnächst überarbeitet werden. Thema Kompensation wird einfließen.	
6.3.2	172	Hauptadern	<b>Antrag:</b> Die Velohaupttrouten verlaufen grösstenteils parallel zu den Kantonsstrassen. Auf den Kantonsstrassen ist dennoch eine für den Alltag taugliche Veloinfrastruktur anzubieten. Der Text ist entsprechend anzupassen.	Insbesondere in der Korridorstudie hat sich gezeigt, dass die Hauptveloachsen durch die Quartiere führen – und nicht auf den Kantonsstrassen. Auf den Kantonsstrassen braucht es für den täglichen Bedarf eine angemessene Infrastruktur. Die Hauptradrouten für Pendler etc. führen aber durch die Quartiere, zu den Industrien, Bahnhöfen etc.	
11.3	173	Kompensation FFF	<b>Hinweis:</b> Kompensation wird im Sachplan FFF ein wichtiges Thema sein.	Sachplan FFF muss demnächst überarbeitet werden. Thema Kompensation wird einfließen.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
6.4	177	Indikatoren	<b>Anregung:</b> Es ist ein Indikator für den Veloverkehr aufzunehmen. Es wird empfohlen, die Verkehrsstärke als Indikator zu verwenden.	DIE MOCA-Kriterien sind durch den Bund festgelegt. Der Veloverkehr wird darin nicht bewertet. Allerdings wird dem Veloverkehr im Rheintal ein hohes Potenzial zugesprochen. Mit den vorliegenden Kriterien kann die angestrebte Verlagerung auf den Veloverkehr gar nicht gemessen werden. Um die Verlagerung zu ermitteln, ist mindestens die Verkehrsstärke an den relevanten Querschnitten zu messen, damit zumindest erfasst werden kann, wie stark das Veloverkehrsaufkommen zugenommen hat. Dazu ist ein Monitoring zu erstellen.	Monitoring aufbauen / bestehendes ausbauen, Zuständigkeiten klären. Aufgenommen in der LV-Strategie und im Kapitel Monitoring / Controlling.
6.4	177	ÖV Güteklasse A	<b>Anregung:</b> Die Zielwerte gegenüber den aktuellen Werten sind nur unwesentlich höher. Kann der Anteil in den nächsten 20 Jahren wirklich nicht stärker angehoben werden? Wenn das nicht realistisch möglich ist, ist es wichtig, dies nachvollziehbar zu begründen.	Insbesondere Heerbrugg, Widnau aber auch St.Margrethen und Altstätten fördern die innere Verdichtung bei den Bahnhöfen sowie entlang der Kantonsstrassen. Könnte dementsprechend auch ein höherer Wert als Ziel ausgegeben werden? Die Steigerung des Wertes der öV-Güteklasse A von 3.5 % auf 4 % könnte als sehr klein und wenig ambitioniert beurteilt werden. Das angestrebte Ziel liesse sich jedoch auch nachvollziehbar begründen. Da die öV-Güteklasse A nur in St.Margrethen aus dem Bahnangebot resultiert und ansonsten nur im 300m Umkreis von Busknoten mit sehr grossem Angebot (z.B. 6 Linien im Halbstundentakt) ausgewiesen wird, wird eine Verdichtung verhältnismässig wenig zusätzliche Wohnnutzung in der öV-Güteklasse erreichen.	Die einzigen 300m-A-Radien sind St. Margrethen und Heerbrugg. Das Potenzial ist im regionalen Verhältnis tatsächlich gering.
6.4	177	Anteil Beschäftigte nach ÖV Güteklassen	<b>Antrag:</b> Prüfen, ob die Ziele Anteil Beschäftigte nach öV-Güteklassen realistisch sind.	Die Ziele v.a. von keiner Erschliessung zu D erscheinen sehr hochgesteckt, da manche Arbeitsplätze (Schichtbetrieb) durchaus öV-fern liegen können.	
7.1	179	Übergeordnete Aspekte	<b>Anregung:</b> Die übergeordneten Planungsinstrumente mit dem kant. Richtplan und dem Raumbild Vorarlberg ist in gleicher Weise – entweder als Auflistung oder als Fliesstext – darzustellen. Die Auflistung wird bevorzugt	Gleiche Darstellung der gleichen Inhalte, unabhängig ob auf Schweizer oder Österreichischer Seite.	
7.2.1	180	Siedlungsentwicklung nach innen	Der Lärmschutz soll integraler Bestandteil bei der übergeordneten Planung der Siedlungsentwicklung nach innen sein. <b>Antrag:</b> Es ist das kantonale Merkblatt TBA 002 «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» zu berücksichtigen.	Die Siedlungsverdichtung entlang von Hauptverkehrsachsen widerspricht auf den ersten Blick dem Lärmschutz sowie der verbundenen Lebensqualität der Einwohner. Durch eine frühe Berücksichtigung der Lärmsituation bereits in der übergeordneten Planung können Vorhaben optimiert werden und somit Lärmschutz und Verdichtung in Einklang gebracht werden.	Im Massnahmenblatt S1 erwähnt

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
7.2.1	180	Siedlungsentwicklung nach innen	<b>Antrag:</b> Der Umgang mit dem Handlungsbedarf flexible Wohnformen ist zu klären. Es könnte daher entweder im Massnahmenbericht eine Massnahme ergänzt werden oder der Handlungsbedarf ist anders zu priorisieren. Wobei der Handlungsbedarf als richtig erkannt beurteilt wird. Dasselbe gilt für bezahlbaren Wohnraum.	Konsistenz zwischen Hauptbericht und Massnahmenbericht muss zwingend vorhanden sein.  Es wird als wenig wirksam erachtet, dass diese Punkte lediglich unter der Massnahme S2 ESP als möglicher Inhalt definiert werden.	Der bezahlbare Wohnraum wird nicht als dringlichster / flächendeckender Handlungsbedarf betrachtet. Die Fokussierung auf ESP-Gebiete wird als genügend betrachtet.
7.3.1	183	Intermodalität	<b>Antrag:</b> Nebst der kombinierten Mobilität zwischen öV-Fuss- und Veloverkehr können auch P+R-Anlagen sowie insbesondere auch Sharing-Angebote die Wegekette einer Reise optimieren und eine Verlagerung auf eine nachhaltigere Mobilität bewirken. Das Kapitel ist entsprechend zu ergänzen.	Insbesondere Sharing-Angebote im St.Galler Rheintal können noch ausgebaut werden.	
7.3.2	184	öffentlicher Verkehr	<b>Hinweis:</b> 2. Satz «Das Potenzial für die Verlagerung von MIV auf den öV und des Langsamverkehr ist aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft» holpert. Wir schlagen folgenden Satz vor: «Das Potenzial für die Verlagerung vom MIV auf den öV und des Langsamverkehr ist aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft».	Satz holpert und hier wird der öV besprochen.	
7.3.2	184	Öffentlicher Verkehr	<b>Antrag:</b> Text noch besser auf das Teilprojekt öV-Netz abstimmen.  <b>Anregung:</b> Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr ist nicht konkurrenzfähig mit dem motorisierten Verkehr (nicht nur die Verbindung von/nach Feldkirch). Eine Ausnahme bildet die erwähnte Verbindung St.Margrethen – Bregenz.	Der Text ist zu präzisieren. Das Kapitel scheint zu wenig auf das Teilprojekt öV-Netz abgestützt. Auch wird die S-Bahn Liechtenstein (Feldkirch-Buchs) als gesetzt beschrieben.	
7.3.2	184	Veloachsen	<b>Antrag:</b> Der zweite Abschnitt ist zu überarbeiten.	Im zweiten Abschnitt werden Veloachsen angesprochen, welche aber nicht zum Thema öV passen und nachfolgend auch nicht mehr weiter beschrieben werden. Entsprechend ist dieser Satz zu entfernen. Allenfalls ist die Anbindung der multimodalen Drehscheiben mit dem Fuss- und Velowegnetz zu erläutern.	



Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
7.3.2	184	Engpässe im Strassennetz	<b>Antrag:</b> Der Satz «sind Engpässe im Strassennetz zu beseitigen» ist mit möglichst zu ergänzen.  <b>Ergänzungsantrag:</b> 5. Absatz, 2. Satz statt «Engpässe im Strassennetz zu beseitigen» schlagen wir vor hervorzuheben, dass möglichst auch «Busbehinderungen im Strassennetz zu beseitigen» sind.	Aufgrund örtlichen Gegebenheiten oder divergierender Zielkonflikte können nicht immer alle Engpässe behoben werden. Zudem ist die Kostenwirksamkeit jeweils zu berücksichtigen. Ein kontinuierlicher nachfrageorientierter Ausbau wird immer schwieriger. Umso wichtiger ist es, dass die Bevölkerung im Mobilitätsverhalten auf nachhaltigere Verkehrsmittel umschwenkt.	
7.3.3.	185	Fuss- und Veloverkehr	<b>Antrag:</b> Im gesamten Kapitel sind die Aussagen zum Fuss- und Veloverkehr besser zu trennen. Das Ungleichgewicht zwischen den textlichen Ausführungen im Vorarlberg und St.Gallen ist auszugleichen.	Im Text ist ein ständiger Mix zwischen Fuss- und Veloverkehr. Es ist schwierig, daraus genaue Aussagen herauslesen zu können. Zudem haben der Fussverkehr und der Veloverkehr teilweise unterschiedliche Bedürfnisse. Es fehlt der Einbezug der Velonetze im Bereich St.Gallen. Darüber wird nichts geschrieben (werkgebundene Beiträge, Schwachstellenanalyse, Routen abseits der Lebensadern).	
7.3.5	186	Schwerverkehrsmanagement Import/ Export	<b>Antrag:</b> Die eidgenössische Zollverwaltung modernisiert und digitalisiert die gesamte Zollabwicklung. Das Kapitel ist entsprechend zu ergänzen.	<a href="https://www.ezv.admin.ch/ezv/de/home/themen/projekte/dazit.html">https://www.ezv.admin.ch/ezv/de/home/themen/projekte/dazit.html</a>	
7.4	187	Klimawandelanpassung	Wir begrüßen es, dass der Handlungsbedarf erkannt wurde.		
7.4	187	Kant. Landschaftskonzept	<b>Anregung:</b> Der Kanton erarbeitet unter der Leitung des AREG und ANJF eine kantonale Landschaftskonzeption, wobei in einem ersten Schritt nur die Analyse erarbeitet wird. Ob die weiteren Schritte angegangen werden ist noch offen. Die Analyse soll bis Ende 2021 fertig sein. Es wird empfohlen, im Bericht an den entsprechenden Stellen darauf hinzuweisen.		Wird im Analyseteil erwähnt (Kap. 4.10.1).
7.4.	187	Lärm und Luft	<b>Antrag:</b> «Die Strassenlärmсанierung ist im Gange» ist zu ergänzen mit dem, dass in der CH eine gesetzlich vorgeschriebene Sanierungspflicht vorliegt und darauf aufbauend in SG ein Sanierungskonzept auf Kantonsstrassen vorliegt. Wichtig erscheint uns auch, dass vor allem an den Hauptverkehrsachsen innerorts lärm-mindernde Deckbeläge als Massnahme an der Quelle eingebaut werden.	Der Kanton St.Gallen baut seit Jahren in der Region Rheintal lärm-mindernde Deckbeläge bei Strassensanierungen ein. Diese Strategie wird vom Kanton weiterverfolgt und ist auch Bestandteil der Botschaft des Kantonsrats zum 17. Strassenbauprogramm.	
7.5	188	Arbeitsgebiete, Betriebsgebiete	<b>Anregung:</b> Die Klammer beim «x» unter der Spalte AP5 ist zu entfernen.	Gemäss Beschreibung wird die Bezeichnung der Gebiete im AP5 definitiv sein.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
7.6	189	Grenzübergänge	<b>Antrag:</b> Das x unter AP4 ist zu löschen. Unter AP5 ist ein x in Klammer zu setzen. Die Erläuterungen sind entsprechend anzupassen.	Aufgrund der vorgesehenen Massnahmen ist eine Umsetzung von Massnahmen im Rahmen des AP4 unrealistisch. Es ist selbst im AP5 ungewiss, ob die angedachten Planungen dann umgesetzt werden können. Ob allfällige kurz- oder mittelfristige Massnahmen umgesetzt werden können, kann noch nicht beurteilt werden, da die vorgesehen Projekte noch nicht gestartet sind.	
7.6	189	Busbevorzugung	<b>Antrag:</b> Der Text ist anzupassen, da die Massnahme «öV-Linienerkennung» im AP4 aufgenommen werden soll.	Siehe Kommentar zum Massnahmenbericht bzgl. der Massnahme «öV-Linienerkennung».	
8	191	Unklar formuliert	<b>Antrag:</b> der 1. Satz in Absatz 6 (Da das Wachstum...) ist unklar und muss umformuliert werden.	Der Satz für sich ist nicht klar: Weil wir das Wachstum nach innen lenken wollen, sind Einzonungen nicht auszuschliessen? Das widerspricht sich.	
8.1	193	Mobilitätsstrategie	<b>Antrag:</b> Die Abbildung 89 «Mobilitätsstrategie» ist im Kartenband zu ergänzen.		
8.2	196	Bauflächenreserven	<b>Antrag:</b> Die Bildlegende, die Quelle sowie den Verweis auf das Kartenband ist zu ergänzen.		
8.2	197	Bauflächenreserven	<b>Antrag:</b> Die kleine Legende ist zu löschen, da doppelt.		
8.2	197	Bauflächenreserven	<b>Anregung:</b> Für die Schweizer Seite des Rheintals wäre eine solche Darstellung der Bauflächenreserven ebenfalls wünschenswert.	Anhand der beiden Pläne für Götzis und Höchst werden Beispiele gezeigt. Im Kartenband folgen die anderen Gemeinden im Vorarlberg. Für die Schweiz fehlt aber eine solche Darstellung.	Die wurde explizit nur für Vbg gemacht, weil hier kein Dichtekonzept als Grundlage vorlag.
8.2	198	Karte Teilstrategie: Arbeitsgebiete	<b>Anregung:</b> Warum werden Arbeitsgebiete / Betriebsgebiete nur im Vorarlberg eingezeichnet? Können diese auch auf der Schweizer Seite eingezeichnet werden?		Dies war ein Abbildungsfehler der korrigiert wurde.
8.6	201	Siedlungsgrenzen	<b>Präzisieren:</b> Welche Siedlungsgrenzen werden vorgeschlagen?	Es wird erklärt, dass «in der Teilstrategie weitere Siedlungsgrenzen vorgeschlagen» werden. Ist die Teilstrategie Siedlung gemeint? In der Karte sind sie nicht eingezeichnet. Welche werden vorgeschlagen?	
8.6	201	Raum SG	<b>Antrag:</b> Der Verweis «vgl. Kapitel 0 und 3.2.4» ist zu löschen bzw. es ist der richtige Bezug anzubringen. 3.2.4 bezieht sich auf Vorarlberg	Es gibt kein Kapitel 0 Das Kapitel 3.2.4 bezieht sich auf Vorarlberg.  Grundsätzlich sind zum Schluss alle Verweise nochmals zu prüfen, sofern diese nicht automatisiert erstellt werden.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
8.9	205	Leica	<b>Antrag:</b> Für das Leica-Areal sind bezüglich der Erschliessung keine Fragen offen. Die Aussage, dass gemäss Kanton sich noch Fragen zur grossräumigen Erschliessung stellen, ist ersatzlos zu streichen.	Im Rahmen der Erarbeitung des Sondernutzungsplans des Leica-Areals wurde die Erschliessung geprüft und definiert.	
8.11	208	übergeordnete Vorgaben	<b>Anmerkung:</b> Das AP4 stützt sich grundsätzlich auf die Vorgaben des KRP ab		
9.1.2	211	Quartiere	<b>Antrag:</b> Neben den beruhigten Quartierstrassen ist auch eine Prüfung der Vortrittsverhältnisse an Kreuzungen des Veloverkehrs zu nennen.	Die neue Gesetzgebung lässt es zu, dass auch Ausnahmen vom Rechtsvortritt in T30-Zonen möglich sind. Dies kann helfen, den Radverkehr (Velostrassen) in Quartieren zu priorisieren und dadurch wesentlich attraktiver zu machen.	
9.1.4	212	Mobilitätsmanagement	<b>Antrag:</b> Der Text ist unter diesem Kapitel zu ergänzen. Der Kanton St.Gallen unterstützt mit dem Programm «Gemeinde bewegt» die Sensibilisierung für eine nachhaltige Mobilität der Schüler und Schülerinnen. Die Agglomerationsregionen sowie der Kanton SG tragen und unterstützen das Angebot von clevermobil (www.clemo.ch) als Trägerschaft.		
9.2	214	Bahn-Verbindung Oberriet-Feldkirch	<b>Anregung:</b> Wurde geprüft, ob eine Bahnverbindung oder ein Metrobus im südlichen Bereich des Mittelrheintals z.B. die Relationen Altstätten-Kriessern-Altach-Götzis-Feldkirch weiter via Bezirk Bludenz sinnvoll und zweckmässig wäre? (Als Pendant zu St.Margrethen-Bregenz).	Eine solche Bahnlinie könnte den grenzüberschreitenden Verkehr immens fördern. Unklar ist allerdings, ob eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Eine solche Überlegung könnte im Zusammenhang mit dem nächsten Ausbauschritt 2045 allenfalls konzeptionell geprüft werden.	Dies ist aufgrund der Potenziale für das AP 4 nicht vordringlich
9.2	214	Tabelle 26	<b>Antrag:</b> Den Text zur S2 ist anzupassen.	Der Kredit zur S-Bahn FL bzw. FL.A.CH wurde von der Bevölkerung des Liechtensteins abgelehnt. Somit ist das Projekt für längere Zeit sistiert.	
9.2.1	214	Bahn	<b>Anregung:</b> Vorschlag, den letzten Satz wie folgt zu ergänzen: «Die Planung des Bahnangebots im Schweizer Rheintal ist mit der Einführung des InterRegio 13 Zürich HB–St. Gallen–Chur und der für Dezember 2024 geplanten Verdichtung auf dem Abschnitt St.Gallen-Sargans zum Halbstundentakt mittelfristig festgelegt.»	Die Verdichtung zum Halbstundentakt betrifft nur den Abschnitt St.Gallen-Sargans	
9.3	218	Verweis	<b>Antrag:</b> Auf den Verweis auf das Kartenband unterhalb des Titels ist zu verzichten.	Der Verweis wird bereits unten im Abbildungsbeschrieb gemacht.	
9.4.2	225	Umfahrung Altstätten	<b>Antrag:</b> Dazugehörige Siedlungsmassnahme STAST Baffles aufführen.	Weitere Verkehrsmassnahmen, die an Siedlungsmassnahmen gekoppelt sind, sind vorliegend nicht erkennbar bzw. ausgewiesen.	Stand schon drin.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.4.2	225	Umfahrung Altstätten	<b>Antrag:</b> Der Text mit der Aussage, dass zu den Spitzenzeiten die siedlungsorientierten Achsen und der Zentrumsbereich überlastet ist, ist mit «kurzzeitig» zu ergänzen. Es ist zu prüfen, ob die daraus abgeleiteten Anschlussbrüche für den öV (Bus-Bahn) der Realität entsprechen.	Die massgebenden Knoten weisen noch eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. An einzelnen Knoten kann es während den Spitzenstunden kurzzeitig zur Stauaufkommen kommen (insbesondere auf untergeordneten Strassen), welche sich aber wieder rasch abbauen. Die Verlustzeiten für den Busverkehr resultieren nicht bloss aus den Behinderungen auf den Strassen in Altstätten, sondern ist die Summe der gesamten Strecke eines Busumlaufes. Wenn die Anschlussbrüche der Realität entsprechen, dann sollten sie in den gesamten Kontext eingebettet werden (alle Ursachen erwähnen). Wenn die Anschlussbrüche nicht der Realität entsprechen, dann sollte der Verweis darauf gelöscht werden.	
9.4.2	227	Abb. 100	<b>Antrag:</b> Es ist die aktuellste Abbildung mit dem korrekten Perimeter aus dem Projekthandbuch zu verwenden.		
9.4.3	228	Anbindung Arbeitsplatzgebiete	<b>Antrag:</b> Das Kapitel ist zu streichen.	Eine möglichst verträgliche Anbindung der Arbeitsplatzgebiete wird im Rheintal unter der Berücksichtigung der Funktion im Netz und der Kostenwirksamkeit vom Kanton St.Gallen angestrebt. Zudem sind die wesentlichen Netzergänzungen bereits in den vorgehenden Abschnitten beschrieben.	
9.6	229	Neue Mobilitätsformen	<b>Hinweis:</b> Im Entwurf zum St.Galler Energiekonzept 2021-2030 ist vorgesehen, dass der Kanton die Erprobung und Weiterentwicklung neuer Mobilitätsansätze aktiv unterstützt, insbesondere auch neue Möglichkeiten durch den Einsatz der Digitalisierung.	Hinweis kann informativ im Bericht erwähnt werden.	
	229	Neue Mobilitätsformen	<b>Antrag:</b> Das Kapitel ist mit den Themen Mikromobilität, Drohnen und Lufttaxis zu ergänzen.	Abgleich mit Analyse	
10	231	Teilstrategie Landschaft	<b>Hinweis:</b> Auswirkungen des Klimawandels auf die Landschaft wird nicht erwähnt.		
10	231	Teilstrategie Landschaft	<b>Antrag:</b> Anpassung Formulierung: Die Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete (...) sind <u>naturnah</u> öffentliche Freiräume zu schaffen.	«naturnah» ist ein Schlüssel für die Biodiversitätsförderung. «naturnah» kann äusserst attraktiv sein. Wohingegen 'attraktiv' alles andere als naturnah sein kann (abhängig vom Weltbild und der Konditionierung). Wir schlagen vor, dass gerade für Schnelleser «naturnah» an dieser Stelle erwähnt wird. Besten Dank.	
10	232	Verweis	<b>Antrag:</b> Auf den Verweis auf das Kartenband unterhalb des Titels ist zu verzichten.	Der Verweis wird bereits unten im Abbildungsbeschrieb gemacht.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
11.1	237	Einzonungen	<b>Antrag:</b> Sicherstellung einer hohen Siedlungsqualität: Die Auflistung der Faktoren ist mit der Lärmbelastung zu ergänzen	Bei der Einzonungen von neuen Flächen sind die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung zu berücksichtigen. Diese sind bereits entlang von Strassenzügen mit weniger bis mittlerer Verkehrsbelastung überschritten.	Hinweis in Massnahme S4 (Einzonungen)
11.3	242	Massnahmenhorizonte	<b>Antrag:</b> Die Horizonte der Massnahmen ist den Kommentaren aus dem Massnahmenbericht zu übernehmen.		
11.3	242	Massnahmenhorizonte und Federführung	<b>Antrag:</b> Die Horizonte und die Federführungen der Massnahmen sind den Kommentaren aus dem Massnahmenbericht zu übernehmen.		
11.3	243	Mobilitätsmanagement	<b>Hinweis:</b> Das St.Galler Energiekonzeptes 2021–2030 sieht vor, dass der Kanton die Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements stärkt und die Agglomerationen in ihren Bestrebungen unterstützt.		
11.3	245	Massnahmen Verkehr	<b>Antrag:</b> Stand und Umgang mit den in Kapitel 9.2.2 aufgeführten Massnahmen ist zu klären. Das Kapitel führt nebst Busbevorzugung für die Korridore Hohenems – Heerbrugg und Dornbirn – Heerbrugg (die in 9.2.4 weiter besprochen wird) auch zusätzliche Wendeplätze in Au und Oberriet und einen Ausbau der Infrastrukturen im Bereich der Arbeitsplatzgebiete von Altstätten und Oberriet zwecks Befahrbarkeit durch Linienbusse auf. Die Massnahmenübersicht (Tabelle 30) enthält aber nur eine Massnahme unter dem Titel «Buspriorisierung Heerbrugg».	In Kapitel 9.2.2 besprochenen Massnahmen fehlen in der Massnahmenübersicht.	

### 3.1.2 Land Vorarlberg

Das Land Vorarlberg hat im Rahmen der Vorprüfung detailliert Stellung genommen. Die Anpassungsvorschläge sind laufend eingeflossen, weshalb die Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung kurz ausfallen.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4.10.1	143	Flächenverlust für Landwirtschaft beim Hochwasserschutzprojekt RHESI	<b>Antrag:</b> Zu relativieren ist die Kompensation des Flächenverlustes für die Landwirtschaft	Die Einschätzung, dass die Auswirkungen des Hochwasserschutzprojektes RHESI auf den Flächenverlust für die Landwirtschaft durch «Material für Bodenverbesserungsprojekte (...) zumindest teilweise kompensiert werden» (Seite 143) ist in diesem Zusammenhang zu relativieren.	

