

Vision :Diepoldsau ohne Durchgangsverkehr

Schritt 3: SüdRing eröffnet Möglichkeiten Grenzüberschreitend

Ausgangslage

Netzstrategie Raum DHAMK

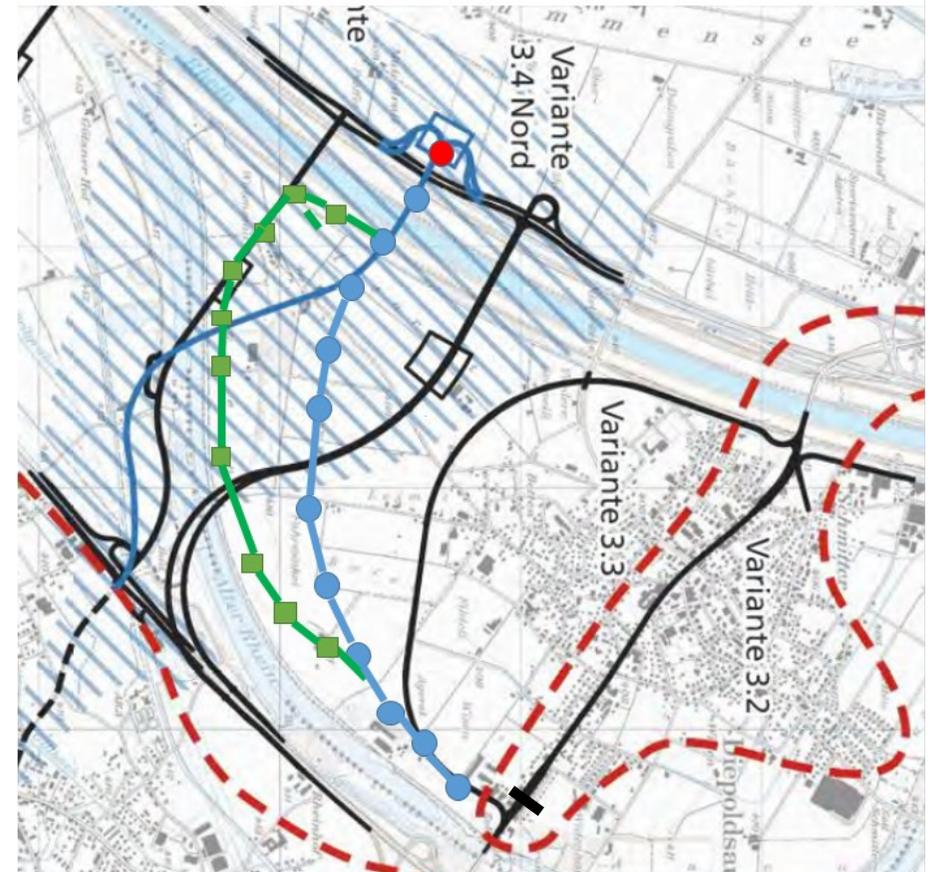
- Ausgabe 28. Mai 2018

Kopie an :
Gemeindepräsident Diepoldsau : 7.Januar 2019 (2x)

Kartenmaterial Quelle: Bundesamt für Landestopografie swisstopo). Geoadmin.ch

SüdRing : Eingebettet zwischen den Varianten aus der Netzstrategie Raum DHAMK 28.Mai 2018

SüdRing: Variante : 1 
Variante : 2 



Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollen. ©sse 1
9444 Diepoldsau 071 733 10 36
jsieber@datacomm.ch

03/22/2019

Aufgaben der Netzstrategie Raum DHAMK

(1) Wie kann das Siedlungsgebiet von Diepoldsau möglichst entlastet werden, ohne dabei die Gemeinden im mittleren Rheintal zusätzlich zu belasten, und wie können gleichzeitig übergeordnete verkehrliche Effekte entsprechend gelenkt werden?

(2) Wie können die verkehrsintensiven Nutzungen und Betriebsgebiete optimal an das übergeordnete Netz angeschlossen werden?