### 3.1.3 Kanton Appenzell Ausserrhoden

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			Als Nachbarkanton mit einer gemeinsamen Grenze entlang des ganzen westlichen Agglomerationsperimeters stellen wir fest, dass die engen wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zu den beiden Appenzeller Kantone vollständig ausgeklammert werden. Auch wenn eine gemeinsame Koordination mit Vorarlberg Grundlage für den Bezug von Geldern aus dem Agglomerationsprogramm ist, so wäre es wünschenswert, wenn der Blick auch nach Westen gerichtet wird und die engen Beziehungen zum Appenzellerland ebenfalls abgebildet werden.		Beziehungen sind im Zukunftsbild grafisch dargestellt. Im Bericht wurde noch ein Hinweis eingebaut (Kap. 4.3.1).
4.5.2	110	Struktur Busnetz öV	Bei der Buslinie von und nach Heiden müssen gute Anschlüsse an die Bahn in Heerbrugg und St. Margrethen gewährleistet bleiben	Mit der Linie 80.226 Heiden-Heerbrugg wurde beim Fahrplanwechsel Dezember 2018 der Anschluss an die Bahn gewährleistet	Kenntnisnahme für Angebotsplanung.

### 3.1.4 Gemeinde Au

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
	8		IST Ergänzen (siehe PDF-Notiz)		
1.4	13	Vorleistungen	siehe PDF-Notiz		
3.1.3	28	Stand Ortsplanung	Richtplanentwurf liegt vor		
3.3.1	37	Kantonales Planungsprojekt «Entflechtung	siehe PDF-Notiz		In Kapitel 3.3.2 ergänzt.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
		Zoll/Autobahn mit neuem Zubringer» erwähnen			
3.3.3	41	Auswirkung Bodenseeschnellstrasse S18 auf die A13	Ausfahrten zwischen Au und Kriessern verlängern und Schallschutzmassnahmen prüfen.	Siehe PDF-Notiz	
4.4.3	96	Abb. 52	Reisezeiten	Zeitangabe St. Gallen - Heerbrugg fehlt	
4.6.1.	117	Trennwirkung SBB-Linie in Heerbrugg	Die Bahnlinie im Bereich Heerbrugg hat eine enorme Trennwirkung und entsprechend negative Auswirkung auf die Verkehrswege vom MIV, ÖV und LV. Die langen Umwege sind besonders für den LV unattraktiv.  Eine Verlegung der SBB-Linie in den Untergrund sollte angestrebt werden.  Kurz und mittelfristig sind zusätzliche Querungen, speziell für den LV zu schaffen.		Die Problematik der Trennwirkung und der daraus resultierende Handlungsbedarf wurde, wo sinnvoll, ergänzt. Die Verlegung der SBB-Linie in den Untergrund ist eine konkrete Massnahme. Da zurzeit noch zu wenig konkrete Hinweise zu deren Zweckmässigkeit vorliegen, wird auf die explizite Nennung dieser Absicht verzichtet.
4.6.1.	121	Trennwirkung SBB-Linie in Heerbrugg	Die Trennwirkung der SBB Linie im Bereich Heerbrugg führt zu unattraktiv langen Wegen für den LV.  Die LV-Route Nord-Süd im Bereich Heerbrugg ist nicht optimal.		Sätze als Beispiele für SW aufgeführt
4.6.1.	121	Heerbrugg LV Nord-Südverbindung	Siehe PDF-Notiz.		
4.7.1	126	Verkehrsüberlagerung Zoll/Autobahn	Siehe PDF-Notiz.		
4.8	133	Raumplanerische Sicherung von Flächen und Standorten für Verladeanlagen und Güterbahnhöfe	Diese sollen vorzugsweise in bestehenden Bau- und Industriegebieten geplant werden. Landwirtschaftsland soll dafür möglichst nicht eingezont werden.	Verladeanlagen und Güterbahnhöfe benötigen viel Land. Gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes sind FFF in ihrem Bestand zu erhalten (Seite 148). Sollte Kulturland beansprucht werden, ist dies grundsätzlich zu kompensieren (Seite 178). Ausserdem ist die unbebaute Kulturlandschaft das identitätsstiftende und verbindende Element im Rheintal, welches in ihrer Fläche möglichst erhalten bleiben soll (Seite 162)	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
5.1	158	Siedlungsentw. Trennlinien	Siehe PDF-Notiz.		
5.2.	159	Trennwirkung SBB-Linie	Ungünstige, lange Verkehrsverbindungen müssen geschaffen werden, um die Trennlinien zu umgehen.		Die Trennwirkung ist eher punktuell und wird daher in dieser sehr allgemein gehaltenen Auflistung nicht aufgenommen. Sie wird aber an einigen anderen Stellen erwähnt.
5.2.	159	Verkehrsüberlagerung Zoll/Autobahn	Verkehrsüberlagerung bei Zoll- und Autobahnzugängen führt zu mehr Ortsdurchfahrten.		
6.3	169	Trennwirkung	Die enorme Trennwirkung, wie die Bahnlinie in Heerbrugg, wirkt sich in alle Bereiche negativ aus. Die Siedlungsstruktur muss sich an den ungünstigen Trennlinien orientieren. Bei allen Verkehrsträgern führt eine derartige Trennung zu Schwierigkeiten. Entsprechend müssen zusätzliche Querungen erstellt werden. Die Verlegung der Bahnlinie in den Untergrund würde viele Probleme lösen und für die künftige Entwicklung enorme Potenziale bringen.		In Analyse wird darauf hingewiesen (4.3.1), das Zukunftsbild wurde bereits verabschiedet und daher inhaltlich nicht mehr grundsätzlich angepasst / ergänzt.
7	178	Trennwirkung SBB	Siedlungstrennende Linien eliminieren oder viele Verbindungen schaffen. Langfristig trennende Bahnlinien in den Untergrund verlegen.		Auf die fehlende Durchgängigkeit der Netze wird bereits hingewiesen. Die konkrete Problematik in Heerbrugg wird an anderen Stellen formuliert.
7.5	189	Entlastung Siedlung	Au-Heerbrugg (hier ist der bereits in der Mobilitätsstrategie vorgesehene zusätzliche Zoll-Autobahn-Zubringer von der Rosenbergsaustrasse angedacht)  Au ist zu erwähnen		
8.9	206	Abbild 93 ist so nicht im Kartenband enthalten			Die Karte ist ein Auszug aus der Karte Siedlungsstrategie (in Legende wird darauf hingewiesen)



Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.1.1	211	Trennwirkung Bahn	Die Trennwirkung der Bahnlinien ist in gewissen Bereichen, wie Heerbrugg, massiv und sollte auch reduziert werden.		Das Thema ist im Hinweis auf die «Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr» enthalten und wird mit der Ergänzung «sichere, durchgängige und dichte Netze» verstärkt. Da es sich um eine allgemeine Aufzählung handelt, wird auf konkretere Hinweise verzichtet.
9.2.5	216	Hindernisfreiheit	Velotransport mit öV	Die Schiene kann deutlich komfortablere und damit attraktivere Velotransporte anbieten als der Bus.	
9.4.2	228	zus. Zubringer zu Zoll und Autobahn	Siehe PDF-Notiz.		
11.3.	244	zus. Zubringer zu Zoll und Autobahn	Siehe PDF-Notiz.		
11.3.	245	Tabelle 30 entspricht nicht der Tabelle im Massnahmenband	Annahme, dass dies später noch abgeglichen wird.		

### 3.1.5 Gemeinde Balgach

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.4.2	232	Ziele zur Mobilitätslösungen Ziel Nr.1	Anregung: Wir begrüßen den Grundsatz «verträgliche Lösung für alle», da eine Entlastung mit neuen Verkehrswegen auf Kosten anderer wenig sinnvoll ist und aufgrund von Widerständen gegen neue Verkehrswege auch schwer zu realisieren sein dürfte.		
9.4.2	232	Ziele zur Mobilitätslösungen Ziel Nr.2	Antrag: Die Optimierung des LV-Netzes ist Bestandteil des Agglo-Programms 4. Generation; diesem Umstand ist bei der Lösungsentwicklung Rechnung zu tragen, da ansonsten die aktuell geplanten Massnahmen mitunter hinfällig werden und die Lösungsentwicklung zu komplex und zu kostenintensiv wird.		

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.4.2	232	Ziele zur Mobilitätslösungen Ziel Nr.4	Antrag: Diesen Aspekt ist insbesondere bei der Entwicklung eines MIV-Korridors Rechnung zu tragen.		
9.4.2	232	Ziele zur Mobilitätslösungen Ziel Nr.4	Antrag: Teilweise werden Themen nur auf einer der beiden Flussseiten (CH oder A) beschrieben bzw. in sehr unterschiedlicher Tiefe erläutert. Der Bericht ist ausgewogener zu formulieren bzw. besser aufeinander abzustimmen.	Offensichtlich haben die verschiedenen Planungsbüro unabhängig voneinander die einzelnen Inputs zu den Themen beschrieben. Dies wird immer wieder augenfällig.	Kann zum Teil behoben werden, Unterschiede bleiben aber bestehen.

### 3.1.6 Gemeinde Berneck

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
1.4	12	Planungen und Projekte (Tabelle Aufwertung Strassenräume	<b>Anregung:</b> Die Strassenraumgestaltung in der <u>Neugass</u> wurde bereits umgesetzt.		
3.1.3	28	Kanton St. Gallen: Stand Ortsplanungen	<b>Antrag:</b> Textliche Berücksichtigung, dass Gem. Berneck noch nicht mit der Revision des Zonenplan von 2013 begonnen hat	Berneck hat bewusst den Prozess noch nicht gestartet, da der heutige Zonenplan von 2013 für Nutzungspläne noch relativ neu ist. Andere Gemeinden, die nun in der Planung sind, haben teilweise über 20-jährige Zonenpläne. Dieser Umstand ist textlich zu berücksichtigen und die Tabelle ist wie folgt zu ergänzen.	
9.2	215	Öffentlicher Verkehr	<b>Antrag:</b> Berneck soll mit einer Busverbindung im 15-Min.-Takt erschlossen sein. Der Gemeinderat lehnt die Zielformulierung eines hinkenden 10-/20-Min.-Takt ab.	Aus Sicht der Gemeinde Berneck ist zentral, dass die Busverbindung Berneck-Heerbrugg in einem 10- oder 15-min.-Takt geführt wird, um die Anschlüsse am nahe gelegenen Bahnhof Heerbrugg jedenfalls sicherzustellen. Die Zielformulierung, dass Berneck mit einem hinkenden 10-20-Min.-Takt erschlossen werden soll, lehnt der Gemeinderat ab. Berneck ist zu den Hauptverbindungszeiten mit einem <b>15-Min.</b> Takt zu erschliessen. Nicht relevant ist, solange der Takt sichergestellt ist, wohin die Busse weiter verkehren oder ob der Bus zwischen Heerbrugg und Berneck pendelt.	Dies kann nicht im AP gelöst werden, sondern muss im Rahmen der Angebotsplanung angegangen werden.

**3.1.7 Gemeinde Diepoldsau**

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung		Bemerkungen
3.3.3	41	Autobahn-Anschlussstelle A14/L46 Rheintal Mitte	Ortsgemeinde Schmitter ändern auf Ortsteil Schmitter			
4	48	MIV	zu Engpässen und Überlastung mit Zollabfertigung	Zentrumsbereich Diepoldsau		
4.4.1	82	Netzstrategie DHAMK	Bericht Prüfung Unterflurlösung Tiefbauamt SG ergänzen	Bericht liegt bis 31. März 2021 vor.		wird angepasst sofern Bericht rechtzeitig vorliegt
4.4.3	97	Ortsdurchfahrten	In Diepoldsau wurde mit der Zentrumsgestaltung gestartet	ergänzen		
4.4.3	98	Die Gemeinden Au, Balgach, Rebstein und Diepoldsau verfügen.....	Diepoldsau ergänzen			
4.4.3	99	Ausgeführte verkehrsberuhigte Zonen - Plan	Tempo 30-Zonen Diepoldsau ergänzen im Plan	bereits ausgeführt		
4.6.1	122	Veloparkierung	mit Zentrumsgestaltung behoben	im Bau - Bauabschluss 2023		
4.7.2	127	Grenzübergänge	2% Abnahme = Begründung Sanierung Schrägseilbrücke	Einmalige Übung		
4.7.2	127	Mautbefreiung	Seit 2020 Bregenz bis Hohenems-Diepoldsau mautbefreit	Verkehrszunahme (Bericht ergänzen)		
4.7.3	128	Diepoldsau	Diepoldsau = keine Regelung ergänzen	wird ab 2023 bewirtschaftet ergänzen		
4.10.1	140ff	Landschaft/Umwelt	Aufnahme Hochwasserschutzprojekt und Ökologie, Rheintaler Binnenkanal	Projektabschluss 2020 - ergänzen aufgrund Technischer Bericht		
8	192	Teilstrategie Siedlung	wird noch überprüft			Laut VAR keine zusätzlichen Eingaben vorgesehen.
9.2.5	216	Hindernisfreiheit	ändern auf Barrierefreiheit	ändern		Hindernisfreiheit ist der fachlich korrekte Begriff in diesem Kontext
9.2.5	216	Hindernisfreiheit	ändern – sofern verhältnismässig – löschen	sofern verhältnismässig – löschen		
9.3	218	Fuss- / Veloverkehr	LV Brücke Widnau-Diepoldsau ergänzen	Studie liegt vor, Plan ergänzen		
9.4.2	225	Übergeordnete Vorhaben	Titel anpassen Übergeordnete Vorhaben Raum Vorarlberg	anpassen		

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.4.2	226	Mobilitätskorridor Mittleres Rheintal	Stellungnahme Mail 23. September 2020 an Gregory Helbling einfließen lassen	Stellungnahme vom 23. September 2020 einfließen lassen	Die Stellungnahme bezieht sich auf das Projekthandbuch, welches noch in Erarbeitung ist. Da dieser Prozess sehr dynamisch ist, wird im Agglomerationsprogramm auf eine Detaillierung verzichtet und der Stand zum Zeitpunkt der Erarbeitung abgebildet.
11.2	240	Massnahmen Landschaft	do.	do.	
11.3	244	Massnahmen LV	Ausführungen mit Bericht Besch und Partner, Feldkirch ergänzen	Bericht liegt vor	

### 3.1.8 Gemeinde Eichberg

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9.3	224	Velowegnetz für die Freizeit	Antrag: Im Kapitel Fuss- und Veloverkehr soll ein Unterkapitel mit der Auseinandersetzung von Freizeit Fuss-/Velowegen vorhanden sein.	Der Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz; vorgesehene SR725.41) vom 13.03.2020, welcher aktuell bei den Kantonen in der Vernehmlassung ist und den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung auf Gesetzesstufe ausführt, verlangt von den Kantonen sowohl Velowegnetze für den Alltag wie für die Freizeit. Der Veloverkehr allgemein und das Mountainbiking speziell haben in den letzten Jahren enorm stark zugenommen und ein Ende der Zunahme ist noch nicht abzusehen	Das Thema ist sehr wichtig, der Freizeitverkehr ist allerdings nicht Fokus des Agglomerationsprogramms (siehe Richtlinien des Bundes). Die Region ist allerdings mit und in anderen Gefässen aktiv betreffend Freizeitveloverkehr.

### 3.1.9 Stadt Feldkirch

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
1.4	13	Multimodale Drehscheiben	Jahresangaben beim Bahnhof Feldkirch prüfen	Ausbau ist immer noch im Gang, Abschluss Bahnhofcity ist für 2022 geplant	
4.6.1	123	Bahnhof Feldkirch	Fußnote in Tabelle bei «Feldkirch, Umbau erfolgt in Kürze» mit dem Hinweis, dass die genaue Stellplatzanzahl noch variieren kann, je nach Planung	Planungen sind derzeit noch im Gange, eine genaue Anzahl kann derzeit nur geschätzt werden	
4.9.2	137	Elektromobilität	Vorletzten Absatz umformulieren: Die ersten Elektrobusse in Feldkirch sind bereits seit Frühling 2020 im Einsatz und zwar auf den Linien 56/59/60/68 des Landbus Oberes Rheintal		
8.2.	198	Siedlungstypen	Siedlungstypen und Dichtekategorien in Feldkirch anpassen (s. Anhang)	Die definierten Siedlungstypen stimmen nicht überall.	
9.2.1	214	Linie S2, FL.A.CH	Verweise auf das Projekt FL.A.CH im gesamten Bericht aktualisieren	Hintergrund: Projekt steht nach der Entscheidung von FL im Sommer 2020 in Schwebe (Absage!)	Die entsprechenden Stellen im Bericht sind aktualisiert, die Haltestelle Tosters wird nach wie vor als geplant in den Plänen eingezeichnet.

### 3.1.10 Gemeinde Oberriet

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen

### 3.1.11 Gemeinde Rebstein

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			In der Teilstrategie Siedlung sind die Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms in der Gesamtüberarbeitung der Ortsplanung miteinbezogen		
			Der Gemeinderat Rebstein findet im Gemeindegebiet Rebstein keine Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Mischnutzung. Allerdings wird der Gemeinderat einzelne Grundeigentümer bei der Weiterentwicklung ihrer eigenen Liegenschaften fachmännisch unterstützen.		
			Der Gemeinderat wird zusammen mit dem Kanton das BGK schrittweise weiter umsetzen. Gleichzeitig werden die Bushaltestellen behindertengerecht erstellt.		
			Der Gemeinderat Rebstein wird die ÖV-Erschliessungsqualität im Zusammenhang mit der Gesamtüberarbeitung der Raumplanung überprüfen und verbessern.		

### 3.1.12 Gemeinde St. Margrethen

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen

### 3.1.13 Gemeinde Widnau

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3.1.3	28	Stand Ortsplanung	Räumliche Entwicklungsstrategien liegen vor.		
3.1.4	31	Schiene	Überprüfung der Führung von Anschlussgleisen durch dichte Siedlungsräume / neues Anschlussgleis für das Industriegebiet Unterletten, Viscose, Nöllen, Rosenbergsau (Widnau / Au) ausserhalb des Siedlungsgebiets.	Die Kapazität des heutigen Anschlussgleises ist ausgeschöpft. Es besteht ein grosses Bedürfnis nach zusätzlichen Gleiskapazitäten.	
4.6.1	119	Veloverkehr auf Schweizer Seite	...ersichtlich auf Schweizer Seite aus dem nationalen, dem kantonalen, dem regionalen...	Entlang dem Binnenkanal führt die nationale Veloroute Nr. 9.	
7.3.1	183	Intermodalität / multimodale Drehscheiben	Heerbrugg: ...Die Ostseite hingegen genügt nicht als Ankunftsort. Es fehlt ein Bushof für den künftigen Ortsbus von Widnau / Au. Es fehlt ein attraktiver Zugang sowie hochwertige Veloabstellmöglichkeiten und an Kapazitäten für P+R oder weiteren Velo-Abstellplätzen.	In Widnau ist die Planung eines Ortsbusses schon weit fortgeschritten. Der Ortsbus soll auch in die Industriegebiete, Rosenbergsau (Au), Nöllen, Unterletten und Viscose führen. Start und Ziel des neuen Ortsbusses ist die Ostseite vom Bahnhof Heerbrugg.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
8.9	205	Arbeitsgebiete / Betriebsgebiete	Widnau – Viscose / Unterletten (WISG-A, Industrie-Gewerbe). Eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der unbebauten Parzellen liegt vor. ...	Die Machbarkeitsstudie bezieht sich nur auf die unbebauten Grundstücke. Das Industriegebiet ist ein A-Standort gemäss kant. Richtplan / wirtschaftl. Schwerpunktgebiet.	Ist im Massnahmenblatt erwähnt
9.4.2	228	Nordostumfahrung Au-Widnau	...Das Ziel muss eine direkte Anbindung der Espenstrasse in Au an das Autobahnanschlussbauwerk sein, damit wird das Zentrum von Au vom Industrieverkehr aus dem Gebiet Rosenbergsau / Nöllen / Unterletten / Viscose entlastet.	Unklar, was gemeint ist. Klares Bekenntnis zu einer direkten Anbindung der Espenstrasse an das Anschlussbauwerk Au. → Hinweis auf ZMB.	
9.5	228	Güterverkehr	...Die Trassen für den Schienenausbau im Personen- und Güterverkehr (inkl. Anschlussgeleise) im Rheintal sollen gesichert werden.	Es sind auch die Korridore für den Ausbau der Kapazitäten der Anschlussgleise zu sichern.	
11.3	243	Multimodale Drehscheiben	...zu verbessern ist der Zugang von Widnau her zum Bahnhof. Hierzu gehört zusätzlich die Sicherung der Bodenfläche samt Erschliessung für einen künftigen Busbahnhof auf der Ostseite des Bahnhofs Heerbrugg.	Siehe vorstehende Begründung (S.183).	
11.3	243	Bus / öV-Infrastrukturen	...Bei den Bushaltestellen sind genügend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen.	ÖV-Benützer fahren mit dem Velo zur Bushaltestelle und möchten dort das Veloabstellen können.	
11.3	244	Langsamverkehr	...Die Brücke dient einerseits dem Freizeitverkehr, erschliesst aber auch die Arbeitsplatzgebiete in Diepoldsau und Widnau.	Auch in Widnau werden Arbeitsplatzgebiete erschlossen (Thomasau, Viscose, Unterletten, Nöllen, Rosenbergsau).	
11.3	244	Nordostumfahrung Widnau		???? Was ist da gemeint	

### 3.2 Parteien und Verbände

#### 3.2.1 Initiativkomitee «Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch Umfahungsstrasse»

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
9. Teilstrategie Verkehr S.209	S.210	9.1.1 Mobilitätsverhalten /9.1.2 Verkehrssystem/ 9.1.3 Verkehrssicherheit	Diepoldsau Massnahme: P01/1: Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse/Hohenemserstrasse Diepoldsau Massnahme: P01 /1 Bau Umfahungsstrasse «Südring» Motorisierter Individualverkehr (MIV) S.37-40	Siehe zusätzlich eingereichter Bericht des Initiativkomitees	Die Entlastung von Diepoldsau ist Gegenstand der Arbeiten zum Mobilitätskorridor mittleres Rheintal. Die Massnahme ist im AP 4 als Eigenleistung aufgeführt, daraus resultierende Infrastrukturmassnahmen werden in künftige Agglomerationsprogramme aufgenommen.

#### 3.2.2 Fussverkehr St. Gallen

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	
Zusammenfassung	7	Verkehr, Mobilitätsverhalten, Zukunftsbild	Im Feld Mobilitätsverhalten: Zunahme Verkehrsleistung... / Zukunftsbild den Fussverkehr neben öV und Radverkehr aufnehmen	Insbesondere innerorts hat der Fussverkehr für tägliche Besorgungen und den Zugang zum öffentlichen Verkehr eine wichtige Funktion und ebenfalls grosses Potenzial und sollte daher sowohl im Zukunftsbild als auch bei den Massnahmen erwähnt werden. Sonst besteht die Gefahr, dass er vergessen geht oder andere Massnahmen (insb. Velo) zu Lasten des Fussverkehrs gehen.	
4.2 MOCA Indikatoren	53	Fazit	Klar aufzeigen, dass beim Modalsplit erheblicher Handlungsbedarf besteht und dieser wohl Folge der ausserordentlich schlechten ÖV-Erschliessung ist, nicht nur in einem Nebensatz erwähnen.	Die MOCA-Indikatoren Modalsplit und Einwohner/Beschäftigte nach öV-Güteklassen zeigen sehr schlechte Werte an. Das sollte im Fazit unbedingt erwähnt werden als Basis für künftige Massnahmen.	
4.6.2	123/1 24	Fussverkehr	Ergänzen um Schnittstellen zum ÖV: Lage der öV-Haltestellen, fehlender Takt als Attraktor	Die aufgezeigten Punkte zeigen die Probleme aus unserer Sicht gut auf. Jedoch fehlt die Verlinkung zum öffentlichen Verkehr, wo der Fussverkehr als wichtigster Zubringer wirkt. Daher sollten die Schnittstellenprobleme auch erwähnt werden.	



Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung		
5.2	159	Entwicklungstrends Verkehr	Formulierung anpassen.	Zunahme MIV ist nicht eine unabänderliche Tatsache, sondern Folge der Siedlungsentwicklung und der Angebots für den MIV, kann somit beeinflusst werden	Es geht in diesem Kapitel um die Entwicklung OHNE Massnahmen (Trend). Die Beeinflussung wird in den nachfolgenden Kapiteln aufgezeigt.	
6.3.1	170	Siedlung	Gute Erschliessung durch Fuss- und Radverkehr auch innerhalb der Siedlungen hier explizit erwähnen, sowohl bei Siedlungstypen als auch bei «strukturierende Hauptachsen»	Fuss- und Veloverkehr bei den Siedlungstypen erwähnen. Eine gute Feinerschliessung innerhalb der Siedlungen (abseits öffentlicher Strassen) ist sehr wichtig und sollte deshalb auch im Bereich Siedlung erwähnt werden. Bei den strukturierenden Hauptachsen sollten Fuss- und Radverkehr explizit erwähnt werden.		Diese Aspekte sind bereits im Zukunftsbild unter dem Thema Verkehr erwähnt.
6.3.2	171	Verkehr / Gesamtverkehr	Aufzählung 1. Absatz: Fussverkehr auch erwähnen. MIV nur qualitativ weiterentwickeln, nicht pauschal quantitativ	Insbesondere innerorts hat der Fussverkehr für tägliche Besorgungen und den Zugang zum öffentlichen Verkehr eine wichtige Funktion und ebenfalls grosses Potenzial. Auch im Einschub «Lebensader/regionale Hauptverbindungsstrassen» ist der Fussverkehr entgegen der Aufzählung erwähnt, was wir begrüessen		
6.3.2	172	Verkehr / Fuss- und Veloverkehr	In erstem Absatz ergänzen, dass Fussverkehr wichtig für Alltagsbesorgungen und als Zubringer zu ÖV ist.	Funktion des Veloverkehrs wird auch beschrieben, so soll auch die Funktion des Fussverkehrs beschrieben werden. Es ist nicht ganz sachgerecht, den Fuss- und Veloverkehr zusammen als eine Verkehrsart zu betrachten, da die beiden doch sehr unterschiedliche Bedürfnisse und Eigenschaften haben (bspw. Geschwindigkeitsniveau)		
6.3.2	172	Verkehr / Fuss- und Veloverkehr		Wir begrüessen den Fokus auf den Fussverkehr in Ortszentren sehr. Das heisst aber auch, dass dort kombinierte Geh-/Radwege nicht zielführend sind.		
6.3.2	173	Verkehr / Strassen-netz, MIV		Zuerst Angebot ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausbauen und so MIV-Wachstum stoppen als vorsorglich mehr MIV-Kapazitäten zu schaffen und damit Wachstum anzuregen		
6.4	175	Modalsplit	Ziel Reduktion MIV-Anteil vergrössern	Wenn man die Zahlen mit dem topografisch vergleichbaren Vorarlberg vergleicht, besteht ein deutlich höheres Potenzial für die Reduktion des MIV-Anteils zu Gunsten Velo. Mit ÖV-Ausbau sollte auch dessen Nutzung verbessert werden.	Eine realistische Einschätzung ist wichtig, auch die bestehende ist schon ambitioniert.	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	
7.3.1	183	Intermodalität	Ergänzen, dass mehrere Bahnhofszugänge/ Unterführungen deren Zugänglichkeit deutlich verbessern können.	Mehrere Unterführungen bei Bahnhöfen mit langen Perrons verbessern deren Zugänglichkeit deutlich, da sich der Weg als Zugang zum Perron mit einer zweiten Unterführung rasch um 100-200 Meter verringern kann, damit steigt das reale Einzugsgebiet der besten Güteklasse deutlich an.	Allgemeiner Hinweis ergänzt, der konkrete Handlungsbedarf und die Möglichkeiten müssen situativ ausgelotet werden. Die Schaffung zusätzlicher Unterführungen wird z.B. in Heerbrugg im Rahmen der weiteren Planungen Thema sein.
7.3.4	185	Leistungsfähigkeit Strassennetz	Erwähnen, dass MIV-Kapazitäten entlasteter Strassen zu Gunsten Fuss- und Veloverkehr massiv gedrosselt werden.	Es wird erwähnt, dass neue Strassenabschnitte den MIV verlagern sollen, aber die Kapazität nicht erhöhen. Dies ist nur möglich, wenn die MIV-Kapazität auf den zu entlastenden Strassen massig gesenkt wird. Dies ist aus den Massnahmen nicht ersichtlich und wird hier nicht erwähnt. Es muss befürchtet werden, dass die neuen Strassen die Kapazitäten 1:1 erhöhen	Es wird erwähnt, dass die Kapazitäten zur Netzergänzungen nicht erhöht werden sollen. Daher sind für Projekte mit Netzergänzungen zwingend flankierende Massnahmen notwendig.
7.5	189	Themenschwerpunkte Verkehr	Busbevorzugung bereits bei BGK's im AP 4 berücksichtigen	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen wird dem AP5 zugeordnet. Diese sollte aber insbesondere bei den BGK-Planungen im AP4 schon berücksichtigt werden, sonst werden allenfalls Strassen entgegen dieser Zielsetzung gebaut.	Wird soweit wie möglich gemacht.
8.5	200	ESP	Für ESP Wohnen/Mischnutzung sollte mindestens die ÖV-Güteklasse B gelten und eine sehr gute Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz vorhanden sein.	Für Entwicklungsschwerpunkte sollten erhöhte Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung gelten, werden doch hier grössere Personengruppen angesiedelt, die sich möglichst mit ÖV, Fuss- oder Veloverkehr bewegen sollen. Wenn gar Entwicklungsschwerpunkte keinen besseren ÖV-Anschluss haben, dann werden alle gesetzten Ziele verfehlt. Güteklasse C entspräche nur den Mindestanforderungen gemäss Seite 203, für ESP's sollten höhere Anforderungen definiert werden.	Die Güteklasse C ist für ESP zweckmässig.
9	209	Teilstrategie Verkehr		Es wird das Koexistenzprinzip beim Fuss- und Veloverkehr erwähnt. Wir gehen davon aus, dass hier gemeint ist, dass eine Koexistenz von Velo und MIV auf der Fahrbahn angestrebt wird und nicht eine im Siedlungsgebiet widerrechtliche gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf Trottoirs. Kombinierte Geh- und Radwege dürfen nur ausserorts bei kleinen Frequenzen gebaut werden (siehe Rechtsgutachten Stadt Zürich, 2020)	

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung		
9.1.2	211	Ortsdurchfahrten, sichere und beruhigte Strassennetze in Quartieren		Wir begrüßen diese Grundsätze ausdrücklich.		
9.3.2	221	Aufwertung Verkehrsinfrastruktur Fussverkehr		Zustimmung, genau aus diesen Gründen soll der Fussverkehr in den oben genannten Punkten explizit erwähnt werden.		
11.1	237	Einzonungen	Die Anforderungen an Einzonungen sind deutlich zu verschärfen	Mit diesen Anforderungen werden schlecht erschlossene Gebiete eingezont, womit die Verbesserung der MOCA-Indikatoren zunichte gemacht wird.		Die formulierten Einzonungsanforderungen wurden mit dem Kanton erarbeitet und können als zielgerichtet gewertet werden.

### 3.2.3 TCS Rorschach-Rheintal

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Zusammenfassung	7	roter Faden: Mobilitätsverhalten: Hoher MIV-Anteil	Zukunftsbild: Zweckmässiger Einsatz der Verkehrsmittel, Wahl des jeweils effizientesten Verkehrsmittels. Zutreffend. Der daraus abgeleitete Handlungsbedarf ist keine logische Ableitung, sondern widerspricht den empirisch erhärteten Tatsachen.	Dem motorisierten Individualverkehr kommt im ländlich geprägten Rheintal ein grosser Stellenwert zu. Die Bevölkerung ist weder uneingeschränkt «lenkbar» noch kann sie gar «umerzogen» werden. Die Bevölkerung, die Arbeitnehmer und das Gewerbe haben ein gutes Gespür, was effizient ist. Die Bevölkerung trifft die Wahl der Mobilität selbst: je nachdem, ob der Fussweg, das Velo oder das Auto geeigneter sind. Diese Tatsache wird derzeit empirisch erhärtet durch das Verhalten der Bevölkerung in der Pandemie. Die Bevölkerung – auch der Stimmbürger – weiss sehr wohl, was er/es will. Diese empirische Erkenntnis wird im Bericht über weite Strecken schlicht ausgeblendet.	Das Agglomerationsprogramm berücksichtigt ALLE Verkehrsteilnehmenden, deshalb kann nicht von einer «Umerziehung» die Rede sein. Viele Menschen verfügen über kein Auto oder können, respektive dürfen nicht Autofahren (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Einkommensschwache, Menschen mit Einschränkungen, etc.). Auch diese Menschen haben Anspruch auf ein sicheres und effizientes Mobilitätsangebot um von A nach B zu kommen. Das Agglomerationsprogramm verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, welcher die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr berücksichtigt mit dem Ziel, auch den Folgegenerationen eine lebenswerte Umgebung zu gewährleisten.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Situationsanalyse Gesamtverkehr	83	«An der MIV-Dominanz leidet auch der Fuss- und Veloverkehr (FVV)»	«leiden» impliziert Handlungsbedarf. Gesamtsicht/Volumen ist entscheidend.	Den Modalsplit nehmen die Verkehrsteilnehmer selbst vor. Mit einem Anteil von 80% MIV ist die Dominanz in den 80% begründet. Nur: wer 80% des Verkehrsvolumens bewältigt (und im Warentransport wohl nahezu 100%!), braucht auch die Korridor-Ressourcen.	Fussgänger und Velofahren leiden als schwächere Verkehrsteilnehmende tatsächlich, daher sind verträgliche Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu suchen.
Situationsanalyse Gesamtverkehr	88	«negativer Trend» Modalsplit	Situationsanalyse – keine Wertungen	«negativ» ist ein Werturteil. Eine Analyse hat den Ist-Zustand objektiv zu beschreiben. Sachverhaltsermittlung und Bewertungen sind vermischt. Eine rein ideologische Priorisierung des ÖV, der Fussgänger und Velofahrer ist ein Denkverbot und abzulehnen.	Agglomerationsprogramme zielen auf die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen ab (siehe auch Wirkungskriterien in den Richtlinien des Bundes). Daher kann aus dieser Perspektive resp. vor dieser Zielsetzung durchaus von einem negativen Trend gesprochen werden.
Situationsanalyse Gesamtverkehr	106	Mobilitätsmanagement strebt Reduzierung des MIV an	Kausalkette verkürzt, unvollständig und ohne Abwägung der Kriterien.	Ziel ist es, den Verkehr über das je effizienteste Verkehrsmittel abzuwickeln. Effizienz-Kriterien sind Geschwindigkeit/Reise- bzw. Transportzeit, Erreichbarkeit, Betriebszeiten, Energieverbrauch, alters/ingeschränkte Mobilität, in volkswirtschaftlicher Betrachtungsweise. Strassenräume werden den Verkehrsmitteln nach ihrer Nachfrage und ihrer Eignung zugeteilt, unter Berücksichtigung der Sicherheit. Eine rein ideologische Priorisierung des ÖV, der Fussgänger und Velofahrer ist ein Denkverbot und abzulehnen.	Siehe oben, Zielsetzungen Agglomerationsprogramme.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Situationsanalyse Fuss- und Veloverkehr	124	Unzureichende Betrachtung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei der Siedlungsentwicklung (der erste Schritt zu Fuss soll der attraktivste sein) gegenüber den Bedürfnissen des MIV (oft hat die Parkplatzzufahrt für Autos den Vorrang), insbesondere in die Gewerbe- und Industriegebiete	Kausalkette verkürzt, unvollständig und ohne Abwägung der Kriterien.	Frage nach der Effizienz und Transportleistung (so auch Güteranlieferung, Verarbeitung, Abtransport) offen.	Siehe oben, Zielsetzungen Agglomerationsprogramme.
Situationsanalyse MIV	126	MIV-orientierte Ansiedlungspolitik «problematisch»	Kausalkette verkürzt, unvollständig und ohne Abwägung der Kriterien.	Frage nach der Effizienz und Transportleistung (so auch Güteranlieferung, Verarbeitung, Abtransport) offen.	Siehe oben, Zielsetzungen Agglomerationsprogramme
Handlungsbedarf Verkehr	182	«die gezielte Priorisierung der effizienten Verkehrsmittel wie Fuss-/Veloverkehr und ÖV»	Keine Abwägung der Kriterien. Ideologisch getragener Fehlschluss.	Zutreffend ist das Ziel, Verkehr über das je effizienteste Verkehrsmittel abzuwickeln. Effizienz-Kriterien sind Geschwindigkeit/Reise- bzw. Transportzeit, Erreichbarkeit, Betriebszeiten, Energieverbrauch, Alter/ingeschränkte Mobilität, in volkswirtschaftlicher Betrachtungsweise. Inwiefern Fuss-/Veloverkehr und ÖV unter den vorgenannten Kriterien effizient sind, ist nicht nachgewiesen. Z.B. beim Gütertransport und Handwerk offensichtlich nicht der Fall resp. gleich null. Die Berichtverfasser sind offenbar im Dienstleistungssektor tätig und ohne schwerem Gerät unterwegs. Eine unzutreffende Verallgemeinerung.	Siehe oben, Zielsetzungen Agglomerationsprogramme
	243	Ein Kernelement des AP4 sind die Massnahmen des Langsamverkehrs. Für den Veloverkehr wurden Korridore mit grossem Verlagerungspotenzial ermittelt und in diesen Korridoren Routen definiert.	Umsetzbarkeit / Wirksamkeit - Nachweis offen.	Dem motorisierten Individualverkehr kommt im ländlich geprägten Rheintal ein grosser Stellenwert zu. Die Bevölkerung ist weder uneingeschränkt «lenkbar» noch kann sie «umerzogen» werden. Die Bevölkerung, die Arbeitnehmer und das Gewerbe haben ein gutes Gespür, was effizient ist. Die Bevölkerung trifft die Wahl der Mobilität selbst: je nachdem, ob der Fussweg, das Velo oder das Auto geeigneter sind. Diese Tatsache wird derzeit empirisch erhärtet durch das Verhalten der Bevölkerung in der Pandemie. Die Bevölkerung – auch der Stimmbürger – weiss sehr wohl, was es/er will. Diese empirische Erkenntnis wird im Bericht über weite Strecken schlicht ausgeblendet.	Die Situation für den MIV ist im Rheintal betreffend Kapazitäten und Erreichbarkeiten sehr komfortabel. Die Förderung der Velonutzung und der Ausbau dieser Infrastruktur ist ebenso ein Bedürfnis wie ein funktionierendes Strassenetz für den MIV.

Kapitel	Seite	Betreff / Thema	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Massnahmen Verkehr	244	Umfahrung Altstätten, Netzergänzung im mittleren Rheintal, Nordostumfahrung Au – Widnau	Entflechtungstrasse auf der Achse Altstätten (Ostumfahrung) – Marbach – Rebstein – Balgach (Leica-Areal-Innoparc, A-Standort im Kant. Richtplan) – Rietstrasse – Anschluss A13 – Südumfahrung Diepoldsau – Grenze A14, mit Abzweiger bei Widnau über die Espenstrasse nach Au	Zielsetzung: belastete Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlasten, Freiräume für LV und ÖV schaffen und mit flankierenden Massnahmen die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Zentren (Lebensadern) zu verbessern. Diese Koexistenz steht gesetzlich unter dem Vorbehalt nach StrG: Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse dienen dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen. Eine qualitativ gute Koexistenz erfordert eine Entflechtung. Die Entflechtungstrasse ist damit die zwingende Voraussetzung für ein BGK «Koexistenz». Siehe auch KRB 36.18.02: «Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben.»	Eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist für ein solches Vorhaben aus heutiger Sicht aufgrund der momentanen Belastungssituation bzw. potenziellen Entlastungswirkung nicht realistisch. Die Planung eines derartigen Projektes läuft der gesamten Planungsphilosophie des Instrumentes «Agglomerationsprogramm» entgegen. Projekte, welche finanziell unterstützt werden, müssen stark belastete Strassen entlasten, dabei die Qualitäten des multimodalen Verkehrs verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die Landschaft schonen. Effektiv werden jedoch auch einzelne Elemente einer «Entflechtungstrasse», wie z.B. die Ostumfahrung Altstätten im Rahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzt.

## 4 Eingaben Kartenband

### 4.1 Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)

#### 4.1.1 Kanton St. Gallen

Kartenname	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweis Metron
Abb.16	4	Lesbarkeit der Ortschaften verbessern  Nordpfeil ergänzen  Anzeige zur Kilometeranzahl auf allen Karten gleich darstellen - entweder 5 km oder 2.5 km.	Insbesondere Rorschach, Altstätten (südlich), Rüthi und Lochau sind schlecht lesbar.  Darstellung der Pläne – insbesondere Km-Balken und Nordpfeil überall gleich darstellen.	Karte wurde von Kanton/Land für letztes AP produziert. Für AP4 war keine Aktualisierung vorgesehen
Abb. 19	5	Darstellung Gemeindegrenze ändern	Im Vorarlberg, insbesondere Feldkirch, überschneiden sich die Darstellungen der öV-Güteklassen teilweise mit der Gemeindegrenze. Eine farbliche Trennung wäre hilfreich, den Plan schneller zu lesen.	
Abb. 30	8	Darstellung «weitere Reserven» etwas dezenter darstellen	Die weiteren Reserven überwiegen alle anderen Angaben. Mit einem dünneren Rahmen oder einer gräulichen Umrandung könnte der Fokus etwas mehr auf die un bebauten Flächen gelegt werden.	
Abb. 31	9	Nordpfeil und Massstab-Darstellung ergänzen	Einheitliche Darstellung aller Pläne	
Abb. 51	10	Geplante Nebenverbindungsstrassen löschen oder anders darstellen	Im Plan sind die geplanten Nebenverbindungsstrasse nicht ersichtlich / erkennbar. Sollten welche vorhanden sein, so sind diese anders darzustellen. Ansonsten löschen.	
Abb. 53	11	Darstellung zu Fuss löschen	Im Plan sind keine Angaben zu Fusswegdistanzen aufgeführt – mit Ausnahme von Hard. Jedoch stellt sich anhand des Plans die Frage, was dies zu bedeuten hat und bis wohin diese Fusswegdistanz führt. Die Notwendigkeit ist zu hinterfragen.	
Abb. 60	14	«St.Margrethen» verschieben. Lesbarkeit der Busnummern prüfen.	Die Ortsbezeichnung von St.Margrethen überdeckt die Buslinien. Es ist zu prüfen, ob mit einer anderen Farbe die Buslinien besser lesbar sind.	
Abb. 63	15	Im Bereich Diepoldsau sind die Umfahrung Nord und Süd als regional zu ergänzen. Nord als kantonal. Süd und Kantonsstrasse als regional.	Änderungen eintragen. Bei Fragen mit Gemeinde Diepoldsau genauen Verlauf klären.	
Abb. ?	17	Der Titel ist zu ergänzen – allenfalls rechts oben. Die Seitenzahl ist ebenfalls zu ergänzen – ganz klein sichtbar, nach genauem Hinschauen.	Darstellung aller Pläne in diesem Band gleich darstellen.	
Abb. 85	18	Der Titel ist nicht lesbar.  Massstab ergänzen.	Lesbarkeit oben links verbessern.	



Karten-name	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweis Metron
Abb. 87	20	Zwischen Widnau und Heerbrugg gibt es nach dem Plan eine Buspriorisierung. Diese löschen. Auch in Diepoldsau ist von einer Buspriorisierung die Rede. Löschen.  Der Begriff der Trennwirkung ist zu erläutern. Der Rhein, die Autobahn sowie die SBB haben ebenfalls eine grosse Trennwirkung.	Diese ist mir unbekannt – mal abgesehen bei der LSA.  Auch beim Zoll gibt es keine Buspriorisierung. Wenn, dann bei der LSA im Zentrum Diepoldsau.	
Abb. 90 und weitere	22	Die Titel ab Seite 22 sind oft unterschiedlich. Alle gleich beschreiben.  <b>Vergleich analog Vorarlberg für die Schweiz?</b>	Teilweise ist von Bauzonenflächenreserven die Rede. Manchmal von Bauzonenreserven oder aber auch von Bauflächenreserven. Einheitlichkeit.  Warum wird dieser Vergleich nur für Vorarlberg gemacht, und nicht auch für die Schweiz.	Grafische Anpassungen erfolgen.  Wurde explizit nur für Vbg gemacht, weil kein grundlegendes Dichtekonzept vorliegt.
Abb. 94	32	Ist es richtig und sinnvoll, dass von Berneck eine bzw. zwei weitere grenzüberschreitende Buslinien nach Lustenau und Dornbirn verkehren sollen?	Inhalt prüfen bzw. allenfalls Darstellung.	
Abb. 99	35	Das Strassennetz ist bzgl. den aktuellen Planungen zu überarbeiten.	Im Raum Altstätten bleiben Rorschacher-, Churer-, und Oberrietstrasse die übergeordneten Strassenachsen, unabhängig, ob die Ostumfahrung eine Gemeinde- oder Kantonsstrasse sein wird.	
Abb. 99	35	Die Hauptstrasse durch St.Margrethen ist ebenfalls als Gestalteter Strassenraum darzustellen.		
Abb. 100	36	Es ist die aktuellste Abbildung mit dem korrekten Perimeter aus dem Projekthandbuch zu verwenden.		

#### 4.1.2 Gemeinde Au

Karten-name	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweis Metron
Abb.51		Strassenverbindung Gemperenstrasse bis Auerstrasse (via Klotten) fehlt. Dies ist aktuell eine wichtige Verkehrsverbindung.	siehe Notiz im PDF	
Abb.63		Strassenverbindung Gemperenstrasse bis Auerstrasse (via Klotten) fehlt. Dies ist aktuell eine wichtige Velo-Verkehrsverbindung.	siehe Notiz im PDF	
Abb.63		Gemperenstrasse als Veloverbindung (Berneck) fehlt.	siehe Notiz im PDF	
Abb.88		Siedlungsgliedernder Freiraum im Bereich Oberfahr gilt von der Autobahn bis zum Binnenkanal. Die vier grünen Streifen sind zu verlängern, bis zum Binnenkanal.	siehe Notiz im PDF	
Abb. 95		geplante LV-Brück Au-Lustenau ist nicht in der Teilstrategie eingezeichnet.		

### 4.1.3 Stadt Feldkirch

Kartenname	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweise Metron
Bauzonenreserven	8 + 9	Maßstab oder Ausschnitt anpassen	Beide Karten haben laut Plankopf den Maßstab 1:85.000 – die Karten haben aber einen unterschiedlichen Maßstab. Demnach stimmt die Darstellung der Karte auf S. 9 (Vorarlberg) nicht mit der Legende überein. Die Autobahn-Linie ist hier dünner gehalten als die Landesstraßen.	
Übersicht Strassen-netz	10	Rang der Straßen (HVS, NVS) in Feldkirch anpassen	L61 ist keine HVS; vgl. Straßen- und Wegekonzept der Stadt Feldkirch	
Übersicht Busangebot	14	Karte anpassen	Die Karte suggeriert eine Ungleichverteilung des Busangebotes in Vlb. zB fehlen in Feldkirch-Rankweil einige Buslinien und in der Region am Kumma sind sehr viele Buslinien eingezeichnet, auch der Ortsbus am Kumma, obwohl dieser laut Legende nicht eingezeichnet sein sollte.	
Analyse-karte Ve-loverkehr	15	Radrouten im Stadtgebiet von FK anpassen (gem. Landesradroutenkonzept)	Darstellung derzeit nicht vollständig, z.B. im Bereich Tavernstraße (Altenstadt)	
Analyse-karte Ve-loverkehr	15	Rheinbrücke in Feldkirch: Standort prüfen!	Am eingezeichneten Standort gibt es keine Rheinbrücke, diese befindet sich weiter flussaufwärts in Feldkirch-Bangs.	
Raum-konzept «Freizeit und Erholung»	17	Erholungsgebiet in Bangs-Matschels vergrößern, über die Ill ziehen und mit dem Erholungsgebiet Meiningen verbinden, bis zum Rhein	Anregung entspricht der Realität; Hinweis: Im Zukunftsbild ist der beschriebene Bereich als Erholungsgebiet von regionaler Bedeutung abgebildet, hier ist dieser Bereich hingegen gar nicht dargestellt.	Keine Anpassung Raumkonzept Rhesi, aber Thematik wird Bericht erwähnt (Klärung Konflikte Naherholung / Naturvorrang)
Zukunftsbild	19	1. Lebensader in Feldkirch mehr Richtung tatsächlichem Zentrum verschieben. 2. Position der Zollämter Güterverkehr prüfen. 3. Arbeitsplatzgebiet in Feldkirch ergänzen.. 4. Evtl. könnten die Hauptzentren größer dargestellt werden, damit sie sich mehr abheben.	1. Die derzeitige Position entspricht nicht dem Zentrum. 2. Sind nicht direkt an der Grenze eingezeichnet.  Noch eine Überlegung: Sollen Stadtteile/Stadtteilzentren abgebildet werden?	Zentrengröße wird nicht angepasst (bewusst so gehalten)  übrige Anpassungen erfolgen
Hand-lungsbe-darf	20	Siedlungsgebiet richtig darstellen, ohne Vorbehaltsflächen in der Freifläche (d.h. Vorbehaltsflächen mit Unterlagswidmung FL o. FF), aber mit Bauerwartungsflächen.	Beispiel: Der Egelsee (Biotop) mitten im Feldkircher Ried ist hier als Siedlungsgebiet ausgewiesen, ebenso eine landwirtschaftlich genutzte Fläche – beide sind als Vorbehaltsfläche mit Unterlagswidmung FL o. FF ausgewiesen. Dafür sind Bauerwartungsflächen, die zukünftig (oder gerade jetzt!) entwickelt werden sollen, als Freifläche dargestellt.	
Hand-lungsbe-darf	20	Frage: Warum hört Verlagerungskorridor Velo Freizeit an der Ill in Feldkirch auf?		

Karten-name	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweise Metron
Teilstrategie Siedlung	21	1. Siedlungsgrenzen anpassen gem. REK (s. Anhang) 2. 2. Siedlungstypen und Dichtekategorien in Feldkirch anpassen (s. Anhang)	Derzeit nicht korrekt abgebildet	
Teilstrategie ÖV	32	evtl. grenzüberschreitende Linien Feldkirch-FL ergänzen als weitere grenzüberschreitende Linien		
Teilstrategie LV	33	Agglorouten Korridor Freizeit in Feldkirch entlang des Rheins weiterziehen (s. Anmerkung zu Seite 20)	Hier verläuft eine Landesradroute Freizeit!	
Teilstrategie Landschaft	37	Siedlungsgebiet richtig darstellen, ohne Vorbehaltsflächen in der Freifläche (d.h. Vorbehaltsflächen mit Unterlagswidmung FL o. FF), aber mit Bauerwartungsflächen.	Beispiel: Der Egelsee (Biotop) mitten im Feldkircher Ried ist hier als Siedlungsgebiet ausgewiesen, ebenso eine landwirtschaftlich genutzte Fläche - beide sind als Vorbehaltsfläche mit Unterlagswidmung FL o. FF ausgewiesen. Dafür sind Bauerwartungsflächen, die zukünftig (oder gerade jetzt!) entwickelt werden sollen, als Freifläche dargestellt.	
Allgemeine Anmerkung BAHNHALTESTELLE TOSTERS		Grundsätzlich stellt sich die Frage, wie mit der geplanten Bahnhofstestelle Tosters im Agglo-Bericht umgegangen werden soll (FL.A.CH.!), bzw. wie diese dargestellt werden soll. Vorschlag: Bahnhofstestelle Tosters als Ziel nach wie vor im Bericht lassen und einheitlich darstellen!	Die Haltestelle ist derzeit auf den Karten unterschiedlich dargestellt: manchmal strichliert, manchmal durchgezogen, manchmal gar nicht	Die Haltestelle Tosters wird strichliert (also als Planung), in den Karten einheitlich eingezeichnet.
Teilstrategie Siedlung Abb. 88	192	Anpassungen an die grafische Darstellung der Siedlungsdichte. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		

## 4.2 Unternehmen, Private

### 4.2.1 ERR

Karten-name	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Hinweis Metron
Abb.88	192	Anpassungen an die grafische Darstellung der Siedlungsdichte. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		Wurde bereits Ende 2020 angepasst
Abb. 94	213	Anbindung Bhf. an das Busnetz fehlt. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		
Abb. 95	218	Fehlende LV-Verbindungen. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		
Abb. 99	224	Korrigieren der Standorte div. Routen. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		
Abb. 101	232	Korrekturen an der Teilstrategie Landschaft. <b>Anregungen direkt auf Beilage geschrieben</b>		Wurde bereits Ende 2020 angepasst

# 5 Eingaben Massnahmenband

## 5.1 Öffentliche Hand (Kanton, Land, Gemeinden)

In Vorarlberg wurden während der Behördenvernehmlassung im Rahmen von Absprachen zwischen Land und Gemeinden sehr viele Ergänzungen vorgenommen, die direkt in die Massnahmendokumentation eingeflossen sind. Dadurch stand für die Vernehmlassung bereits ein konsolidierter Entwurf vor, weshalb auf eine nochmalige Stellungnahme verzichtet wurde.

### 5.1.1 Kanton St. Gallen

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Allgemein	Allgemein		<b>Bestätigung:</b> Integration des Themas Biodiversität	Die Massnahmen mit Bezug zum Thema Biodiversität sind gut aufeinander abgestimmt. Die Biodiversitätsanliegen und die Klimawandelthematik sind nun wesentlich besser integriert als in der Vorprüfungsversion.	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Die Angabe Federführung «Kanton» ist mit dem zuständigen Amt (TBA, AöV, AREG, usw. zu ergänzen	Auch im Aggloportal gilt dies als Erfassungskonvention.	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Die Wirkungskriterien (und die ergänzenden Unterkriterien) des Bundes zur Programm- und Massnahmenbeurteilung sind zu erläutern.	Zwecks Lesbarkeit der WK entweder eingangs Bericht eine Legende einführen oder jeweils bei jedem WK im Massnahmenblatt das Ziel stichwortartig auflisten (vgl. Beispiel Obersee).  Ansonsten sind die vier 4 WK durch den Leser nicht nachvollziehbar	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Die Darstellung der Texte ist teilweise abgehackt. Insbesondere bei den letzten Wörtern gibt es viele optische Unschönheiten (z.B. Seite 11, 4. Absatz: Innenentwicklung). Die Texte sind zu überprüfen und die Darstellung ist anzupassen.	Die Darstellung ist zu berücksichtigen und soll einladend ausschauen.	
_Alle	_Alle	0	<b>Anregung:</b> Der Aufbau der Massnahmenblätter beinhaltet als letzter Absatz «Beitrag Trägerschaft» (z.B. S. 12). In keinem der Massnahmenblätter dazu wird jedoch etwas erwähnt. Der Abschnitt muss jeweils noch massnahmenspezifisch ausgefüllt werden. In S13 ist dieser Abschnitt nicht aufgeführt.	In diesem Abschnitt ist gemäss RPAV jeweils zu behandeln, welcher spezifische Beitrag zur Umsetzung der Massnahmen durch wen übernommen wird. Konkret ist die Rolle der Trägerschaft bzw. die Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden darzulegen. Bei einigen Massnahmen könnte dieser Beitrag folgendermassen lauten: – bei Siedlungsbegrenzungslinien: Überprüfung der Vorgaben anhand der Planungsberichte nach Art. 47 RPV durch	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
				die Kantone sowie im Rahmen von Stellungnahmen durch die Agglomeration Rheintal – bei Verdichtungsgebieten: Kantone: Berücksichtigung bei Genehmigungsprozess BZO / SNP; Agglomeration Rheintal: Überprüfung im Rahmen öffentlicher Auflagen der Planungsinstrumente – bei Erfahrungsaustausch: Agglomeration Rheintal: Förderung des gezielten Erfahrungs- und Informationsaustausches sowie des Dialogs zwischen den Kanton, Land und den Gemeinden.	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Die Abbildungen sind verständlich, lesbar und in lesbarer Grösse darzustellen. Texte sind als ganze Sätze auszuformulieren oder dann klar als Aufzählungen darzustellen und entsprechend zu formulieren.	Es ist auf eine einheitliche Darstellung und verständliche Formulierungen zu achten.	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Bei einigen Massnahmenblätter ist aufgefallen, dass unter Abstimmung Verkehr und Siedlung noch nicht sämtliche Anforderungen gemäss RPAV berücksichtigt bzw. thematisiert worden sind. Mehrfach behandelt der erste Unterpunkt die «Abstimmung Verkehr und Siedlung» nicht ganzheitlich, sondern verweist lediglich analog zum Attribut «Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen» auf andere Massnahmen.	Die Massnahmenblätter müssen noch systematisch ergänzt bzw. konkretisiert werden. Bei Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft werden bzgl. Abstimmung Verkehr und Siedlung folgende Anforderungen gestellt: Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (oder falls bestehende nicht ausreichend), Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmaßnahmen bei ESP und/oder Innenentwicklungsgebieten bzw. Siedlungserweiterungen.  Bei Massnahmen im Bereich Verkehr werden bzgl. Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen folgende Anforderungen gestellt: Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachliche und zeitlich) zu anderen Massnahmen des AP. Konkreter: – Abstimmungsbedarf mit anderen AP-Massnahmen sowie auch Bezug zu Massnahmen, die nicht mitfinanzierbar, aber von Bedeutung sind, Abhängigkeit inkl. Nr. – Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.))	
_Alle	_Alle	0	<b>Antrag:</b> Der Begriff Langsamverkehr ist aus Sicht Kanton, wenn immer es möglich ist, durchgängig und vollständig durch Fuss- und Veloverkehr zu ersetzen.	Schrittweise weg kommen vom Begriff «Langsamverkehr».  Dort, wo er für die Kommunikation gegenüber dem Bund sakrosankt ist, kann er beibehalten werden.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b>                      Der Kostenverteilungsschlüssel ist in Prozent gemäss Handbuch «Organisation und Prozesse – Agglomerationen Kanton St.Gallen (3. März 2020)» anzugeben. Dabei ist wie in den Massnahmenblättern vorgesehen, ohne den Bundesbeitrag den Kostenanteil zwischen Kanton, Gemeinde und Weiteren zu definieren. Bei den Massnahmenblättern ist zu erwähnen, dass dies die maximalen Kosten (entsprechend der Genauigkeit der Kostenschätzung) für den Kanton und Gemeinden darstellen, da der allfällige Bundesbeitrag nicht berücksichtigt ist (da noch unbekannt).</p> <p><b>Anregung:</b>                      Verläuft eine kantonale oder regionale Wanderweg- /Veloroute auf einer Gemeindestrassenmassnahme, können im definitiven Projekt für die Kosten der Gemeinden allenfalls werkgebundene Beiträge beantragt werden. (s. Strassengesetz). Da eine Kostenbeteiligung seitens Kantons aufgrund der Fondfinanzierung von werkgebunden Massnahmen erst vor Baubeginn verbindlich vereinbart werden kann, sind diese möglichen Beiträge beim Kostenteiler nicht aufzuführen.</p> <p><b>Antrag:</b>                      Diese Ausführungen (inkl. den Text aus der Begründung) sind im Bericht an einer dafür passenden Stelle als allgemeine Information aufzuführen. Damit wird sichergestellt, dass alle Gemeinden denselben Wissenstand tragen.</p>	<p>Hinweise zu «Werkgebundene Beiträge»</p> <p>Werkgebundene Beiträge nach Art. 95 StrG für Fuss-, Wander- und Radwege sind mit der Freigabe des Agglomerationsprogramms nicht gesichert. Diese Beiträge sind im Strassenbauprogramm im Kapitel 2.7.1 enthalten. Sie betragen für das 17. Strassenbauprogramm 40 Mio. Franken. Dieser Betrag hängt stark von den tatsächlich eintretenden Naturereignissen ab (Art. 96 StrG), weshalb diese Beiträge nicht zwingend für den Fuss- und Veloverkehr vorhanden sind.</p> <p>Für Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr gilt für die Gemeinden hinsichtlich werkgebundener Beiträge das Bruttoprinzip. Das bedeutet, dass Finanzbeschlüsse der Gemeinden die Gesamtkosten umfassen müssen. In Gemeindeunterlagen dürfen die zu erwartenden Beiträge der Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm und aus den werkgebundenen Beiträgen erwähnt werden. Sobald der Bundesbeschluss verabschiedet ist, können die kreditrechtlichen Beschlüsse bzgl. Bundesbeitrag sowohl als Brutto- als auch als Nettokreditbeschluss (Gesamtbeitrag abzgl. Bundesbeitrag ohne werkgebunden Beiträge) gefällt werden.</p>	
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b>                      Die Kommentare im Worddokument sind zu prüfen und zu übernehmen. Wenn bei relevanten Aussagen kein Konsens besteht, ist Rücksprache mit Stefan Sutter, Abteilung Mobilität und Planung, zu nehmen.</p>	<p>Im Worddokument wurden als Hilfestellung Hinweise und Inputs angebracht.</p>	
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b>                      Bei Massnahmen mit Horizont C sind die Bezüge/Abgrenzungen zu weiteren Planungen ebenfalls aufzuführen.</p>	<p>Auch C-Massnahmen haben oftmals eine Abhängigkeit zu anderen Massnahmen.</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b> Folgende Grundsätze sind bei der Ausarbeitung der Massnahmen zu berücksichtigen:</p> <p>In den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr des UVEK und ARE wird im Kapitel 3.2.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen festgehalten, dass nur Massnahmen in der A-Liste sein dürfen, welche in allen fünf Kriterien (Mitfinanzierbarkeit, Kohärenz der Massnahme, Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife) positiv beurteilt werden.</p> <p>In den Massnahmen mit Federführung Kanton fehlen oftmals noch Kosten, wodurch auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht durchgehend beurteilt werden kann. Falls dies so bleibt, könnten demnach diese Massnahmen nicht in den A und B-Horizont übernommen werden.</p>	<p>Es sind oftmals nur Ideen und keine eigentlichen Massnahmen. Oft fehlt ein Machbarkeitsnachweis.</p> <p>Wenn die Massnahmen noch zu wenig reif sind, dann soll geprüft werden, ob die Zweckmässigkeit überhaupt ausreichend ist, um sie Ideen als C-Massnahmen aufzunehmen.</p> <p>Sind Zweckmässigkeit und Machbarkeit nicht gegeben, dann handelt es sich bei den Massnahmenideen eher noch um konzeptionelle Überlegungen bzw. lediglich um Schwachstellen. Diese sind je nachdem im Hauptbericht bzw. in einer Schwachstellenstudie zu behandeln und sollten noch nicht als Massnahmen aufgenommen werden.</p>	
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b> Folgende Grundsätze sind bei der Ausarbeitung der Massnahmen zu berücksichtigen:</p> <p>Das Agglomerationsprogramm ist auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen, Kantone) angesiedelt. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien. (RPAV, Ziel des Programms Agglomerationsverkehr).</p>	<p>Der Bund erwartet, dass konkrete Massnahmen eingegeben werden.</p> <p>Eine Konkretisierung der Massnahmen würde auch dazu beitragen, die Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern und den verschiedenen Beteiligten zu erhöhen.</p> <p>Die noch zur Verfügung stehende Zeit bis zur Beschlussfassung des Programms sollte deshalb gezielt dazu genutzt werden, Massnahmenideen zu konkretisieren und wirkungsvoll aufeinander abzustimmen.</p>	
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b> Folgende Grundsätze sind bei der Ausarbeitung der Massnahmen zu berücksichtigen:</p> <p>Grundsätzlich beurteilen wir das AP Rheintal hinsichtlich der Entwicklung FVV als gut strukturiert. Auch die Herleitung z.B. des Verlagerungspotenzials und der Routen finden wir stimmig. Die Schwachstellen wurden zudem richtig erkannt.</p> <p>Jedoch fehlt aus unserer Sicht das methodische Vorgehen, welches ab der Erfassung Schwachstelle bis hin zu einer Massnahme ein klares Vorgehen aufzeigt. Uns fehlen entworfene und verworfene Varianten, Bewertungen und die Herleitung einer Bestvariante.</p> <p>Wir vertreten die Haltung, dass ein Agglomerationsprogramm effektive Massnahmen - und nicht Ideen - beinhalten sollte.</p>	<p>Der Schritt von den Schwachstellen zu den Massnahmen ist lückenhaft und nicht durchgängig nachvollziehbar.</p> <p>Die Massnahmen müssen im jeweiligen Ausführungshorizont auch umsetzbar sein. Für den Spatenstich bei A-Massnahmen verbleiben nach Abgabe des Programms der 4. Generation nur noch 6 Jahre.</p> <p>Wir empfehlen der Agglomeration auch bei Gemeindemassnahmen hohe Anforderungen an die Projektreife zu stellen. In diesem Zusammenhang wäre es zielführend, die Anforderungen des Bundes an den Planungsstand und an die Bau- und Finanzreife kritisch zu hinterfragen. Höhere Anforderungen würden dazu beitragen, dass auch konkretere und zwischen Kanton und Gemeinden abgestimmtere Massnahmen eingegeben werden würden. Wodurch sich auch die Mitfinanzierungs- und die Umsetzungswahrscheinlichkeit steigern liesse.</p>	



Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Anregung:</b> Wir empfehlen, nebst der geltenden Leitlinie Kanton über Massnahmen in Federführung SG, auch bei Gemeindemasnahmen nur Massnahmen mit einer hohen Projektreife ins Programm (v.a. in den A- und B-Horizont) zu integrieren.</p>		
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b> Die Massnahmenblätter sind gemäss RPAV auszufüllen. Sie sind zudem möglichst gleich darzustellen und innerhalb derselben Massnahmenart mit denselben Inhaltspunkten zu versehen sowie die Beschreibung noch besser zu strukturieren.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist bei den Massnahmenblättern insb. im Bereich Siedlung und Verkehr zu prüfen, ob die Massnahmen noch aussagekräftiger betitelt werden können. (vgl. Antrag zu S4).</p> <p><b>Antrag:</b> Zwecks Steigerung des qualitativen Erscheinungsbildes, aber auch der Aussagekraft / Nachvollziehbarkeit beantragen wir, alle Massnahmenblätter mit einer passenden Abbildung bzw. Karte zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Auf den Massnahmenblättern sind bei der Priorität AP 4G noch die jeweiligen Umsetzungshorizonte anzugeben. (A, B, C, Daueraufgabe)</p> <p><b>Antrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei den Massnahmenblättern insb. im Bereich Siedlung und Landschaft ist aus Sicht Schweiz die Ausgangslage und der Regelinhalt des KRP kurz einleitend aufzuzeigen.</li> <li>- Bei richtplanrelevanten Massnahmen ist zudem der Koordinationsstand gemäss KRP entweder als kein Stand, Vororientierung, Zwischenergebnis oder als Festsetzung zu benennen (vgl. Kommentar zu S1). (Diese Abklärung ist bei allen Massnahmen mit Bezug zum Richtplan zu gewährleisten.)</li> <li>- <b>Antrag:</b> Prüfen, ob es die Angaben zur Historie (Feld mit Priorität, ARE-Code AP XG) überhaupt benötigt. Wenn es sie nicht benötigt, dann Attribut weglassen.</li> <li>- <b>Antrag:</b> Bei den Umsetzungsschritten auf den Massnahmenblättern Siedlung und Landschaft sind die aktuellen Vorgaben zu verwenden (Was, Wer, Wann).</li> </ul>	<p>Die Darstellung soll auf allen Massnahmenblättern gleich und einheitlich sein, damit es optisch ansprechend wirkt. Syntax und Semantik können noch verbessert werden. Die Inhaltspunkte sind innerhalb derselben Massnahmenart gleich darzustellen. Wo keine Infos angegeben werden können, so sind diese entsprechend zu kennzeichnen (z.B. «-»). So wird ersichtlich, dass die einzelnen Massnahmen in gleicher Weise bearbeitet wurden.</p> <p>Die Beschreibung der Massnahmen kann noch besser strukturiert werden. So könnte beispielsweise innerhalb des Beschriebs nach Ausgangslage und Inhalt differenziert werden. Aktuell findet man sich in der Beschreibung tlw. nur schwer zu recht.</p> <p>Sollte der Bedarf der Inhaltspunkte je nach «Horizont» unterschiedlich sein, so ist dies im Bericht fürs Verständnis zu erläutern.</p> <p>Die Attribute bzgl. Historie, sprich Priorität / ARE-Code, werden aus unserer Sicht nicht benötigt, da es im Rheintal keine Vorgängergeneration eines AP gibt.</p>	<p>Wo möglich/sinnvoll wurden die Massnahmen ergänzt, Prioritäten genannt und Abbildungen eingefügt.</p>