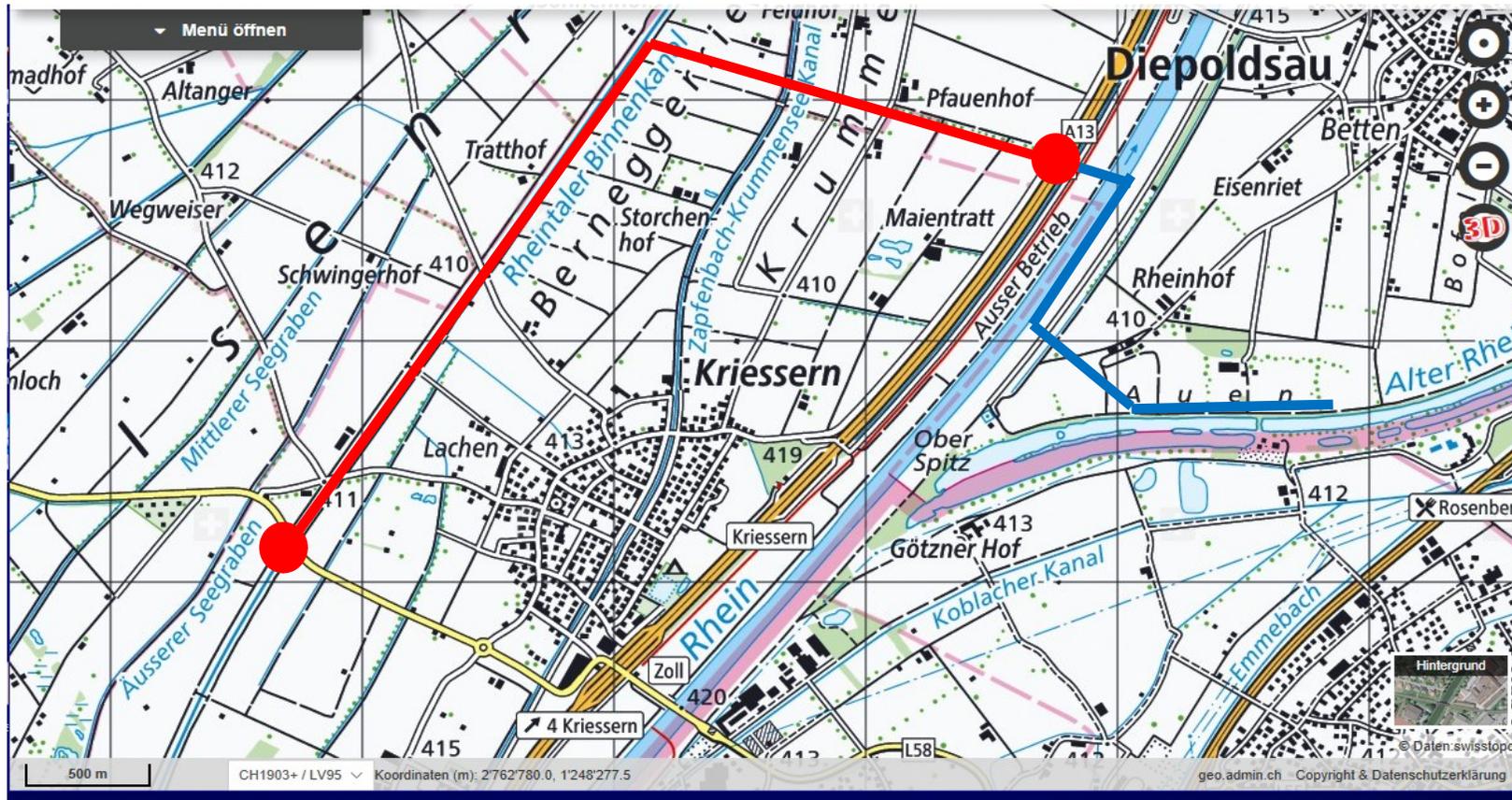
– Makroebene: Optimale Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn (v.a. A14) unter Einbezug des geplanten neuen Anschlusses L45

– Mikroebene: Kapazität und Leistungsfähigkeit der Anschlüsse

(3) Wie kann die LKW-Abfertigung mittelfristig bis zur Realisierung „Autobahnverbindung“ optimiert(Lös. Var. Z od. CP aus MobIR)