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
_Alle	_Alle	0	<p><b>Antrag:</b> Die Kosten von Kantonsmassnahmen mit Horizont A müssen auf +/- 30% abgeschätzt vorliegen. Dies ist zu ergänzen. Weiter muss ein Vorprojekt vorliegen (siehe Leitlinie Kanton SG).</p> <p><b>Anregung:</b> Es wird empfohlen, dass Gemeindemassnahmen ebenfalls bei Massnahmen im A-Horizont auf der Planungsstufe eines Vorprojekts sind und eine Kostenschätzung von +/- 30 % vorliegt (erscheint hilfreich für die Planung des Gemeindebudgets).</p>	Die Kostenangabe ist ein fester Bestandteil der Massnahmen. Kostenteiler sind auch bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen festzulegen. Die Angaben werden zwecks Finanzübersicht für die Gemeinden und für den Kanton benötigt sowie im Aggloportal hinterlegt.	
S1	Innenentwicklung und Verdichtung		<p><b>Bestätigung:</b> Zieldichten für verschiedene Siedlungstypen festgelegt. Diese sind so nicht im aktuell gültigen KRP verankert. Es ist deshalb vorzusehen, dass sie in den KRP aufgenommen werden.</p>	<p>Zieldichten sind in den KRP aufzunehmen. Der Koordinationsstand ist aktuell mit dem Wert «Kein Stand» anzugeben. Ziel muss es sein, dass die Massnahmeninhalte im KRP festgesetzt werden.</p> <p>Die Verankerung in der Ortsplanung ist im Massnahmenbeschrieb erwähnt. Bei den Umsetzungsschritten / Weiteren Planungsschritten wäre dieser Punkt jedoch auch im Speziellen hervorzuheben.</p> <p>Grundsatzverständnis im Bezug zum KRP: Auf dem Massnahmenblatt sollte der Handlungsbedarf bzw. die weiteren Planungsschritte bzgl. KRP aufgeführt werden. Wenn eine Massnahme richtplanrelevant ist und gegenüber dem KRP höhere Anforderungen stellt, dann ist diese Massnahme, sofern sie noch nicht im KRP verankert ist und somit noch keinen Koordinationsstand aufweist, in den KRP aufzunehmen. Grundsätzlich ist der Stand einer Massnahme, falls sie richtplanrelevant ist, gemäss dem genehmigten KRP anzugeben (1.1.2021). Falls Handlungsbedarf besteht, entweder unter dem Feld «Bezug zu kantonalen Richtplänen» oder bei den weiteren Planungsschritten aufführen. Beispielsweise mit folgender Formulierung: Übernahme der erhöhten Dichteanforderungen in den KRP mit der Richtplan-Anpassung 2022.</p>	
S2	Entwicklungsschwerpunkte Wohn- & Misch-nutzungen	13	<p><b>Antrag:</b> Der Lärmschutz ist bei den Entwicklungsschwerpunkten ebenfalls mitzubersichtigen, bzw. kann bei der Bebauungsstruktur, Aussenraumqualität,... berücksichtigt werden.</p>	Der Lärmschutz ist ein integraler Bestandteil einer übergeordneten Planung und ist frühestmöglich bei der Definition der Siedlungsschwerpunkte zu berücksichtigen.	
S2	Entwicklungsschwerpunkte Wohn- &	13	<p><b>Antrag:</b> Prüfen, ob die Massnahmeninhalte fixiert werden können.</p>	Ein Massnahmenblatt mit provisorischer Definition macht wenig Sinn. Die Inhalte der ESP-Massnahme soll fixiert sein. In der konkreten Planung ist dann jeweils zu	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
	Mischnutzungen		<p><b>Antrag:</b> Es ist das kantonale Merkblatt TBA 002 «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» zu berücksichtigen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die weiteren Planungsschritte aufzeigen und konkretisieren. Wie wird bis wann durch wen geprüft, ob die ESP Vorschläge der Gemeinden die Kriterienanforderungen erfüllen.</p>	<p>Prüfen/erläutern, wie mit den einzelnen Punkten umgegangen werden kann. Können gewisse Inhalte dann nicht erfüllt (bzw. wenn nicht als zweckmässig erachtet) werden, ist dies im Planungsbericht zum ESP zu beschreiben.</p> <p><a href="https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--normalien--merkblaetter/_jcr_content/Par/sgch_accordion_list/AccordionListPar/sgch_accordion_805490020/AccordionPar/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download_1932891669.ocFile/20200123_2020_InnenentwicklungSG-Merkblatt-TBA-V1.1.pdf">https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--normalien--merkblaetter/_jcr_content/Par/sgch_accordion_list/AccordionListPar/sgch_accordion_805490020/AccordionPar/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download_1932891669.ocFile/20200123_2020_InnenentwicklungSG-Merkblatt-TBA-V1.1.pdf</a></p> <p>Bei den Planungsschritten aufzeigen, wann und durch wen die Kriterienanforderungen überprüft werden. Welche Abstimmungen finden wann statt, damit die ESP ins AP5G integriert werden können? Welcher Beitrag leistet hier die Trägerschaft bzw. die Region?</p>	
S3	Siedlungsgebiet	15	<p><b>Bestätigung:</b> Aktuell ist kein zusätzliches Siedlungsgebiet vorgesehen.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Massnahmeninhalt sowie der Prüfinhalt bzw. -auftrag, welcher unter den Umsetzungsschritten festgehalten ist, ist zu konkretisieren. Es ist ausserdem mit dem AREG zu klären, welche Rolle bzw. Aufgaben der Kanton genau übernehmen soll.</p>	<p>Anpassungen im Rahmen der OP-Revisionen der einzelnen Gemeinden möglich, sofern der Bedarf ausgewiesen wird.</p> <p>Es geht aus dem Massnahmenbeschrieb nicht hervor, was Bestandteil und wie die Funktionsweise der regionalen Abstimmung sein soll. Festgehalten ist: «Die Gesamtgrösse des Siedlungsgebietes innerhalb des Perimeters des AP wird vom Kanton im Rahmen der Vorprüfung der Ortsplanungen geprüft.» Aus Umsetzungssicht ist dieses Vorgehen nicht praktikabel, da der Kanton nicht alle Ortsplanungsrevisionen auf einmal zur Prüfung vorliegend hat.</p> <p>Das Kriterium, dass Siedlungsgebietserweiterungen prioritär in urbanen Räumen stattfinden sollen, ist verständlich. Es stellt sich jedoch die Frage, wie dieses angewendet/umgesetzt werden sollte. Denn was genau bedeutet «prioritär»? Es ist zudem nicht nachvollziehbar, was für eine Beurteilung bzgl. Bedarf gemeint ist? Ist hier der kommunale Bedarf oder ein regionaler Bedarf gemeint?</p>	
S3	Siedlungsgebiet	15	<p><b>Antrag:</b> Zukunftsbild: Die Formulierung dieses Satzes ist zu überarbeiten.</p> <p><b>Anregung:</b> Nutzen / Wirkung: die Darstellung ist bei allen Massnahmen gleich zu gestalten. Zwecks Übersichtlichkeit am besten mit Absätzen / Aufzählungszeichen arbeiten.</p>	<p>Eine einheitliche Darstellung wird gewünscht.</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
S3.1	ESP Hämmerle Areal	17	<p><b>Anregung:</b> Abstimmung mit dem Verkehr: Als weitere Massnahme sollte das Mobilitätsmanagement genannt werden. Dasselbe gilt im Kapitel Umsetzungsschritte.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Handlungsbedarf aus Sicht AP ist spezifisch für das Areal und nicht generisch in Bezug zu ESP zu formulieren.</p> <p><b>Antrag:</b> Strukturierung / Stringenz des Massnahmenblattes ist zu prüfen. Wenn zweimal von der Abstimmung Siedlung und Verkehr gesprochen wird, verwirrt dies. Ausserdem wird im Beschrieb von geplanten Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen gesprochen. Es sind jedoch unter dem Feld Abstimmung Verkehr und Siedlung keine zusätzlichen Massnahmen eingetragen. Klärung, ob diese projektreif bzw. im AP vorliegen.</p> <p><b>Antrag:</b> Das Massnahmenblatt ist um eine Karte/Abbildung zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Unter den Beteiligten sind auch die Grundeigentümer aufzuführen, sofern nicht identisch mit der Stadt.</p> <p><b>Antrag:</b> Künftiges Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial evaluieren/abschätzen und nachträglich in den Bericht integrieren.</p> <p><b>Antrag:</b> Die verkehrlichen Kapazitäten sind darzulegen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Umsetzungsschritte sind noch zu unkonkret. Wer macht welche Planung wann?</p>	<p>Das Mobilitätsmanagement spielt eine immer wichtigere Rolle und soll entsprechend erwähnt werden. Auch im Bericht hat das Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle, weshalb konkreterweise auch im Massnahmenband darauf eingegangen werden soll.</p> <p>Im Massnahmenblattbeschrieb fehlt noch die verkehrliche Einbettung inkl. der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. ESP sollen an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen oder in Gebieten mit genügenden Verkehrskapazitäten lokalisiert werden. Die erforderliche Kapazität ist qualitativ nachzuweisen. Ein quantitativer Nachweis ist zu erbringen, wenn durch die betroffene Siedlungsmassnahme zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen bzw. -ausbauten nötig werden. Gemäss Massnahmenbeschrieb ist die Entwicklung des ESP an keine zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen gekoppelt.</p> <p>Die Umsetzungsschritte sind noch zu unkonkret: Wann geschieht was durch wen?</p> <p>Aussagen über das künftige Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wären für die Wirkungsbeurteilung der Massnahme zentral. Können diese nachträglich noch integriert werden?</p> <p>Inwieweit trägt diese Massnahme dazu bei, einen wesentlichen Anteil des Entwicklungspotentials in der Agglomeration aufzunehmen?</p>	
S4	Einzonungen		<p><b>Bestätigung:</b> Es wurden strengere öV-Anforderungen als im aktuell geltenden KRP festgelegt.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob für die Massnahme nicht ein aussagekräftiger Titel gewählt werden kann. z.B. «ÖV-Erschliessungsanforderungen (bei) Einzonungen / Neuwidmungen»</p>	<p>Stand heute ist die Massnahme in den KRP aufzunehmen. (Hinweis: Sollte sich bei der Übernahme des KRP herausstellen, dass die Inhalte mit dem künftig gültigen KRP aufgrund der GürP Verkehr identisch sind, wäre eine Aufnahme nicht mehr notwendig. Diese Folgerung ist jedoch nicht im Massnahmenblatt auszuführen.)</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Antrag:</b> Der Massnahmenbeschrieb ist zu konkretisieren sowie um eine Abbildung/Karte zu ergänzen.</p>	<p>Als Abbildung könnte eine Karte mit den (fehlenden) öV-Güteklassen und dem Siedlungsentwicklungsgebiet, welches heute noch nicht eingezont ist, verwendet werden.</p> <p>Der Beschrieb sollte sinngemäss auf nachfolgende Punkte überprüft werden und bei Bedarf ergänzt bzw. konkretisiert werden:</p> <p>Ausgangslage: Als wichtiges Wirkungskriterium der Agglomerationsprogramme gilt die Siedlungskonzentration und Innenverdichtung an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung. Gemäss den Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) sind Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem ÖV angemessen erschlossen sind.</p> <p>Die Agglomeration Rheintal verfügt für Wohn- oder Mischnutzungen (gemäss Hauptbericht S. 72f) nach wie vor über diverse Siedlungsentwicklungsgebiete (ca. 17 ha), welche per heutigem Stand noch nicht in eine Bauzone überführt worden sind. (Zu prüfen gilt es, ob diese Gebiete zum Teil an peripheren bzw. durch den ÖV mässig erschlossene Lagen liegen. Wenn das so wäre, dann ist die Siedlungsentwicklung teilweise noch nicht ausreichend auf eine gute ÖV-Erschliessung ausgerichtet und es gäbe noch einen viel stärkeren Handlungsbedarf für diese Massnahme, welcher hier auch aufgeführt werden sollte.)</p> <p>Der kantonale Richtplan &amp; (*Instrument Vorarlberg*) enthält dazu folgende Vorgaben: — Kanton SG: Als Minimalerschliessung für die Einzonung eines Gebiets in eine Wohn-, Misch- oder Kernzone gilt die ÖV-Gütekategorie D (ÖV-Güteklassen Berechnungsmethodik ARE). Besteht nur eine Busverbindung, ist ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten erforderlich. Neueinzonungen für Arbeitsplatzstandorte müssen über eine angemessene Erschliessung mit dem ÖV verfügen. Strategische Arbeitsplatzstandorte müssen mindestens mit der ÖV-Gütekategorie D und bei einer Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten erschlossen sein.</p> <p>— Land Vorarlberg: ...</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
				<p>Inhalt</p> <p>Das Agglomerationsprogramm unterstützt und präzisiert die kantonalen Richtpläne wie folgt:                      Bei Neueinzonungen für Wohn- und Mischnutzungen sowie Arbeitsgebiete gelten gemäss jeweiligen Raum bzw. Nutzungstypen folgende Erschliessungsanforderung:                      (gemäss Massnahmenblatt)</p>	
S5	Siedlungsgrenzen		<p><b>Bestätigung:</b>                      KRP bezeichnet aktuell keine langfristigen Siedlungsgrenzen im Rheintal.</p>	<p>Die Verankerung in den kommunalen Richtplänen ist sinnvoll.</p> <p>Im KRP SG können Siedlungsbegrenzungslinien aktuell nicht aufgenommen werden, da die Voraussetzungen dazu fehlen. Dies soll mit der Überarbeitung des Kapitels Natur- und Landschaft dannzumal möglich sein. Aber auch dann werden Siedlungsbegrenzungen aus kantonaler/regionaler Sicht abgebildet werden, womit wohl nicht alle im AP vorgesehenen Begrenzungen in den KRP SG einfließen werden. Aus diesem Grund empfehlen wir, die Siedlungsbegrenzungslinien in den kommunalen Richtplänen festzusetzen.</p>	
S5	Siedlungsgrenzen	20	<p><b>Antrag:</b>                      Die Legende der Beschreibung ist nicht verständlich. Es ist auszuführen, was OP-Entwurf bedeutet und was mit den ergänzenden Vorschlägen gemeint ist. Der Plan inkl. Legende muss verständlich sein.</p> <p><b>Antrag:</b>                      Die Angaben zum Massnahmenbeschrieb, zu den weiteren Planungsschritten und zum Beitrag der Trägerschaft sind zu konkretisieren.</p> <p><b>Antrag:</b>                      Prüfen, ob Siedlungsbegrenzungslinien nach der Behördenmitwirkung bzw. nach durchgeführter Vernehmlassung fixiert werden können. Aktuell werden sie in der Grafik als Zwischenstand bezeichnet.</p> <p><b>Antrag:</b>                      Es ist zu prüfen, ob die Verbindlichkeit der Siedlungsbegrenzungslinien noch gestärkt werden könnte.</p>	<p>Die Darstellungen müssen verständlich sein für die Leser.</p> <p>Der Beschrieb sollte auf nachfolgende Punkte (und sinngemässe Inhalte) überprüft werden und bei Bedarf ergänzt bzw. konkretisiert werden:</p> <p>Ausgangslage                      – Ausgangslage in der Agglomeration Rheintal                      Ausgangslage KRP Kanton SG:                      – Der kantonale Richtplan enthält dazu folgende Vorgaben:                      Die Bezeichnung von langfristigen Siedlungsbegrenzungslinien kann von den Gemeinden an die Regionen delegiert werden. Die Richtplankarte weist einzig im Linthgebiet im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz Siedlungsbegrenzungslinien aus. Im Rheintal sind keine Siedlungsbegrenzungslinien verankert. Des Weiteren sind die siedlungsgliedernden Freiräume gemäss Richtplankarte und gemäss Agglomerationsprogrammen zu berücksichtigen.                      – Erläuterung, was mit OP-Entwurf und was mit Mobilitätsstrategie / ergänzende Vorschläge gemeint ist.                      – Ausgangslage Land Vorarlberg</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
				<p><b>Inhalt</b>                      Das Agglomerationsprogramm ergänzt und präzisiert den kantonalen Richtplan wie folgt: Das Ziel der Siedlungsbegrenzung ist die Gliederung zwischen Siedlungsgebiet, Landschafts- und Naherholungsraum sowie die Erhaltung wichtiger ökologischer Vernetzungen. (etc. pp.)                      Die in der Abbildung definierten Siedlungsbegrenzungslinien werden in den Ortsplanungen berücksichtigt und in die kantonalen, regionalen und kommunalen Überlegungen mit einbezogen.</p> <p>Die Möglichkeit von begründeten Abweichungen weichen die Wirkung von Siedlungsbegrenzungslinien auf. Siedlungsbegrenzungslinien können Interessenslinien darstellen, welche auch bei ausgewiesenem Bedarf nach zusätzlichem Siedlungsgebiet aufgrund der Interessenabwägung nicht überschritten werden dürfen.</p> <p><b>Planungsschritte:</b>                      Wie genau lautet der Planungsauftrag an die Gemeinden?                      Sind die Siedlungsbegrenzungslinien bei Überlegungen bzgl. Neueinzonungen / Siedlungsgebietserweiterungen in Ortsplanungsrevisionen zu berücksichtigen?</p> <p><b>Beitrag Trägerschaft:</b>                      Können die Vorgaben bereits anhand der Planungsberichte nach Art. 47 RPV durch die Kantone sowie im Rahmen von Stellungnahmen durch die Agglomeration Rheintal überprüft werden?</p>	
S6	Bahnhofgebiete	22	<p><b>Antrag:</b>                      Mit den Bebauungskonzepten kann insbesondere auch der Fuss- und Veloverkehr stark gefördert werden (kurze, direkte Wege). Dieser Aspekten ist in der Beschreibung zu ergänzen und insbesondere bei der Durchwegung der Areale zu berücksichtigen.</p> <p><b>Antrag:</b>                      Es ist allgemein zu prüfen, ob der Massnahmenbeschrieb mit den Anforderungen gemäss KRP S13 bzgl. Mobilisierung von Nutzungsreserven von Bahnarealen abgestimmt ist. Einleitend kann ein Hinweis auf den KRP im Massnahmenblatt aufgeführt werden.</p> <p><b>Anregung:</b>                      WK 1.1, WK 4.1, WK 4.2 sind zu prüfen und gegebenenfalls zu ergänzen.</p>	<p>Der Fuss- und Veloverkehr ist im Grundsatz zu fördern. Insbesondere in Bahnhofsbereichen besteht grosses Potenzial, was es auszuschöpfen gilt.</p> <p>Im Koordinationsblatt S13 des KRP sind Vorkehrungen zur Mobilisierung von Nutzungsreserven in Bahnarealen aufgeführt. Diese können als Ausgangspunkt im Massnahmenbeschrieb aufgeführt werden. Danach kann aufgezeigt werden, wie das Massnahmenblatt die Inhalte des KRP präzisiert bzw. ergänzt.</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
S6	Bahnhofgebiete	22	<b>Antrag:</b> Es ist das kantonale Merkblatt TBA 002 «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» zu berücksichtigen.	Merkblatt auf Homepage abrufbar.	
S7	Arbeitsgebiete (Raum St. Gallen)	23ff	<b>Bestätigung:</b> Der Arbeitsstand zur koordinierten Entwicklung der Arbeitszonen ist korrekt wiedergegeben.	Die regionale Auseinandersetzung mit den Arbeitszonen wird begrüsst und ist ein langer Prozess auf dem richtigen Weg.	
S7	Arbeitsgebiete		<b>Bestätigung:</b> Stand WISG EgoKiefer	Antrag KRP erfolgt separat	
S7	Arbeitsgebiete		<b>Bestätigung:</b> Stand STAST Baffles	Zurzeit noch provisorisch wegen Abstimmung mit der Umfahrung Altstätten	
S7	Arbeitsgebiete	23	<b>Antrag:</b> Es sind weitere Anforderungen an die Arbeitsgebiete hinsichtlich Qualität und haushälterischer Bodennutzung zu stellen.	Es wird erklärt, dass prioritär Innenentwicklungspotenziale genutzt werden sollen. Dies ist richtig. Wir erachten das AP aber auch als eine Chance, Handlungsanweisungen bezüglich haushälterischer Bodennutzung und Qualität zu machen. Beides fehlt oft in den Arbeitsgebieten. Unter Qualität verstehen wir architektonische Qualität, Einfügung, aber auch Umgebungsgestaltung, Grünanteil, Aufenthaltsqualität, Förderung der Biodiversität.	
S9	Publikumsintensive Einrichtungen		<b>Bestätigung:</b> Für publikumsintensive Einrichtungen werden strengere Anforderungen als im aktuell geltenden KRP festgelegt. In der Agglomeration Rheintal sollen solche Einrichtungen nur im urbanen Raum möglich sein.	<b>Hinweis:</b> Die weiteren im KRP definierten Anforderungen an Standorte gelten weiterhin, auch für solche im urbanen Verdichtungsraum des Rheintals.  Die zusätzliche Anforderung ist in den KRP aufzunehmen. Der Koordinationsstand ist aktuell mit dem Wert «Kein Stand» anzugeben. Ziel muss es sein, dass der Massnahmeninhalt im KRP festgesetzt wird.	
S13	WISG Unterletten / Viscose	30	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob der logische Aufbau und die inhaltliche Kohärenz des Massnahmenbandes bzgl. Entwicklungsschwerpunkte noch optimiert werden kann.	<b>Vorschlag:</b> Die Massnahmenreihenfolge anpassen, sodass ESP Arbeiten wie WISG Unterletten / Viscose nach dem entsprechenden Massnahmenblatt zu den Arbeitsgebieten folgt.  Gleiches gilt auch beim ESP Hämmerle Areal. Dieser könnte anschliessend an die Massnahme Kriterien für ESP Wohn- & Mischnutzungen folgen.	
L1	Rhesi	33	<b>Antrag:</b> Die Planinhalte in der Beschreibung sind nicht lesbar. Es ist ein passenderes, verständliches und ausreichend lesbares Bild zu verwenden.	Darstellungen müssen klar und verständlich sein.	
L1	Rhesi	34	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob unter dem Punkt Abstimmung Verkehr und Siedlung die mit RHESI abzustimmenden Massnahmen spezifisch aufgelistet werden können.		



Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
L1	Rhesi	34	<b>Anregung:</b> Der ökologische Gewässerunterhalt von Beginn weg mitdenken/aufgleisen.	Schnittstelle: Massnahme 2b, Biodiversitätsstrategie St.Gallen/Massnahmenleiter Dominik Thiel/Amtschef ANJF	
L3	LEK Rheintal	38	<b>Antrag:</b> Der Inhalt der Massnahme für den Umsetzungszeitraum 2024 bis 2028 ist zu definieren.	Aktuell beschreibt die Massnahme v.a. was bereits getan wurde. Inwiefern die Massnahme einen Nutzen in der Zukunft hat, bleibt unklar.  Neben dem Inhalt ist auch der Prozess bzw. die Umsetzung der Massnahme unklar.	teilweise möglich
L4	Vernetzungsprojekte	39	<b>Antrag:</b> Massnahme ist bzgl. Inhalt und Umsetzung (im A-Horizont) zu konkretisieren.		
L5	Landschaftqualitätsprojekt	40	<b>Antrag:</b> Massnahme ist bzgl. Inhalt und Umsetzung (im A-Horizont) zu konkretisieren.		
L7	Kommunale Freiraumkonzepte (Raum St. Gallen und Raum Vorarlberg)	41	<b>Antrag:</b> Es ist darzustellen, mit bzw. in welchen Instrumenten diese kommunalen Freiraumkonzepte gesichert und umgesetzt werden sollen.  <b>Antrag:</b> In den Konzepten ist der Freiraum grenzüberschreitend zu betrachten und die Abstimmung mit den Nachbargemeinden sicherzustellen.  <b>Antrag:</b> Die Freiraumkonzepte sind dem Kanton nicht zur Stellungnahme zu unterbreiten.  <b>Anregung:</b> Wir würden es begrüssen, wenn ein einheitliches Vorgehen bzw. ein einheitlicher Umfang der Massnahme innerhalb der Region Rheintal bestimmt werden würde.	z.B. könnten Gebiete mittels überlagernden Zonen in der Ortsplanung gesichert werden.  Erkenntnisse bzw. Massnahmen aus den Freiraumkonzepten können in die Nutzungsplanung einfliessen, welche der Kanton dann zur Kenntnis nimmt bzw. prüft.	
L7	Kommunale Freiraumkonzepte	42	<b>Antrag:</b> Zukunftsbild: <u>Naturnah</u> Naherholungsräume und (...) angeboten werden.	«Naturnah» ist ein Schlüssel für die Biodiversitätsförderung. «Naturnah» kann zudem äusserst attraktiv sein. Es ist deshalb sehr wichtig, dies von Beginn weg zu verankern.	
L9	Kommunale Biodiversitätskonzepte (Raum St.Gallen)	48	<b>Antrag:</b> Die Klimaresilienz ist ebenfalls zu erwähnen.	In der Massnahme L8 wird neben der Biodiversität auch die Klimaresilienz im Zukunftsbild erwähnt. Diese Ergänzung ist auch auf Schweizer Seite sinnvoll. Es gilt hier insbesondere die Synergien zwischen Biodiversitätsförderung und der Anpassung an den Klimawandel hervorzuheben. Auch haben diese Massnahmen positive Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4GB.OEV_MP1	Angebotserweiterung Bus	55	<b>Antrag:</b> Um Busspuren oder Änderungen der Umlaufzeiten von Lichtsignalanlagen zu realisieren, ist das TBA verantwortlich. Entsprechend ist das TBA als Beteiligter aufzuführen.	Neben dem Angebot ist die Infrastruktur ausschlaggebend, im Bereich des Busses die Strassen und oftmals die Kantonsstrassen. Aus diesem Grund ist im Kanton St.Gallen auch das TBA zu nennen.	
OEV_M003	Harmonisierung Tarifstruktur ÖV	57	Federführung AöV ist korrekt.		
OEV_M003	Harmonisierung Tarifstruktur ÖV	58	<b>Antrag:</b> Bzgl. Abstimmung Siedlung und Verkehr: Die MIV Massnahmen M021 ist zu löschen, da kein direkter Bezug zur Tarifstruktur besteht.	Betreffend den Tarifstrukturen hat das Verkehrsmanagement Heerbrugg keinen Einfluss.	
4G.PP_MP1	Koordination Vorgaben Parkierungsbestimmungen	59	<b>Antrag:</b> Im Abschnitt Handlungsbedarf ist das Mobilitätsmanagement zu erwähnen.	Anhand eines guten Mobilitätsmanagements können Parkierungsbestimmungen beeinflusst werden. Aus diesem Grund ist dieser Begriff zu nennen und zu umschreiben.	
MIV_001	Planungen zum Mobilitätskorridor mittleres Rheintal	60	<b>Antrag:</b> Die Abbildung mit dem aktuellsten Perimeter ist zu verwenden.	Anschluss Kriessern liegt innerhalb des Perimeters.	
MM1	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	63	<b>Hinweis:</b> Im neuen St.Galler Energiekonzept 2021–2030 ist ebenfalls eine Stärkung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen und der öffentlichen Hand vorgesehen.	Hier können Synergien genutzt werden. Ein Austausch zu diesem Thema ist anzustreben.	
MM1	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	64	<b>Antrag:</b> Im Abschnitt Abstimmung Verkehr und Siedlung ist auch die Massnahme MM2 zu nennen.	Das Mobilitätsmanagement ist sowohl in den Prozessen bis zur Umsetzung zu berücksichtigen. Synergien sollen genutzt werden.	
MM2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	65	<b>Bestätigung:</b> Wir begrüßen es sehr, wenn das Mobilitätsmanagement auch im Rahmen von Planungsprozessen Eingang findet.		
MM2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	66	<b>Antrag:</b> Im Abschnitt Abstimmung Verkehr und Siedlung ist auch die Massnahme MM1 zu nennen.	Das Mobilitätsmanagement ist sowohl in den Prozessen bis zur Umsetzung zu berücksichtigen. Synergien sollen genutzt werden.	
MIV_M100	Bodensee Schnellstrasse S18	68	<b>Antrag:</b> In der Darstellung sind die A13/A1 sowie die A14 zu beschriften und zu kennzeichnen.  <b>Antrag:</b> Aus Seite 69 werden weitere Landstrassen erwähnt. Die Darstellung muss leicht verständlich sein. Im Text erwähnte Namen sind in der Darstellung zu beschriften.	Ohne eine Verortung macht es wenig Sinn, diese so genau zu nennen. Entweder sind die Landstrassen in einem Plan zu verorten oder der Text ist entsprechend zu verallgemeinern.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
MIV_M100	Bodensee Schnellstrasse S18	69	<p><b>Antrag:</b> Auf dem Massnahmenblatt sind im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr die relevanten von Projektabhängigen AP-Massnahmen aufzuführen.</p> <p><b>Antrag:</b> Wichtige Meilensteine und Umsetzungsschritte sind im beschreibenden Teil der Massnahme aufzuführen.</p>		
MIV_M101	Stadttunnel Feldkirch	70	<p><b>Antrag:</b> Der Kanton SG ist nicht als Beteiligter aufzuführen.</p>	Für Feldkirch ist nicht der Kanton St.Gallen zuständig.	
3231.LV_M001.RF	Rheinbrücke Au - Lustenau	72	<p><b>Antrag:</b> Die Darstellung ist zu ändern. Es sind die Pläne nach dem Projektwettbewerb zu verwenden (Frühling 2021)</p> <p><b>Anregung:</b> In der Beschreibung ist von einer bestehenden Brücke die Rede. Die Brücke ist in der Darstellung zu bezeichnen.</p> <p><b>Antrag:</b> Im Bezug zu weiteren Planungen ist auch die MIV_M033 Massnahme aufzuführen, da sich diese Massnahmen gegenseitig beeinflussen.</p>	<p>Die Darstellung macht keine Aussage darüber, was die verschiedenen Varianten bedeuten und was für Schlüsse daraus gezogen werden können und sollen.</p> <p>Die Ausgestaltung der Massnahme MIV_M033 für den Fuss- und Veloverkehr hängt stark davon ab, ob diese Massnahme umgesetzt wird.</p>	Das Massnahmenblatt wird nach Vorliegen weiterer Grundlagen aktualisiert.
3231.LV_M001.RF	Rheinbrücke Au – Lustenau	73	<p><b>Antrag:</b> Bei den Beteiligten ist das Rheinunternehmen zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Schnittstelle zum Hochwasserschutzprojekt «Rhesi» sind bzgl. der Kostenbeteiligung zu klären und allenfalls als Dritte aufzuführen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Massnahme L1-Resi sowie die Massnahme 3231.MIV_M033 sind unter dem Abschnitt «Bezug/Abgrenzung zu weiteren Planungen» aufzuführen.</p>	Als Dritte ist das Rhesi zu nennen, welche allenfalls ebenfalls einen Beitrag zu leisten haben.	Das Massnahmenblatt wird nach Vorliegen weiterer Grundlagen aktualisiert.
3234.LV_M002.RF	Langsam-verkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	74	<p><b>Antrag:</b> Bei den Beteiligten ist das Rheinunternehmen zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Wir weisen darauf hin, dass heute über die Wiesenrainbrücke die regionale Veloroute verläuft. Eine weitere regionale Veloroute ist nicht möglich. Ein Abtausch muss anhand eines Berichts erläutert werden. Ausserdem ist die Zweckmässigkeit nachzuweisen.</p>	<p>Die Darstellung hat keinen Inhalt. Weder werden die genannten Ortsbezeichnungen genannt, noch wo die neue Brücke angedacht ist.</p> <p>Rein touristische Freizeitnutzungen werden über das AP nicht mitfinanziert. Es sind daher sämtliche Erschliessungsfunktionen der Brücke zu benennen. Der Wirkungszusammenhang mit einer 2. angedachten LV-Brücke «Am Rohr» ist nachvollziehbar aufzeigen. Gemäss Machbarkeitsstudie ist für eine überzeugende Verkehrswirksamkeit diese 2. LV-Brücke notwendig. Diese Abhängigkeit hat Einfluss auf die</p>	Nur der oberste Antrag erledigt.

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Antrag:</b> Die Brücke ist in der Darstellung zu verorten, die verschiedenen Gemeinden und erwähnten Ortsteile/Flurnahmen sind darzustellen. Die Darstellung ist entsprechend anzupassen.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Text ist anzupassen, sodass klar ersichtlich ist, welche Erschliessungsfunktionen die Brücke hat (Naheholungsgebiet, Industrie etc.)</p>	Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses durch den Bund.	
3231.MIV_M032	Strecke Au – Lustenau	76	<p><b>Antrag:</b> Der Horizont ist auf C zu setzen.</p>	Aufgrund Grösse und bestehender Prozesse des Kantons sowie der Prozesse des ASTRA's ist eine frühere Realisierung unrealistisch.	
3231.MIV_M033	Strecke Au – Lustenau	76	<p><b>Antrag:</b> Bei den Beteiligten ist das Rheinunternehmen zu ergänzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist das WK 3 hinzuzufügen. Durch Entflechtung (vgl. Massnahme 3131.LV.M001) von Fuss-/Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr sowie durch die angestrebte Entflechtung von Zollabfertigung und Autobahnanschluss kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.</p>	Das Rheinunternehmen ist mitverantwortlich für den Unterhalt sowie für die Wege entlang des Gewässers.	
3231.MIV_M033	Strecke Au – Lustenau	76	<p><b>Antrag:</b> Die Beteiligten sind gleich darzustellen wie auf den bisherigen Blättern.</p> <p><b>Antrag:</b> Bezug zu Massnahme 3231.LV ist aufzuzeigen.</p>	Betreffend Fuss- und Veloinfrastruktur haben die beiden Massnahmen «3231.MIV_M033» und «3231.LV_M001.RF» einen engen Bezug zueinander bzw. sind zumindest aufeinander abzustimmen.	
3238.MIV_M016	Widnau BGK Post-/Diepoldsauerstrasse	78	<p><b>Antrag:</b> Das BGK hat Einfluss auf Massnahme KM053 der Sammelposition LV-pauschal A-Horizont (Veloweg unter Kantonsstrasse hindurch). Dieser Zusammenhang ist im BGK zu klären.</p> <p><b>Antrag:</b> Diese Massnahme ist im B-Horizont einzugeben.</p> <p><b>Antrag:</b> Enge Bezüge zu anderen Massnahmen/ Projekten wie Hochwasserschutzprojekt und Massnahme KM053 sind anzugeben.</p>	Diese Massnahme ist gekoppelt mit dem Projekt «BGK Diepoldsauerstrasse» und entsprechend aufeinander abzustimmen. Es ist eine B-Massnahme, da kein Vorprojekt vorhanden ist.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3238.MIV_M016	Widnau, BGK Post-/Diepoldsauerstrasse	79	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	Die Lärmmessungen (vorher und nachher) an der neu gestalteten Bahnhofstrasse zeigen, dass es keine wesentliche Lärmabnahme durch das BGK gegeben hat. Der aus Lärmsicht ausschlaggebende V50 hat sich nur geringfügig verändert. Die einzig sinnvolle Massnahme in Kombination mit einer Verstetigung des Verkehrsflusses ist somit ein lärmmindernder Deckbelag.	
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten	81	<b>Antrag:</b> Die Federführung ist auf Altstätten zu ändern. Diese liegt neu bei der Stadt Altstätten	Es wird sich zukünftig nicht mehr um eine Kantonsstrassenprojekt handeln, sondern um eine Gemeindestrassenprojekt. Die Federführung bei der Ausgestaltung der Knotenpunkte ist im weiteren Verlauf der Planung zu klären. Die Knotenpunkte mit einer Kantonsstrasse sind in enger Abstimmung zwischen Gemeinde und Kanton zu klären.	
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten	82	<b>Antrag:</b> Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen: 3251.MIV-M002 «Verkehrsmanagement» ist zu streichen.	Massnahme existiert nicht.	
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten	83	<b>Antrag:</b> Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen: BGK Churerstrasse ist zu streichen.	Massnahmen auf Churerstrasse werden keine Verlagerungswirkung auf die Ostumfahrung haben.	
3251.MIV_M003	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassen	85	<b>Antrag:</b> Der Horizont ist auf B zu setzen.	Erst nach Erarbeitung der FlaMa kann beurteilt werden, welche Massnahmen zwingend mit der Umfahrung erstellt werden müssen. Die FlaMa, welche unabhängig der Umfahrung erstellt werden können, können erst im 18. Strassenbauprogramm geplant werden. Zudem sind keine Vorprojekte bei den Flama's vorhanden.	Sowohl die Netzergänzung als auch die FlaMas sind nun im A-Horizont
3251.MIV_M003	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassen	86	<b>Antrag:</b> Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen: 3251.MIV-M002 «Verkehrsmanagement» ist zu streichen.	Massnahme existiert nicht.	
3251.MIV_M003	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassen	86	<b>Antrag:</b> Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen: BGK Churerstrasse ist zu streichen.	Massnahmen auf Churerstrasse werden keine Verlagerungswirkung auf die Ostumfahrung haben.	
3251.MIV_M004	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen	88	<b>Antrag:</b> Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen: 3251.MIV-M002 «Verkehrsmanagement» ist zu streichen.	Massnahme existiert nicht.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3251.MIV_M004	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen auf Gemeindestrassen	89	<b>Antrag:</b> WK4 fehlt: Positive Auswirkungen auf Lärm und Luft. WK4 ist zu ergänzen.	Verkehrsentlastung hat positive Eigenschaften auf Lärm- und Luftimmissionen.	
3255.MIV_M010	Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Rebergstrasse bis Schachenweg	92	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärm mindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	Die Lärmmessungen (vorher und nachher) an der neu gestalteten Bahnhofstrasse in Widnau zeigen, dass es keine wesentliche Lärmabnahme durch das BGK gegeben hat. Der aus Lärmsicht ausschlaggebende V50 hat sich nur geringfügig verändert. Die einzig sinnvolle Massnahme in Kombination mit einer Verstetigung des Verkehrsflusses ist somit ein lärm mindernder Deckbelag.	
3255.MIV_M012	Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Schachen- bis Grünauweg	94	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärm mindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
3255.MIV_M011	Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Grünau- bis Tannenweg	96	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärm mindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
3253.MIV_M005	Marbach, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Au- enwies bis Post	98	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärm mindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
3236.MIV_M016	St.Margrethen, Optimierung Knoten Neudorf-/Industrie- strasse	99	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den B Horizont zu verschieben.  <b>Antrag:</b> In der Darstellung ist der beschriebene Knoten zu verorten.  <b>Antrag:</b> Die Massnahme KM400 ist zu löschen.	Mit Zeitplan inkl. der Vorbereitung des AP5, bleibt im 18. Strassenbauprogramm lediglich ein Jahr Zeit, um ein Vorprojekt für diese Massnahme zu erstellen.  Zwecks Verständlichkeit sind alle genannten Informationen im Plan darzustellen. Ansonsten ist der Plan nicht lesbar.  Die Massnahme KM400 ist mit dieser Massnahme abgedeckt.	Festlegung des Horizonts nach nochmaligen Absprachen zwischen Kanton und Gemeinde
3251.MIV_M006	Altstätten, BGK Churerstrasse	101	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärm mindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
3251.MIV_M006	Altstätten, BGK Churerstrasse	101	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist dem Horizont C zuzuordnen.	Studie kann erst im 18. Strassenbauprogramm erarbeitet werden.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Antrag:</b> Die Massnahme 3251.MIV-M006 «BGK Churerstrasse» ist mit den Massnahmen aus dem Massnahmenpaket «pauschal B-Horizont» (3251.LV_M138.R, 3251.LV_M139.R, 3251.LV_M140.R, 3251.LV_M143.R und 3251.LV_M144.R) zu kombinieren. Die Massnahmen aus dem Massnahmenpaket sind entsprechend zu streichen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Massnahmen sind nicht richtplanrelevant</p>	<p>Die verschiedenen Massnahmen grenzen aneinander. In einer Planung und Projektierung ist der Strassenzug gesamtheitlich zu beplanen.</p> <p>Massnahmen sind auf bestehender Strasse angedacht, somit nicht richtplanrelevant.</p>	
3231.MIV_M021	Verkehrsmanagement Heerbrugg	103	<p><b>Antrag:</b> Massnahme in C-Horizont verschieben.</p> <p><b>Antrag:</b> Als nächster Planungsschritt ist durch die Region unter Einbezug aller Beteiligten (Kanton St.Gallen, Land Vorarlberg, Gemeinden) ein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten.</p> <p><b>Antrag:</b> Als federführende Stelle beantragen wir die Region aufzuführen. Als Beteiligte sind neben dem TBA Kanton St.Gallen und dem AöV Kanton St.Gallen aus unserer Sicht auch das Land Vorarlberg aufzuführen.</p> <p><b>Anregung:</b> Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts ist die Aufspaltung der einzelnen öV-Massnahmen zu behandeln.</p> <p><b>Anregung:</b> Unter dem Abschnitt «Teilstrategien» fehlt die Verbindung von Heerbrugg nach Altstätten sowie von Heerbrugg nach Diepoldsau.</p>	<p>Stand heute gibt es keine Studie, aus der die einzelnen konkreten Massnahmen hervorgehen. Die Projektidee ist daher in den C-Horizont zu verschieben. Im B-Horizont würde dem Kanton St.Gallen im 18. Strassenbauprogramm nur ein Jahr Zeit bleiben, um diese Informationen zu bearbeiten. Diese Zeit reicht nicht aus, eine Lösung auf Stufe Vorprojekt zu erarbeiten.</p> <p>Als Vorbereitung zur Aufnahme in das 18. Strassenbauprogramm sollte bis Ende 2021 bzw. bis Mitte 2022 ein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet werden. Der genaue Projektzeitplan ist noch mit dem Kanton zu klären.</p> <p>Im Rahmen dieses Konzeptes sind die Massnahmen aufzusplitten. Das Konzept muss die einzelnen Massnahmen konkretisieren. Wenn die Massnahme als Sammlung aller Teilmassnahmen und als MIV-Massnahme läuft, ist das Risiko gross, dass die Massnahmen nicht konkretisiert werden können.</p> <p>Abhängigkeit mit und Umgang mit Massnahme 3231.OEV_M010 - Aufwertung Bahnhof Heerbrugg klären.</p>	
80413.LV_M034	Brückenerweiterung um Veloinfrastruktur (Meiningen-Oberriet)	104	<p><b>Antrag:</b> Als Beteiligte sind das ASTRA sowie das Rheinunternehmen aufzuführen.</p>	<p>Auf Schweizer Seite ist ein grosser Teil der Brücke innerhalb des ASTRA-Perimeters.</p>	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3255.LV_M015	Zentrumsentwicklung Rebstein	107	<p><b>Anregung:</b> Als Beteiligter ist das TBA des Kantons SG aufzuführen.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist eine Darstellung mit dem Perimeter zu ergänzen.</p>	Die Kantonsstrasse ist in Rebstein ein wichtiger öffentlicher Raum.	Die Massnahme ist noch sehr unkonkret und wird daher nicht im Massnahmenband genannt, sondern im Hauptbericht erwähnt.
3236.MIV_M018	St. Margrethen – Betriebskonzept Neudorf-/Grenzstrasse	110	<p><b>Antrag:</b> Der Perimeter ist darzustellen. Es ist nur noch der Bereich, wo die Massnahmen noch nicht umgesetzt sind, darzustellen und im Massnahmenblatt entsprechend zu beschreiben.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Horizont ist eine A-Massnahme.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Bezug zur Massnahme «3236.MIV_M019» ist aufzuführen.</p>	<p>Umfang der Massnahme unklar.</p> <p>Teile der genannten Abschnitte sind bereits umgestaltet bzw. in der Projektierung.</p> <p>Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Hauptstrasse auf die Neudorf-/Grenzstrasse.</p>	Die Massnahme wurde nach nochmaliger Absprache zwischen Gemeinde und Kanton überarbeitet und in zwei Massnahmen aufgeteilt.
3236.MIV_M019	St. Margrethen – Aufwertung Hauptstrasse	112	<p><b>Antrag:</b> Der Perimeter ist darzustellen.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Massnahmen «KM 401, 402 und 403» sind in diese Massnahme zu integrieren und sind entsprechend im Massnahmenpaket LV zu entfernen.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Bezug zu den Massnahmen «3236.MIV_M018» sind aufzuführen.</p>	Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Hauptstrasse auf die Neudorf-/Grenzstrasse.	Die Massnahme wurde in den C-Horizont verschoben, ebenso die Massnahmen KM 401, 402 und 403. Die Koordination findet später statt.
3236.MIV_M019	St. Margrethen – Aufwertung Hauptstrasse	113	<p><b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.</p>	siehe 3255.MIV_M010	
4GA.LV_MP001	Massnahmenpaket LV pauschal A Horizont	115	<p><b>Antrag:</b> Die Veloabstellplätze werden richtigerweise erwähnt. Jedoch fehlt ein Zusammenhang, noch gibt es Massnahmen zu Veloabstellplätzen. Dieses Thema ist in einem eigenen Massnahmenblatt zu erläutern und mit Standorten zu ergänzen. Ansonsten ist dieses Thema wegzulassen.</p> <p><b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, wie eine bessere Übersichtlichkeit im Massnahmenblatt gegeben werden kann.</p>	<p>Die Darstellung der Pläne ist zu überdenken. Die Darstellungen sollen einfach verständlich sein und möglichst viel über den Inhalt aussagen. Dies ist mit diesem Bericht noch nicht ausreichend.</p> <p>Massnahmen in der gleichen Kategorie sollten auch einheitlich benannt werden.</p> <p>Massnahmenbezeichnungen, welche lediglich einen Strassennamen beinhalten, sind nicht verständlich bzw. müssen konkretisiert werden.</p>	Die Massnahmen zu Veloabstellplätzen sind Teil des Pauschalpakets und werden daher nicht als thematisches Massnahmenpaket zusammengefasst. Die



Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			<p><b>Anregung:</b> Es wird empfohlen, die Massnahmen in thematischen Massnahmenpaketen zu gruppieren, um den konzeptionellen Hintergrund der LV-Pakete nachvollziehbarer abbilden zu können.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Massnahmenbezeichnungen sind einfach verständlich, jedoch auch möglichst konkret und innerhalb derselben Kategorie auch einheitlich zu wählen.</p> <p><b>Antrag:</b> Der Übersichtsplan ist nicht lesbar. Dieser ist mit Ortsangaben, Legende, etc. zu ergänzen oder durch eine zweckmässigere Darstellung zu ersetzen.</p>	<p>Die die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen müssen systematisch in die Gesamtverkehrsplanung des AP eingebunden sein. Unter einer systematischen Einbindung wird eine räumlich und inhaltlich kohärente Gesamtkonzeption verstanden. Damit die Konzeption des Paketes gut beurteilt wird, sollten die jeweiligen Inhalte des Massnahmenblattes möglichst konkret und nicht generisch formuliert sein und dazu nochmals auf folgende Kriterien überprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächendeckende Konzeption des Langsamverkehrs mit Karte und Beschreibung (integriert oder separat nach Fuss- und Veloverkehr)</li> <li>- Priorisierte LV-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen</li> <li>- Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz</li> <li>- Berücksichtigung der Anliegen des LV in Betriebs- und Gestaltungskonzepten</li> <li>- Berücksichtigung von unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden (Geschwindigkeits- vs. Komfortansprüche)</li> <li>- Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitnutzungen</li> </ul>	<p>Systematik wird im Massnahmenbeschrieb zum Pauschalpaket erläutert.</p>
			<p><b>Antrag:</b> Es ist unklar, warum es im Anhang teilweise Skizzen gibt und teilweise nicht. Wenn eine Skizze vorhanden ist, fehlt im Beschrieb ein Bezug zu dieser Skizze. Es wird ein einheitlicher Umgang/Darstellung mit den verschiedenen Massnahmen innerhalb der Massnahmenpakete gefordert.</p> <p><b>Anregung:</b> Die Massnahmenskizzen sind wenig aussagekräftig und teilweise nicht nachvollziehbar. Teilweise ist der Perimeter unglücklich gewählt (z.B. M058), hören die Perimeter teilweise an den kritischen Stellen auf. Die Bearbeitungstiefe entspricht einer Projektidee.</p> <p><b>Antrag:</b> Die Herleitung der Kosten auf Basis der Skizzen, sofern diese vorhanden sind, müssen nachvollziehbar sein.</p>		

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4GA.LV_ MP001, MP002, MP003	Massnahmenpaket LV pauschal A, B, C Horizont	115	<p><b>Antrag:</b> Die Suche nach den Massnahmennummern ab der Seite 115 bei den Übersichtsplänen ist äusserst schwierig bis unmöglich. Hilfreich wäre eine Unterscheidung mit Farbe für die Massnahmen des jeweiligen Horizontes (A, B, C).</p> <p><b>Antrag:</b> Die Beteiligten sind bei sämtlichen Massnahmen zu ergänzen, sofern vorhanden. Bei Massnahmen entlang und/oder auf Kantonsstrassen ist das TBA SG als Federführung aufzuführen.</p> <p><b>Anregung:</b> Zudem wird empfohlen ein Übersichtsblatt bzw. -tabelle pro Gemeinde zu erarbeiten. Damit sieht jede Gemeinde, welche Massnahmen in welchen Horizonten anstehen.</p>		
4GA.LV_ MP001, MP002, MP003	Massnahmenpaket LV pauschal A, B, C Horizont	115	<p><b>Antrag:</b> Bei den Massnahmen der Massnahmenpakete sind die Abhängigkeiten anderer Massnahmen aufzuführen (inkl. nachfolgende Massnahmen).</p>	Abhängigkeiten sind zu nennen.	
KM053	Doppelknoten	116	<p><b>Antrag:</b> Diese Massnahme ist nur mit dem BGK möglich und sinnvoll. Die Massnahme ist in das BGK zu integrieren.</p>	Massnahmen sollen zusammengefasst werden.	Abklärungen sind noch im Gange
KM001	Oberer Uferweg	117	<p><b>Antrag:</b> Bei den Beteiligten ist das Rheinunternehmen sowie der Verein St.Galler Wanderwege zu nennen.</p>	Teilweise verläuft auf der beschriebenen Strecke ein Wanderweg ohne Hartbelag. Teilweise führt der Weg entlang des Gewässers. Aus diesen beiden Gründen ist die Wahl des Belags noch zu klären.	
KM002	Stockstrasse	117	<p><b>Antrag:</b> Die Kosten sind auf Basis einer Studie zu ermitteln und entsprechend zu erhöhen.</p>	Eine gute Lösung mit einem grosszügigen Radius, Kurvenverlauf braucht wie beschrieben, Platz. Aus diesem Grund ist von einem Landerwerb auszugehen, weshalb die Kosten nicht wie bei gewöhnlichen Signalisations- und Markierungsangaben belassen werden sollten.	Abklärungen sind noch im Gange
KM053	Bahnhofstrasse	117	<p><b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.</p> <p><b>Anregung:</b> Es wird an einer Besprechung mit der Gemeinde Ende Oktober abgeklärt, ob diese Massnahme in das BGK Diepoldsauerstrasse integriert werden soll.</p>	Diese Massnahme schliesst an das Projekt «BGK Diepoldsauerstrasse» und ist entsprechend aufeinander abzustimmen.	Abklärungen sind noch im Gange
KM103f	Mühlackerstrasse	119	<p><b>Antrag:</b> Die Massnahme 103g ist zu ergänzen.</p>	Es ist unklar, weshalb die gesamte Mühlackerstrasse überprüft werden soll betreffend einer Bevorrangung des Veloverkehrs, aber die Massnahme 103g wird dabei nicht berücksichtigt – als einzige Massnahme auf dem gesamten Abschnitt.	Abklärungen sind noch im Gange