1. Anbindung Kriessern Nord

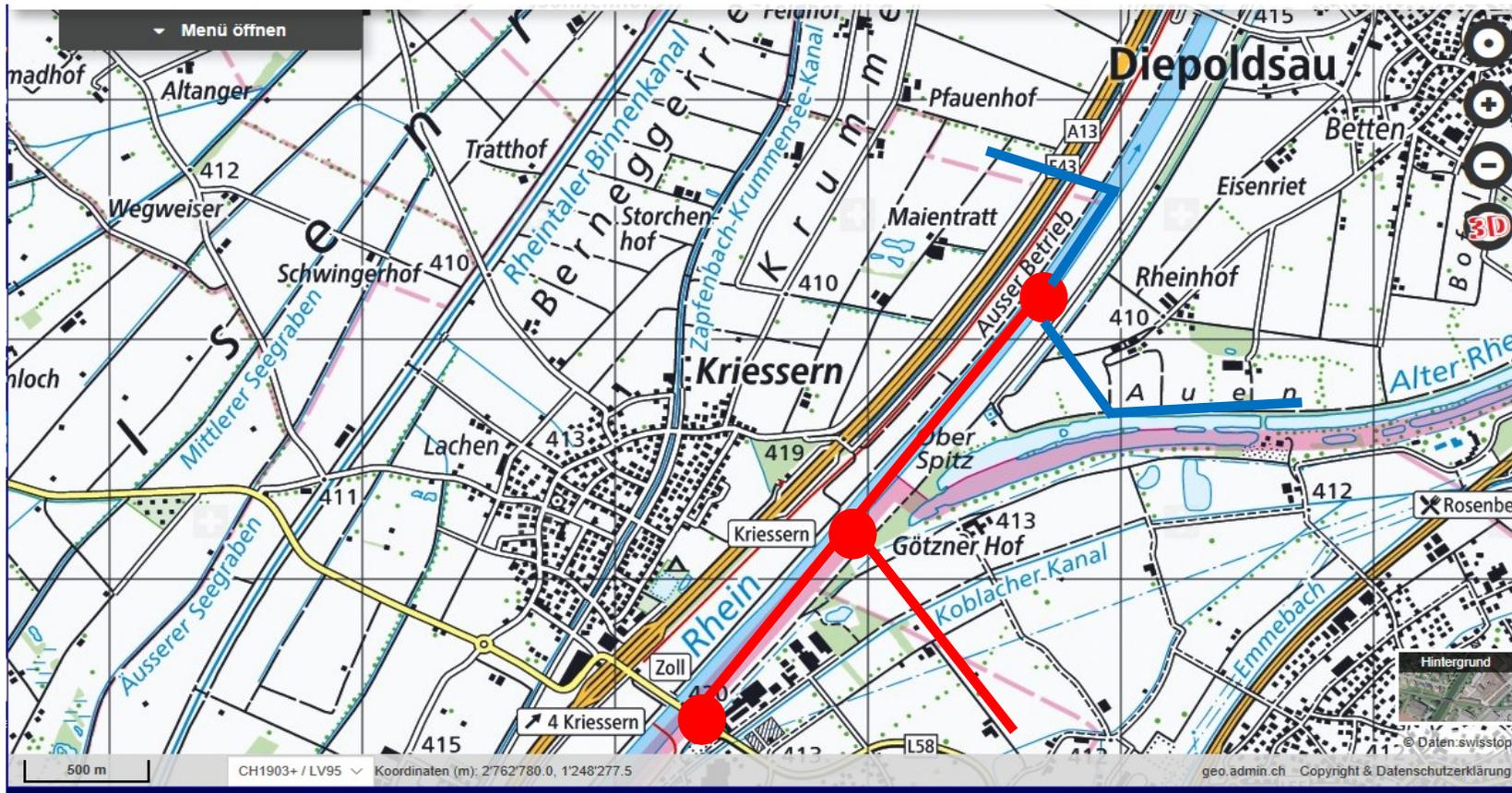
Var. 1: CH-seitig Anschluss SüdRing Endpunkt Strecke Kriessern / Altstätten



Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollenstrasse ©
9444 Diepoldsau 071 733 10 36
jsieber@datacomm.ch