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM150	Mühlackerstrasse/ Balgacherstrasse	120	<b>Anregung:</b> Fahrverbote sind auf Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse nicht bzw. bei zweiter Klasse nur beschränkt möglich. Für die Anordnung von Fahrverboten ist die Verkehrstechnik der Kantonspolizei zuständig. Entsprechend sind sie als Beteiligte aufzuführen.	Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse sind in der Regel für sämtlichen Verkehr offen zu halten gemäss Str.G Art. 8b	Abklärungen sind noch im Gange
KM203	Rietstrasse	122	<b>Anregung:</b> Der Lösungsvorschlag eines Minikreisverkehrs ist zu hinterfragen.  <b>Antrag:</b> Die Abhängigkeit von den Massnahmen KM204 und KM205 sind darzustellen.	Es ist unklar, wie der Veloverkehr zukünftig zu diesem Knoten geführt werden soll. Weiter gibt es auch Überlegungen eines neuen Radwegs entlang der SBB Linie, welcher mit der Massnahme zu berücksichtigen ist. Des Weiteren muss auch der Fussverkehr berücksichtigt werden. Dementsprechend ist diese Querungsstelle auch davon abhängig wie die Massnahme KM205 aussieht. Es handelt sich um einen Ausserortsbereich, weshalb von einem kombinierten Rad-/Gehweg auszugehen ist – sofern der Ortseingang nicht verschoben wird und die Geschwindigkeit reduziert wird.	Abklärungen sind noch im Gange
KM205	Rietstrasse	123	<b>Anregung:</b> Die Lösung einer radverkehrsfreundlichen Infrastruktur kann nicht nur mit einer Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.  <b>Antrag:</b> Die Abhängigkeit von den Massnahmen KM203 und KM204 sind darzustellen.	Es ist ein Ausserortsbereich, wo auch der Fussverkehr eine wichtige Rolle spielt. Entsprechend sind diese beiden Verkehrsträger zu berücksichtigen. Ein kombinierter Rad-/Gehweg könnte ebenso ein Thema sein wie eine Temporeduktion aufgrund der Verkehrssicherheit.	Abklärungen sind noch im Gange
KM300	Kanalstrasse	124	<b>Antrag:</b> Es ist ein übergeordnetes Veloroutenkonzept zu erstellen. Dabei sind nebst dem TBA Kanton SG die Gemeinden Marbach, Rebstein, Balgach, Widnau und Au zu ergänzen. Im Konzept sind Fragen zum Gewässerabstand, Landwirtschaft, Fischerei etc. zu klären.	Die Route (Schnellverbindung) soll als einheitliches Gesamtkonzept von Oberriet bis nach Au überprüft und erarbeitet werden. Es stellen sich die Fragen bzgl. Breite, Belag, Flussseite, Querungsstellen, Möblierungen, Grünflächen, Wiedererkennbarkeit etc. Darum sollte ein Konzept über die gesamte Kanallänge erarbeitet werden.	Abklärungen sind noch im Gange
KM305	Kanalstrasse	125	<b>Antrag:</b> Es ist ein übergeordnetes Veloroutenkonzept zu erstellen. Dabei sind nebst dem TBA Kanton SG die Gemeinden Marbach, Rebstein, Balgach, Widnau und Au zu ergänzen. Im Konzept sind Fragen zum Gewässerabstand, Landwirtschaft, Fischerei etc. zu klären.	Die Route (Schnellverbindung) soll als einheitliches Gesamtkonzept von Oberriet bis nach Au überprüft und erarbeitet werden. Es stellen sich die Fragen bzgl. Breite, Belag, Flussseite, Querungsstellen, Möblierungen, Grünflächen, Wiedererkennbarkeit etc. Darum sollte ein Konzept über die gesamte Kanallänge erarbeitet werden.	Abklärungen sind noch im Gange

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM359	Kantonsstrasse 13 / Rheinstrasse / Kaffeerösterei	125	<b>Antrag:</b> Der Kanton ist bei den Beteiligten zu nennen.  <b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.	Die Route wird an die Kantonsstrasse angrenzen und es wird auch eine Querungsstelle geben. Darum ist der Kanton im Bereich der Kantonsstrasse federführend.  Es fehlen Überlegungen und eine Abwägung, wie der Veloverkehr in diesem Bereich am besten und sichersten geführt werden soll. Dabei sollen auch die möglichen Querungsstellen berücksichtigt werden (Sichtzonen, Geschwindigkeit, Zufahrten, SBB etc.). Eine solche Studie kann zeitnah gestartet werden. Heute liegt kein Vorprojekt vor, weshalb eine Eingabe im A-Horizont nicht möglich ist.	
Übersichtsplan	übrige Gebiete	131	<b>Antrag:</b> Im Plan sind die Massnahmennummern zu ergänzen.	Es fehlt eine Übersicht, wo sich die verschiedenen Massnahmen befinden. Die Verortung ist mit den vorliegenden Plänen und Informationen nicht möglich.	
Massnahmenpaket	übrige Gebiete	131	<b>Antrag:</b> Teilweise überlagern sich die Massnahmen. Auf diese Überlagerung ist zu verzichten oder die Massnahmen sind zusammenzufassen (inkl. den Massnahmen 132, 133, etc.)	Es macht keinen Sinn, gleiche Massnahmen doppelt einzugeben.	
3224.LV_M118.F	übrige Gebiete	133	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.	Die Massnahme ist nicht im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Da auch noch kein Vorprojekt vorliegt, kann diese Massnahme nicht als A-Massnahme beim Bund eingereicht werden.	
3234.LV_M119.RF	übrige Gebiete	134	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.  <b>Antrag:</b> Der Bezug zur Massnahme KM006 ist nicht ersichtlich und ist zu löschen.	Die Massnahme ist zwar in der Sammelposition im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Jedoch stehen für diese Massnahme keine Ressourcen zur Verfügung. Da auch noch kein Vorprojekt vorliegt, kann diese Massnahme nicht als A-Massnahme beim Bund eingereicht werden.	
3238.LV_M146.F	übrige Gebiete	134	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.	Die Massnahme ist nicht im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Da auch noch kein Vorprojekt vorliegt, kann diese Massnahme nicht als A-Massnahme beim Bund eingereicht werden.	
3238.LV_M147.RF	übrige Gebiete	134	<b>Antrag:</b> Die Massnahme löschen.	Diese Massnahme ist mehrfach genannt. Darum soll diese gelöscht werden.	
Dokumente	übrige Gebiete	137	<b>Antrag:</b> Der Abschnitt «Quantitativen Angaben» ist unklar und kann nicht beurteilt werden.	Unklarheiten vermeiden.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM006	Kreisverkehr Tramstrasse /A13	140	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist zu löschen und dafür im Hauptbericht auf konzeptioneller Ebene zu behandeln.	Die Zuständigkeit liegt beim ASTRA. Kosten-/Nutzen Analyse fehlt. Machbarkeit kann mit diesen Skizzen nicht hergeleitet werden.  Wir halten hier noch folgenden Grundsatz fest: Es sind keine Massnahmen in Federführung ASTRA einzugeben, welche nicht im Vorfeld mit dem ASTRA abgestimmt worden sind.	Massnahme wurde in den C-Horizont verschoben, Abklärungen sind noch im Gange
4GA.LV_MP002, MP003	Diverse	140	<b>Anregung:</b> Ist es bei den Massnahmen ab Seite 140 und folgende zweckmässig, Kleinmassnahmen mit geringen Kosten im Horizont B oder C aufzuführen?	Aufwand und Ertrag sind abzuwägen.  Es ist aus unserer Sicht nicht notwendig, Massnahmen im C-Horizont einzugeben. Es ist aus unserer Sicht, insbesondere nicht sinnvoll, auf C-Massnahmen einzugeben, deren Zweckmässigkeit nicht ersichtlich ist.  Es stellt sich die Fragen, wie mit solchen Massnahmen umgegangen werden soll? Allenfalls wäre es sinnvoll, solche Massnahmen im Aggloportal zu erfassen, sodass sie auch weiter bewirtschaftet werden können.  Bevorzugung sind aus unserer Sicht nicht als mitzufinanzierende Massnahmen aufzuführen, sondern, wenn überhaupt, in einem Paket mit Eigenleistungen.	Entsprechende Massnahmen wurden entfernt
KM010	Rietstrasse	141	<b>Antrag:</b> Die Massnahme kann im A-Horizont aufgenommen werden. Es ist jedoch noch zu klären, auf welcher Flussseite der Veloverkehr geführt wird.	Diese Massnahme soll im Zuge des Hochwasserschutzprojektes umgesetzt werden. Diese Synergien sollen genutzt werden. Da das Hochwasserschutzprojekt voraussichtlich 2024 realisiert wird, ist der A-Horizont passend ist. Die Gemeinde Diepoldsau fragt bei den betroffenen Gemeinden des Binnenkanals an, wer und wie ein Velokonzept entlang des Binnenkanals von Oberriet bis Au erstellt werden kann. Mit diesem Konzept ist dann zuerst zu klären, auf welcher Seite des Kanals der Veloverkehr geführt wird. Erst dann kann die Querungshilfe projektiert werden. Bei Fragen zu diesem Projekt steht Daniel Litscher, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, TBA SG zur Verfügung.	
KM010	Rietstrasse Verbesserung Querung	141	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den A-Horizont zu setzen.	Die Massnahme ist abhängig vom Hochwasserschutzprojekt, welches 2024 realisiert werden sollte. Die Querungsmassnahme ist zudem abhängig vom Verlauf der gesamten Veloroutenführung entlang des Binnenkanals. Die Routenführung ist zwingend vorgängig zu definieren.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM104	Knoten Rietstrasse/ Mühlsteinstrasse/ J. Schmidheinystrasse Routenführung verbessern	144	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu setzen.	Es gibt weder ein Variantenstudium noch eine Machbarkeitsstudie. Es handelt sich um eine Idee, welche es weiterzuerfolgen gilt.	
KM104	Knoten Rietstrasse/ Mühlsteinstrasse/ J. Schmidheinystr.	145	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist im C-Horizont zu führen.	Die Massnahme ist nicht im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Da noch nichts vorliegt, kann diese Massnahme nicht als B-Massnahme eingereicht werden. Es fehlt eine Machbarkeitsstudie.	
KM362, KM263, KM657, KM658	Berneckerstrasse	146	<b>Antrag:</b> Die Massnahmen sind in den C-Horizont zu verschieben.	Die Massnahmen sind nicht im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Es sind keine Studien vorhanden, die aufzeigen, wie der Veloverkehr von Heerbrugg nach Berneck geführt werden soll. Deshalb können diese Massnahmen nicht als B-Massnahme eingereicht werden.  Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass im 18. Strassenbauprogramm nur gerade ein Jahr zur Verfügung steht, um Projekte soweit zu entwickeln, dass sie als A-Massnahmen ins AP eingereicht werden können.	Abklärungen sind noch im Gange
KM364	Widnauerstrasse	147	<b>Antrag:</b> Die skizzierte Massnahme ist unzweckmässig, bringt keine Verbesserung und führt zu neuen Konflikten. Deshalb ist diese Massnahme zu entfernen.	Die Veloführung auf dem Gehbereich an diesem Ort ist unzweckmässig. Zudem bestehen viele offene Punkte zur Verkehrsführung. So ist die Weiterführung von Widnau her nicht gelöst, die Frage der Parkplätze sowie der Zugänge sind unklar, die Einfahrt in den Kreisverkehr, die Sichtzonen um die Hausecken, der Zugang zum Karatecenter etc.	
KM655	Auerstrasse	148	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu verschieben.	Eine Querungsstelle an diesem Ort wird begrüsst. Allerdings ist dazu die Brücke zu verbreitern, was eine Machbarkeitsstudie braucht. Die Massnahme ist in Koordination mit dem Hochwasserschutzprojekt zu projektieren. Gewässerabstand? Zu- und Wegfahrt Tankstelle → Machbarkeit fraglich	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
4GA.LV_MP003	Diverse	158	<b>Antrag:</b> Sämtliche Massnahmen ab Seite 158 in Bezug zur Binnenkanal-Velorange sind in der Bearbeitung in einer Studie zusammenzufassen. Hinsichtlich Eingabe beim Bund gilt sich zu überlegen, wie pro Gemeinde eine bessere Übersicht über eigenen Massnahmen gegeben werden kann und ob pro Thema eine Massnahmenpaket (inkl. Gemeinde-Abschnitten auf dem Massnahmenblatt) oder sogar je Gemeinde ein Massnahmenblatt mit einem Massnahmenpaket erstellt werden soll. Dasselbe gilt für Massnahmen auf Kantonsstrassen.	Damit jede Gemeinde autonom die Massnahmen auf deren Grund umsetzen kann, ist es hilfreich je Gemeinde eine bessere Massnahmen- und Finanzübersicht zu haben.	
4GA.Aufw_MP001	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum pauschal A-Horizont	163	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
4GB.Aufw_MP002	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum pauschal B-Horizont	166	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
3251.MIV_M035	Frauenhofplatz	167	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist im C-Horizont aufzuführen.	Die Massnahme ist nicht im 17. Strassenbauprogramm enthalten. Da noch nichts vorliegt, kann diese Massnahme nicht als B-Massnahme eingereicht werden.	
4GC.Aufw_MP003	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum pauschal C-Horizont	170	<b>Antrag:</b> WK4 ist umzuschreiben: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.	siehe 3255.MIV_M010	
4GA.Bhst_MP001	Aufwertung Bushaltestellen	172	<b>Anregung:</b> Es wird empfohlen die Aufwertungsmassnahmen der Bushaltestellen mit den behindertengerechten Umbaumasnahmen der Bushaltestellen zu koordinieren.	Synergien sind zu nutzen.	
4GA.Bhst_MP001	Aufwertung Bushaltestellen	172	<b>Anregung:</b> Aus Sicht Kanton ist zuerst mit den Gemeinden zu klären, an welchen Bushaltestellen eine Aufwertung geplant ist. Wenn sich diese an Kantonsstrassen befinden, muss eine Aufnahme ins 18. SBP beantragt werden.  <b>Antrag:</b> Die Federführung liegt bei den Gemeinden.	Es können bei der Umsetzung evtl. Synergien bei den Aufwertungsmassnahmen der Bushaltestellen mit den behindertengerechten Umbaumasnahmen der Bushaltestellen genutzt werden.	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM350	Oberfahrtstrasse/ Rosenbergs- austrasse/ Unterdorfstrasse	178	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu setzen.	Es handelt sich um eine Idee. Es fehlt eine Festlegung, wie der Veloverkehr zukünftig geführt werden soll. Es fehlt ein bewertetes Variantenstudium. Entsprechend fehlt eine Bestvariante. Zudem sind viele notwendigen Abklärungen (z.B. Gewässerabstand) noch nicht geklärt.	Abklärungen sind noch im Gange
KM400	Hauptstrasse vor Kreisverkehr Neudorfstrasse	178	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist zu löschen.	Diese Massnahme wird durch die Massnahme MIV3236.MIV_M016 abgedeckt.	
KM401 KM402 KM403	Knotenpunkte Hauptstrasse St.Margrethen	178	<b>Antrag:</b> Anstelle dieser drei Einzelmassnahmen ist ein Gesamtkonzept (BGK) als Massnahme zu definieren. Dabei ist die Massnahme im C-Horizont zu führen.	Der Perimeter wird ab dem Knoten Neudorfstr./Hauptstr. bis mindestens Knoten Rheinstr. / Hauptstr. als zweckmässig erachtet (im Zusammenhang mit der kommunal gewünschten Verkehrsverlagerung auf die Neudorfstr.).	Die Massnahme wurde in den C-Horizont verschoben, ebenso die Massnahmen KM 401, 402 und 403. Die Koordination findet später statt.
KM655	Auerstrasse	178	<b>Antrag:</b> Die Massnahme ist in den C-Horizont zu setzen.  <b>Anregung:</b> Die Massnahme ist mit dem Hochwasserschutzprojekt des Littenbachs zu koordinieren.	Die eingereichte Massnahme entspricht einer Idee und die Machbarkeit ist nicht nachgewiesen. Es braucht eine Machbarkeitsstudie. Die Brücke stellt eine Engstelle dar. Ein normgerechter Bau einer Mittelinsel kann nur mit einem Ausbau der Brücke erfolgen. Dabei sind die Zufahrten zu berücksichtigen (Tankstelle etc.)	
Anhang 3	Pläne	180	<b>Antrag:</b> Die Pläne sind so darzustellen, dass die Informationen im A4-Format lesbar sind (und nachkommende Pläne auf den weiteren Seiten).  <b>Antrag:</b> Die Teilung im letzten Plan muss verdeutlicht werden.	Die Verweise von den Nummern zu den Plänen funktionieren nicht. Die Massnahmen sind oft kaum zu finden. Eine farbliche Unterscheidung der Horizonte wäre eine grosse Hilfe, um sich auf die jeweilige Generation konzentrieren zu können. Weiter wäre eine Darstellung je Gemeinde sinnvoll, da jeweils auch die Gemeinde über das Programm entscheidet. Damit wäre wohl auch die Lesbarkeit der Pläne verbessert.  Im letzten Plan verlaufen die Orthofotos ineinander, so dass nicht klar ist, dass es sich um zwei verschiedene Karten handelt.	



Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Möglichst an allen Bahnhöfen ist ein Car-Sharing-Angebot anzubieten (z.B. Mobility).		Kein neues Massnahmenblatt, die Thematik wird in die Massnahmenblätter zum Mobilitätsmanagement und im Hauptbericht aufgenommen.
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Nebst Mobilitätsmanagement in Unternehmen und in Planungsprozessen ist ebenfalls als Massnahme ein kommunales Mobilitätsmanagement zu ergänzen.	Ein kommunal etabliertes Mobilitätsmanagement umfasst alle Massnahmen, die geeignet sind, das Mobilitätsverhalten auf eine nachhaltige Entwicklung auszurichten. Die beiden Hauptaufgabenbereiche beinhalten einerseits die Umsetzung von Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (Information und Sensibilisierung) und andererseits die Koordination der mobilitätswirksamen Planungsaktivitäten zwischen den Ressorts einer Gemeinde und auf verschiedenen Ebenen (z.B. Bezirk, Kanton, Region). Im Vordergrund steht die Förderung des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes, so dass für kurze Distanzen vermehrt der Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) und für grössere Entfernungen der öffentliche Verkehr benutzt wird.	Die Thematik kommunales Mobilitätsmanagement wird in die bestehenden Massnahmenblätter integriert.
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, wie eine Massnahme ergänzt werden könnte, in welcher beschrieben wird, wie in der Ortsplanung Gebiete und Bestimmungen definiert werden können, bei welchen unter bestimmten Voraussetzungen autofreie oder autoarme Wohnbauten erstellt werden können.	Zum Beispiel in Bahnhofsnähe sind die Voraussetzungen auch im Rheintal vorhanden.	
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob bereits eine Massnahme existiert, in der genügend berücksichtigt wird, wie in der Bauordnung neben einer minimalen geforderten Anzahl Abstellplätze für Personwagen auch eine maximal möglichen Anzahl Abstellplätze für Pw's definiert werden kann. Wenn keine solche Massnahme existiert, beantragen wir die Massnahme als Ergänzung aufzunehmen.	Dieser Antrag ist mit der Massnahmen Koordination Vorgaben Parkierungsbestimmungen abzustimmen. Dabei gilt es, den Bericht Empfehlungen Parkierung 2018 von ewp zu konsultieren und allenfalls die Vorgaben bzgl. Parkierungsbestimmungen zu ergänzen.	Massnahmen zur privaten Parkierung existiert.
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob bereits eine Massnahme existiert, in welcher genügend beschrieben wird, dass in der Bauordnung geregelt wird, dass auch das Erstellen von Veloabstellplätzen zwingend ist. Wenn keine solche Massnahme existiert, beantragen wir die Massnahme als Ergänzung aufzunehmen.	Dieser Antrag ist mit der Massnahmen Koordination Vorgaben Parkierungsbestimmungen abzustimmen. Dabei gilt es, den Bericht Empfehlungen Parkierung 2018 von ewp zu konsultieren und allenfalls die Vorgaben bzgl. Parkierungsbestimmungen zu ergänzen.	Massnahme zur privaten Parkierung wurde entsprechend ergänzt.

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Es ist zu prüfen, ob bereits eine Massnahme existiert, in welcher beschrieben wird, wie in der Bauordnung geregelt wird, unter welchen Bedingungen auf eine Ersatzabgabe von nicht erstellten Abstellplätzen für den Pw verzichtet werden kann. Wenn keine solche Massnahme existiert, beantragen wir die Massnahme als Ergänzung aufzunehmen.	Heute hat man oftmals gar keine Möglichkeit aus freien Stücken weniger Parkplätze zu erstellen, ohne dass man eine Ersatzabgabe entrichten muss. Unabhängig, ob man diese Abstellplätze dann auch benötigt. Zum Beispiel könnte bei Einreichung eines Mobilitätsmanagements im Baubewilligungsverfahren auf die Abgabe verzichtet werden.  Dieser Antrag ist mit der Massnahmen Koordination Vorgaben Parkierungsbestimmungen abzustimmen. Dabei gilt es den Bericht Empfehlungen Parkierung 2018 von ewp zu konsultieren und allenfalls die Vorgaben bzgl. Parkierungsbestimmungen zu ergänzen.	Massnahmen zur privaten Parkierung existiert.
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Möglichst an allen Bahnhöfen ist ein Car-Sharing-Angebot anzubieten (z.B. Mobility).		Die Thematik wird in die Massnahmenblätter zum Mobilitätsmanagement und im Hauptbericht aufgenommen.
Neu	Neu	9999	<b>Antrag:</b> Auf den Abschnitten, auf welchen der Projektierungsstand dem BGK Rheintal (zwischen Altstätten und Heerbrugg) entspricht, ist pro Gemeinde ein Massnahmenblatt zu erarbeiten. Diese sind dem Horizont B zuzuteilen.	Wenn es sich um eine Massnahme mit pauschalen Bundesbeiträgen handelt, dann ist kein eigenes Massnahmenblatt vorzusehen.  Es sollte dann jedoch ein Dokumentationsblatt über die jeweiligen Abschnitte angefertigt werden.	Die Massnahmen sind in einem Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge aufgeführt.
	neu	9999	<b>Antrag:</b> Aufnahme neuer Massnahme zum Verkehrsmanagement Bevorzugung ÖV an Strassenknoten mit Lichtsignalanlagen	vgl. separater Entwurf eines Massnahmenblattes	

## 5.1.2 Gemeinde Au

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
LV_M001.RF	LV-Rheinbrücke	S. 91	Nutzen/Wirkung für RHESI	Die in der Studie gelieferten Umsteigepotenziale müssen erwähnt werden, da daraus der Nutzen dieser Brücke ersichtlich ist. Siehe Datei Bericht Stao LV Brücke 4415-191108_br01.PDF	Das Massnahmenblatt wird nach Vorliegen weiterer Unterlagen ergänzt
LV_M001.RF	LV-Rheinbrücke	S. 91	Nutzen/Wirkung für RHESI	Für das Hochwasserschutzprojekt bietet diese Massnahme wichtige Zugangspunkte um Gewässer/Naherholungsgebiet.	Das Massnahmenblatt wird nach Vorliegen weiterer Unterlagen ergänzt
OEV_M010	Aufwert. Bhf. Heerbrugg	S.142	Ost- und Westseite nicht Südseite. Beiden Seiten vom Bahnhof Heerbrugg sind Gemeindegebiet Au, entsprechend Gemeindegemeindezugehörigkeit weglassen und nur von Ost oder West schreiben. Handlungsbedarf: Durchlässigkeit Ost-West für LV, MIV, ÖV optimieren.		
LV_M001.RF	LV-Rheinbrücke	S.179	die LV Brücke fehlt auf der Karte	Obwohl Einzelmassnahme, sollte diese Brücke sichtbar sein	
OEV_M010	Aufwert. Bhf. Heerbrugg	S.141		B statt C Horizont	Da noch keine konkreten Infrastrukturplanungen vorliegen, ist es nicht möglich, die Massnahme in den B-Horizont zu verschieben. Sollten zum Zeitpunkt des AP5 Planungen vorliegen, können diese auch direkt als A-Massnahme eingereicht werden.
KM368	Ziegeleiweg	S.148	Kosten Gemeinde Au 325'000.-	Kosten sind neu ermittelt worden	
KM351	Bahnunterführung Eulenberg/Espenstr.	S.148	Kosten 4.5 Mio.	gem. erstellter Studie	
KM351	Bahnunterführung Eulenberg/Espenstrasse	S.148	Kosten 65% Kanton, 35% Gemeinde		
KM357	Knoten Lindenweg-Bahnhofstr.-Hollandiaweg intuitive Routenführung	S.154	Massnahmenbezeichnung ist in der Tabelle nicht korrekt		
KM358	Lindenweg-Hollandiaweg Begradigung	S.154	Kosten zu tief	Kostenschätzung CHF 200'000.-	

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
KM365	Ausbau Verbindung Ne-fenstrasse-Aechelistrasse	S.179	Linienführung auf Karte Seite 179 ist nicht korrekt	siehe beigefügtes Dokument mit Planausschnitt	
LV_M150 .RF	LV-Verbindung Distelweg-Emserenstrasse entlang Äächeli	S.154	Massnahmenbezeichnung ist «LV-Verbindung Distelweg-Emserenstrasse entlang Äächeli»	Massnahmenbezeichnung ist in der Tabelle nicht korrekt	
OEV_M001	Aufwertung Bushaltestelle mit Veloparkierung, Gemeindehaus	S.175	Kosten gem. Vorprojekt 180'000.-	Studie wird im Anhang mitgesendet	
MIV zusätzliche Massnahme	Autobahn-/Zollzubringer ab Heerbrugg/Widnau		siehe Rheintaler Mobilitätsstrategie S. 106, 109, 115, 119, 133 (Wirksamkeit)	Dieser neue Zubringer hat enorm positive Auswirkungen auf das Zentrum Au und auf die Erreichbarkeit vom Hauptverkehrsträger, der Autobahn. Diese Verbindung ist in diversen Skizzen gestrichelt eingetragen, soll jedoch als eigene Massnahme im B Horizont erfasst werden. Siehe beigefügte Skizze.	Der Zubringer ist gemäss Aussage Kanton St. Gallen im Projekt 3231.MIV_M033 – Strecke Au-Lustenau inkl. Autobahnanschluss und Zollübergang enthalten
KM350	Oberfahrstrasse/Rosenbergsausstrasse...		Kosten 400'000.-	Kostenschätzung	
MIV_M033	Strecke Au – Lustenau		B statt C-Horizont	Brückenlebensdauer muss berücksichtigt werden	Die Planungen laufen, aufgrund der Komplexität ist aber der B-Horizont nicht realistisch. Sollten sich die Planungen beschleunigen, ist es denkbar, die Massnahme im AP5 direkt im A-Horizont einzureichen.
MIV_M033	Strecke Au – Lustenau		Handlungsbedarf ist nötig, da eine ÖV-Verbindung aktuell aus Gründen der Verkehrsüberlastung nicht möglich ist.	Grenzüberschreitender ÖV-Verkehr muss ermöglicht werden.	
LV_M151 .RF	LV-Bahnunterführung zwischen Weedstr. und Hirschenweg		Kostenteiler Kanton 65%, Gemeinden Au/Widnau 35% Kosten CHF 5 Mio.		

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			Im Massnahmenband sind für die Massnahmenpakete keine Skizzen und Pläne enthalten. Die Gemeinde Au hat für diverse Massnahmenpakete bereits Pläne und Vorprojekte. Werden diese Unterlagen für die Einreichung vom AP4 benötigt resp. wem können wie diese Unterlage zusenden.		Die Projektunterlagen werden für Massnahmen mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge nicht miteingereicht. Sie sind aber trotzdem wichtig für die Kostenschätzung, die Ermittlung der Leistungseinheiten und die weitere Bearbeitung. Sie werden im Aggloportal hinterlegt.

### 5.1.3 Gemeinde Eichberg

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
			Die pol. Gemeinde Eichberg ist direkt vom Aggloprogramm kaum bis gar nicht betroffen. Jedoch begrüßen wir verschiedene Massnahmen in der Region, von denen auch unsere Bevölkerung profitieren wird. Es gibt keine konkreten Eingaben zu den Unterlagen aus Eichberg, wir sind mit den Unterlagen einverstanden.		

### 5.1.4 Stadt Feldkirch

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
S1	Innenentwicklung und Verdichtung	12	Siedlungstypen und Dichtekategorien in Feldkirch anpassen (s. Anhang)	Die definierten Siedlungstypen stimmen nicht überall.	
S1	Innenentwicklung und Verdichtung	14	FRAGE: Wie ist die Formulierung «Beitrag Trägerschaft: Die Agglomeration (VAR) nimmt Stellung zu den Ortsplanungen und prüft die von den Gemeinden vorgeschlagenen Innenentwicklungsmassnahmen.» zu verstehen?		Alle Ortsplanungen (SG + Vbg) werden dem Verein zur <b>Stellungnahme</b> unterbreitet werden. Dieser prüft die Abstimmung mit dem AP bzw. den regionalen Entwicklungszielen. Formulierung im Massnahmenblatt wird angepasst.
S2.2	ESP Feldkirch Hämmerle Areal	20+2 1	1. Im Massnahmenbeschreib als geplante Nutzung auch «Arbeiten» ergänzen. 2. Bei bereits durchgeführten Planungen das Datum des Strassen- und Wegekonzeptes auf 2020 ändern.		

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
S5	Langfristige Siedlungsgrenzen	28	Siedlungsgrenzen anpassen gem. REK (s. Anhang)	Darstellung nicht korrekt	
S6	Bahnhofgebiete	30	Grundsätzlich stellt sich die Frage, wie mit der geplanten Bahnhaltestelle Tosters im Agglo-Bericht umgegangen werden soll (FL.A.CH!), bzw. wie diese dargestellt werden soll. Vorschlag: Bahnhaltestelle Tosters als Ziel nach wie vor im Bericht lassen und einheitlich darstellen!	Die Haltestelle ist derzeit auf den Karten unterschiedlich dargestellt: manchmal strichliert, manchmal durchgezogen, manchmal gar nicht	Die Haltestelle wird auf allen Karten als geplant eingezeichnet.
MIV_M101	Stadttunnel Feldkirch	87+88	Hier könnten die positiven Auswirkungen auf den Langsamverkehr erwähnt werden: Mit dem Stadttunnel soll nicht nur die Bärenkreuzung entlastet werden, es soll auch der innerstädtische Straßenraum aufgewertet werden, insbesondere für den Langsamverkehr!		
4GA.LV_MP001	Massnahmenpaket LV pauschal A-Horizont	149	III-Steg (Fuss/Velo) Feldkirch: Hier besteht noch Diskussionsbedarf!	Hier bestehen noch Zweifel, ob die Maßnahme bis 2027 umgesetzt werden kann.	Anpassung, sobald definitiver Entscheid vorliegt.
4GA.LV_MP001	Massnahmenpaket LV pauschal A-Horizont	149	Fuss/Velobrücke L190 (Feldkirch): Hier besteht noch Diskussionsbedarf!	Hier bestehen noch Zweifel, ob die Maßnahme bis 2027 umgesetzt werden kann. Eine zeitgerechte Umsetzung ist jedoch wahrscheinlicher als die zeitgerechte Umsetzung des III-Steges.	Anpassung, sobald definitiver Entscheid vorliegt.
4GC.Aufw_MP003	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum pauschal C-Horizont	170 f.	Kartenausschnitt Feldkirch anpassen	In Feldkirch sind nicht alle Maßnahmen gut ersichtlich, zudem ist eine LV-Maßnahme dargestellt (80404.LV_M024.RF), die hier nicht dargestellt werden müsste.	
Anhang	Plan Feldkirch	182	80404.LV_M031 + M032 als C-Horizont darstellen	Maßnahmen sind auch in der Maßnahmenliste als C-Horizont geführt	

### 5.1.5 Gemeinde Marbach

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
M005	BGK Marbach	97ff	Im Zusammenhang mit der Realisierung des BGK und der Ostumfahrung soll als flankierende Massnahme eine Entlastungsstrasse geprüft werden (Zweckmässigkeitsbeurteilung)		Es liegen keine konkreten Nachweise zu Verlagerungseffekten vor, daher kann dies nicht als Massnahme aufgenommen werden. Der Handlungsbedarf und die Beurteilung der Zweckmässigkeit müssen zuerst genauer geprüft werden.
M001	Ostumfahrung Altstätten	81ff	do.		Es liegen keine konkreten Nachweise zu Verlagerungseffekten vor, daher kann dies nicht als Massnahme aufgenommen werden. Der Handlungsbedarf und die Beurteilung der Zweckmässigkeit müssen zuerst genauer geprüft werden.

### 5.1.6 Gemeinde Oberriet

Kapitel	Betreff / Thema	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
5.	Grenzübergang und Autobahnanbindung Kriessern	99	<b>Antrag:</b> Im Zusammenhang mit der Ostumfahrung Altstätten muss unbedingt eine Lösung zur oftmals überlasteten Autobahnanbindung Kriessern erstellt werden.	Die Autobahnanbindung Kriessern ist heute schon zu Stosszeiten ein regelmässiges Verkehrschaos. Dies vor allem, weil sich der Verkehr oftmals bis auf die Autobahn hin staut. Aus diesem Zustand können regelmässig gefährliche Situationen entstehen.	Die Probleme sind bekannt, die Abhängigkeiten mit der Umfahrung Altstätten sind allerdings zu wenig nachgewiesen. Mögliche Lösungen werden im Rahmen des Mobilitätskorridor und im AP5 behandelt.
6,	Veloverkehr-Korridorstudie (4GA.LV_MPO 01 – Massnahmenpaket LV pauschal A-Horizont)	150	<b>Antrag:</b> Es wird vorgeschlagen, dass die Strecke «Veloautobahn» im Velokorridor C (entlang Rheintaler Binnenkanal) als 2-spurige Veloroute ausgebaut wird und nicht nur für den Freizeitbereich eingestuft wird.	Bereits heute darf festgestellt werden, dass die Strecke von E-Bike-Fahrern an Beliebtheit gewinnt aufgrund der Fahrzeit zum Arbeitsort. Wenn sich die Stausituation im motorisierten Individualverkehr weiter verschlechtert, dürfte dies im Pendlerverkehr nochmals eine Verschiebung auf E-Bikes zur Folge haben. Diese Strecke abseits der Hauptstrasse sind für die Velofahrer/-innen attraktiv zu gestalten und auszubauen.	Das Potenzial ist hier im Vergleich zu anderen Strecken geringer, daher wurden andere Strecken im Rahmen des AP4 prioritär behandelt. Das Anliegen wird aber in den weiteren Ausbausritten berücksichtigt.

Kapitel	Betreff / Thema	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
?	?	?	<b>Antrag:</b> Künftig soll eine ÖV-Verbindung Oberriet in Richtung Widnau via Kriessern, mit Integration des Bahnhofs Oberriet, bestehen	Damit man mehr Leute für den ÖV begeistern kann. Es wäre sinnvoll, Kriessern als Kreuzverbindung fungieren zu lassen.	Im Rahmen der Vertiefung zum ÖV-Angebot wurden jene Strecken mit dem höchsten Potenzial ermittelt. Diese werden nun weiter konkretisiert. Bereits hier ist die Finanzierung neuer Angebote und der Kostendeckungsgrad eine grosse Herausforderung. Die ÖV-Verbindung Oberriet in Richtung Widnau via Kriessern weist zurzeit ein deutlich geringeres Potenzial auf und muss zu einem späteren Zeitpunkt neu beurteilt werden.

### 5.1.7 Gemeinde St. Margrethen

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3236.MIV_M018	St. Margrethen, Optimierung Knoten Neudorf-/Industriestrasse		Massnahme ins A statt B	Im Massnahmenband (S. 118-120) hat die Stadt St. Margrethen die Optimierung Knoten Neudorf-/Industriestrasse als A-Massnahme eingereicht, im Wissen um die hohe Bedeutung dieses Knotens. Der Knoten ist vom Kanton ins B zurückgestuft worden, was bedeutet, dass dieser bedeutsame (siehe Beschreibung im Massnahmenband) und gleichsam neuralgische Punkt (Verkehrsqualität F für Linksabbieger Industriestrasse in Rtg. Rheinpark) erst im AP5 befähigt wird. Wir haben vor einigen Jahren auf eigene Kosten, aber in Absprache mit dem Kanton eine Kreisellösung entwickelt. Damals wurde die Gemeinde auf das 18. Strassenbauprogramm vertröstet und nun geht es nochmals länger. Lässt sich das nicht beschleunigen?	Antwort Kanton noch offen.



## 5.2 Parteien und Verbände

### 5.2.1 Fussverkehr St. Gallen

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung		
S2	ESP	16	ÖV Güteklasse als Mindesterschliessung auf B erhöhen	Für ESP sollten höhere Anforderungen als die Mindestanforderungen gelten, sonst wird keine Verbesserung erzielt.		Die Güteklasse C ist für ESP mit Wohnnutzungen zweckmässig.
S3	grössere Siedlungsgebiete	24/25	Abstimmung Siedlung/Verkehr: höhere Anforderungen als Mindestanforderungen setzen	Ziele können ohne erhöhte Anforderungen nicht erreicht werden. Unter Ausgangslage wird beispielsweise erwähnt, dass im Vorarlberg Flächen mit besseren Voraussetzungen bezüglich ÖV-Anschluss bevorzugt werden. So ein Modell wäre ja für die Schweizer Seite auch denkbar.		Die Ausgangslage zwischen den Räumen St. Gallen und Vorarlberg ist bezüglich der Grösse des Siedlungsgebiets komplett unterschiedlich. Differenzierte Formulierungen sind daher zweckmässig.
S4	ÖV bei Einzonungen	26	Für Wohngebiete im urbanen Gebiet Klasse B vorsehen Für Arbeitsplatzgebiete (Produktion) allenfalls Taktverdichtung zu HVZ vorsehen	Siehe oben.		Die formulierten Einzonungsanforderungen wurden mit dem Kanton erarbeitet und können als zielgerichtet gewertet werden.
OEV_M001	Angebotserweiterung Bus	70	Verknüpfung zu Siedlung noch verstärken (Einzonungen, ESP)	Wir werten diese koordinierte Angebotserweiterung sehr positiv. Die Siedlungsentwicklung (siehe obige Bemerkungen zu S2/S3/S4) sollten mehr darauf abgestützt werden, damit könnten wohl mehr Einwohnende an gut mit ÖV erschlossenen Lagen angesiedelt werden		siehe oben
Kap. 5	Infrastrukturmassnahmen	89		Leider finden sich kaum Massnahmen zum Fussverkehr, wenn dann wird der Fussverkehr beim Radverkehr mitgemeint. Es gäbe im Bereich Bahnhofszugänge beispielsweise noch Handlungsbedarf		Die Massnahmen zum Fussverkehr sind oftmals kombiniert mit jenen für den Veloverkehr oder aber sie werden im Rahmen von Strassenaufwertungen umgesetzt.

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	
Allg / 3236.MIV_M017 / M018 / 3251.LV_M145R	komb. Geh-Radwege	116 / 118	Keine kombinierte Fuss- und Velovekehrsführung auf Trottoirs im Siedlungsgebiet planen / bauen	<p>Kombinierte Fuss- und Radverkehrsführung auf Trottoirs im Siedlungsgebiet sind nicht zulässig. Bei einigen Massnahmen befürchten wir aufgrund der Beschreibung solche Führungen. Dies führt zwangsläufig zu Konflikten aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus. Bei einer blau signalisierten gemeinsamen Führung mit Benützungspflicht auch für schnelle E-Bikes ist dies nicht nur unangenehm und konfliktrichtig, sondern gar ausserordentlich gefährlich aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz von rund 40 km/h zwischen Fussgängern und schnellen E-Bikes.</p> <p>Kombinierte Geh-Radwege ausserorts bei geringen Fussverkehrsfrequenzen grosser Breite können natürlich differenziert betrachtet werden.</p>	Der Hinweis wird bei der weiteren Konkretisierung der Projekte berücksichtigt.
3238.MIV_M016	Widnau, BGK Post-/Diepoldsauerstrasse	126		<p>Die Zielrichtung des BGK's begrüssen wir. Wenn jedoch wie im Beispielfoto die Strassenbeleuchtung deutlich innerhalb des Trottoirs angeordnet wird, dann bleiben von den 2.5m Trottoir nach Abzug der Zuschläge kaum mehr 1.5 Meter übrig, was zu wenig ist. Absatz Veloverkehr: Randsteine sollen so ausgestaltet werden, dass sie nicht auf grösseren Stellen einfach überfahren werden können, sonst wird auf das Trottoir ausgewichen</p>	Die Konflikte mit der aktuellen Gestaltung sind bekannt und werden bei weiteren Umsetzungsetappen optimiert.

### 5.2.2 Grüne

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten-Netzerzergänzung	95	Das Projekt «Umfahrung Altstätten-Netzerzergänzung» weder eine Notwendigkeit noch eine Dringlichkeit.	Konkrete Begründung im beiliegenden Schreiben.	<p>Die Kosten-Wirksamkeitsanalyse wurde gemäss Empfehlung des Bundes vorgenommen und zeigt ein leicht positives Verhältnis. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können negative Punkte weiter verbessert werden.</p> <p>Die Frage, ob das Vorhaben umgesetzt werden sollte, ist im Rahmen der üblichen demokratischen Prozesse zu klären.</p>

5.2.3 TCS Rorschach-Rheintal

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3236.MIV_M018		118	Bushaltestelle in Bucht verlegen	Vorgabe übergeordnetes Recht KRB 36.18.02:	Der Antrag betrifft eine sehr konkrete Fragestellung, welche nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms, sondern auf Stufe des konkreten Projekts behandelt werden muss.
3238.MIV_M016 – Widnau		126	Bushaltestelle in Bucht verlegen	Vorgabe übergeordnetes Recht KRB 36.18.02:	Der Antrag betrifft eine sehr konkrete Fragestellung, welche nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms, sondern auf Stufe des konkreten Projekts behandelt werden muss.
diverse	Die Aufteilung der Flächen wird insbesondere auf den Ortsdurchfahrten (Lebensadern) zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verändert (Koexistenz-Prinzip)	ab 95 ff.	Entflechtungstrasse auf der Achse Altstätten (Ostumfahrung) – Marbach – Rebstein – Balgach (Leica-Areal-Innoparc, A-Standort im Kant. Richtplan) – Rietstrasse – Anschluss A13 – Südumfahrung Diepoldsau – Grenze A14, mit Abzweiger bei Widnau über die Espenstrasse nach Au	Das Koexistenzprinzip steht gesetzlich unter dem Vorbehalt nach StrG: Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse dienen dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen. Eine qualitativ gute Koexistenz erfordert eine Entflechtung. Die Entflechtungstrasse ist damit die zwingende Voraussetzung für ein BGK «Koexistenz». Siehe auch KRB 36.18.02: «Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben.»	Eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist für ein solches Vorhaben aus heutiger Sicht aufgrund der momentanen Belastungssituation bzw. potenziellen Entlastungswirkung nicht realistisch. Die Planung eines derartigen Projektes läuft der gesamten Planungsphilosophie des Instrumentes «Agglomerationsprogramm» entgegen. Fakt ist, Projekte, welche finanziell unterstützt werden, müssen stark belastete Strassen entlasten, dabei die Qualitäten des multimodalen Verkehrs verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die Landschaft schonen. Effektiv werden jedoch auch einzelne Elemente einer «Entflechtungstrasse», wie z.B. die Ostumfahrung Altstätten im Rahmen des Agglomerationsprogramms umgesetzt.
PP_M001 P_M002	Koordination Vorgaben öffentliche / private Parkierung	75	Keine Vorgaben zur Parkplatzstellungspflicht und Bewirtschaftung sowie ergänzenden Mobilitätsmanagementmassnahmen	Wirtschaftsstandorte, Arbeitsplätze und Wohngebiete müssen erreichbar sein – mit dem je wesensgerechten Verkehrsmittel. Strassenräume werden den Verkehrsmitteln nach ihrer Nachfrage und ihrer Eignung zugeteilt, unter Berücksichtigung der Sicherheit. Eine rein ideologische Priorisierung des ÖV, der Fussgänger und Velofahrer ist ein Denkverbot und abzulehnen.	Die Überarbeitung der Vorgaben zur Parkplatzstellungspflicht leitet sich aus verschiedenen übergeordneten Planungsinstrumenten ab. Die Entscheidungskompetenz liegt schlussendlich aber bei den Gemeinden, dies bleibt auch durch die Aufnahme im Aggloprogramm bestehen.

3251.MIV_M006	zweckmässigen Netzhierarchie	136	Erhalt überörtlicher Verkehrszugang zur Stadt Altstätten / Stoss	Die Churerstrasse ist eine eidg. Hauptstrasse nach DSV (Hauptstrasse 13) und bindet die Hauptstrasse 447 nach Gais an. Betriebs- und Gestaltungskonzepte dürfen die Kapazität der betroffenen Strasse, unter Berücksichtigung der Sicherheit, nicht reduzieren. Dossier- und Pfortneranlagen dürfen nur dazu eingeführt werden, den Verkehrsfluss zu erhalten und so viel Verkehr wie möglich abzuführen. Temporeduktionen sind nur in geeigneten Fällen einzuführen, d.h. wo es aus Gründen der Sicherheit notwendig ist. Fahrbahnhaltestellen dürfen keine Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben.		Die Strasse bleibt in ihrer Funktion erhalten. Details sind in konkreten Studien und Projekten zu klären
MIV_001	Planungen zum Mobilitätskorridor mittleres Rheintal	78	Keine Durchfahrtswiderstände auf dem kantonalen und kommunalen Netz ohne Ersatzmassnahme (Entflechtungsstrasse).	Gesetzliche Vorgabe KRB 36.18.02: «Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Eine Entflechtungsstrasse fördert den wesensgerechten Modalsplit: MIV, Gewerbezubringer und Schwerverkehr benutzen die Entflechtungsstrasse entlang des Siedlungsbandes. Der ÖV und der Langsamverkehr benutzen die für die Bevölkerung entlasteten Dorfkerne.		Die Kapazitäten auf den bestehenden Strassen sind grösstenteils ausreichend, bei Engpässen werden Ergänzungen gemäss Massnahmen des Agglomerationsprogramms geprüft. Ein grosser Teil der Strassenstrecken im Rheintal sind verkehrorientiert und auch auf den MIV ausgelegt. Kern der Agglomerationsprogramme ist die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Gerade bei verkehrorientierten Strassen wird mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs angestrebt.

### 5.3 Unternehmen, Private

#### 5.3.1 ERR

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
S1	Innenentwicklung und Verdichtung	11	Anpassungen der Zieldichten gem. eingereichtem PDF	Die Zielwerte liegen deutlich über den Werten, welche das AREG für die Kapazitätsberechnungen vorgibt.	Wurde Ende 2020 im Vorstand abgelehnt.

**5.3.2 Anwohner Ostumfahrung**

Massn. Nr.	Massnahme	Seite	Anregung oder Antrag	Begründung	Bemerkungen
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten-Netzer-gänzung	95	Keine Lösung für den Stau am Bahnübergang	Lange Staus an der Bahnschranke Grüntal in Altstätten sind an der Tagesordnung und seit Jahren ein Problem. Nur leider vermag die Umfahrung Ost keine nennenswerte Abhilfe zu schaffen. Mit der Umfahrung Ost würden nur rund 20% weniger motorisierter Individualverkehr über den Bahnübergang rollen als ohne neue Strasse. Das heisst, das Problem am Bahnübergang ist mit der Umfahrung Ost bei weitem nicht gelöst. Denn wer dort steht, will meistens nach Altstätten hin- oder von Altstätten wegfahren und nicht bei einem Umweg über Lüchingen viel Zeit verlieren.	Die Eingaben betreffen die Linienführung und Ausgestaltung der Netzer-gänzung. Die Anträge werden daher an den Massnahmen-eigner weitergeleitet.
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten-Netzer-gänzung	95	An Enkel denken und mindestens Linienführung ändern	Mit dem Bau dieser Umfahrungsstrasse würden Tausende von Quadratmetern fruchtbares Landwirtschaftsland unwiderruflich zerstört. Zudem bringt jede neue Strasse neuen Verkehr. Würde man die bestehende Bafflesstrasse im Industriequartier ausbauen, könnte man wenigstens im südlichen Teil der geplanten Umfahrungsstrasse wertvolles Kulturland erhalten und es müsste nicht versiegelt werden. Unsere Nachkommen würden es uns bestimmt danken.	Die Eingaben betreffen die Linienführung und Ausgestaltung der Netzer-gänzung. Die Anträge werden daher an den Massnahmen-eigner weitergeleitet.
3251.MIV_M001	Umfahrung Altstätten-Netzer-gänzung	95	Zu viel Geld für wenig Verbesserung	Diese Strasse ist mit 33 Millionen anrechenbaren Kosten aufgeführt. Auch mit allfälligen Bundesbeiträgen müssten wir Steuerzahler den grössten Teil der noch nicht genau bezifferten Kosten selber bezahlen. Der hohe Preis rechtfertigt den meines Erachtens geringen Nutzen in keiner Weise. Denn unser grösstes Verkehrsproblem ist die Wartezeit am Bahnübergang Grüntal und diese würde sich auch mit einer Umfahrungsstrasse nicht markant verringern.	Die Kosten-Wirksamkeitsanalyse wurde gemäss Empfehlung des Bundes vorgenommen und zeigt ein leicht positives Verhältnis. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung können negative Punkte weiter verbessert werden.

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11