2. Anbindung Altach/Mäder/Kriessern

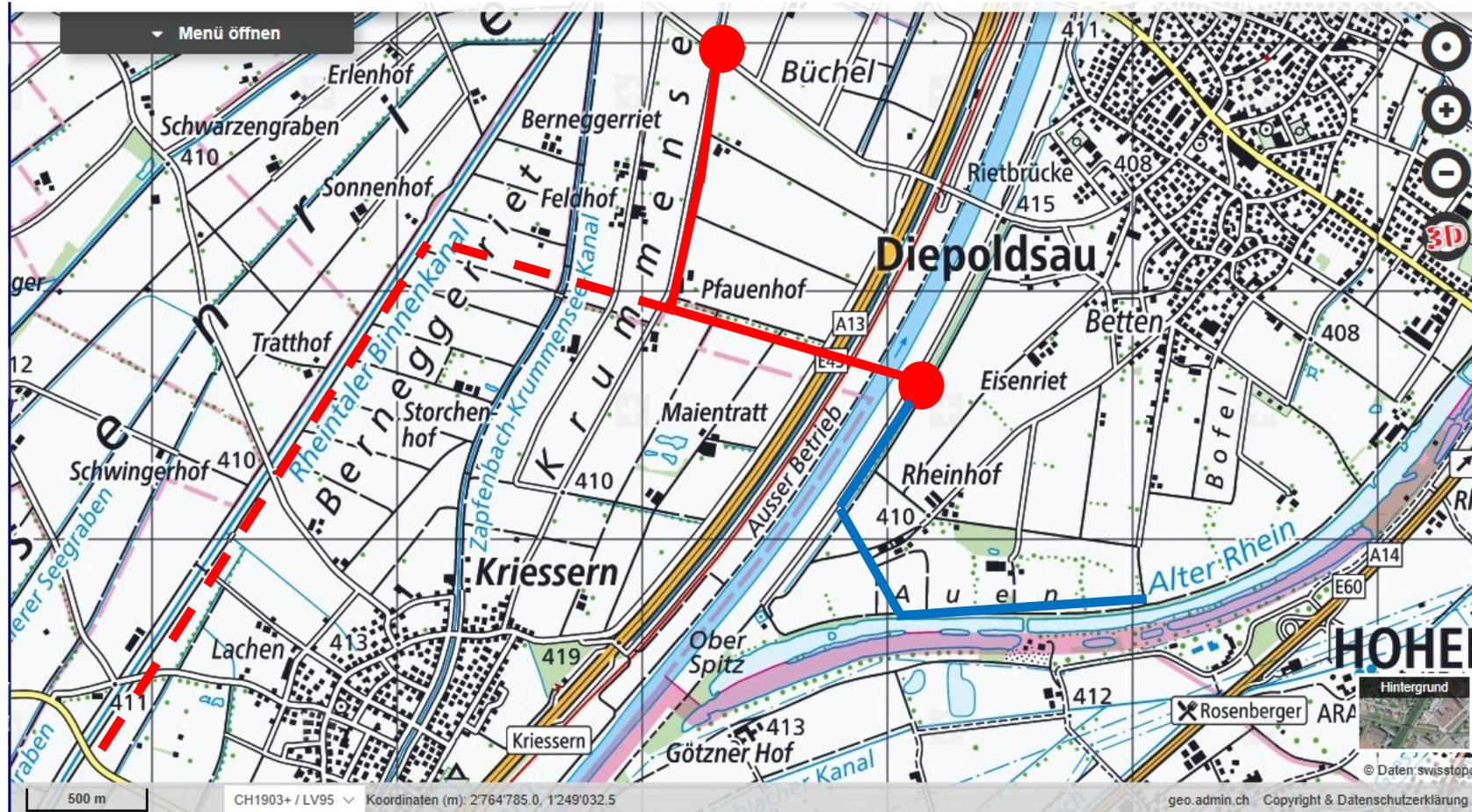
Variante 2: A-seitig Anschluss SüdRing Auffahrt zu Brücke Endpunkt Zoll Mäder



Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollenstrasse 1
9444 Diepoldsau 071 733 10 36
jsieber@datacomm.ch

3. Anbindung :Kriessern/Balgach

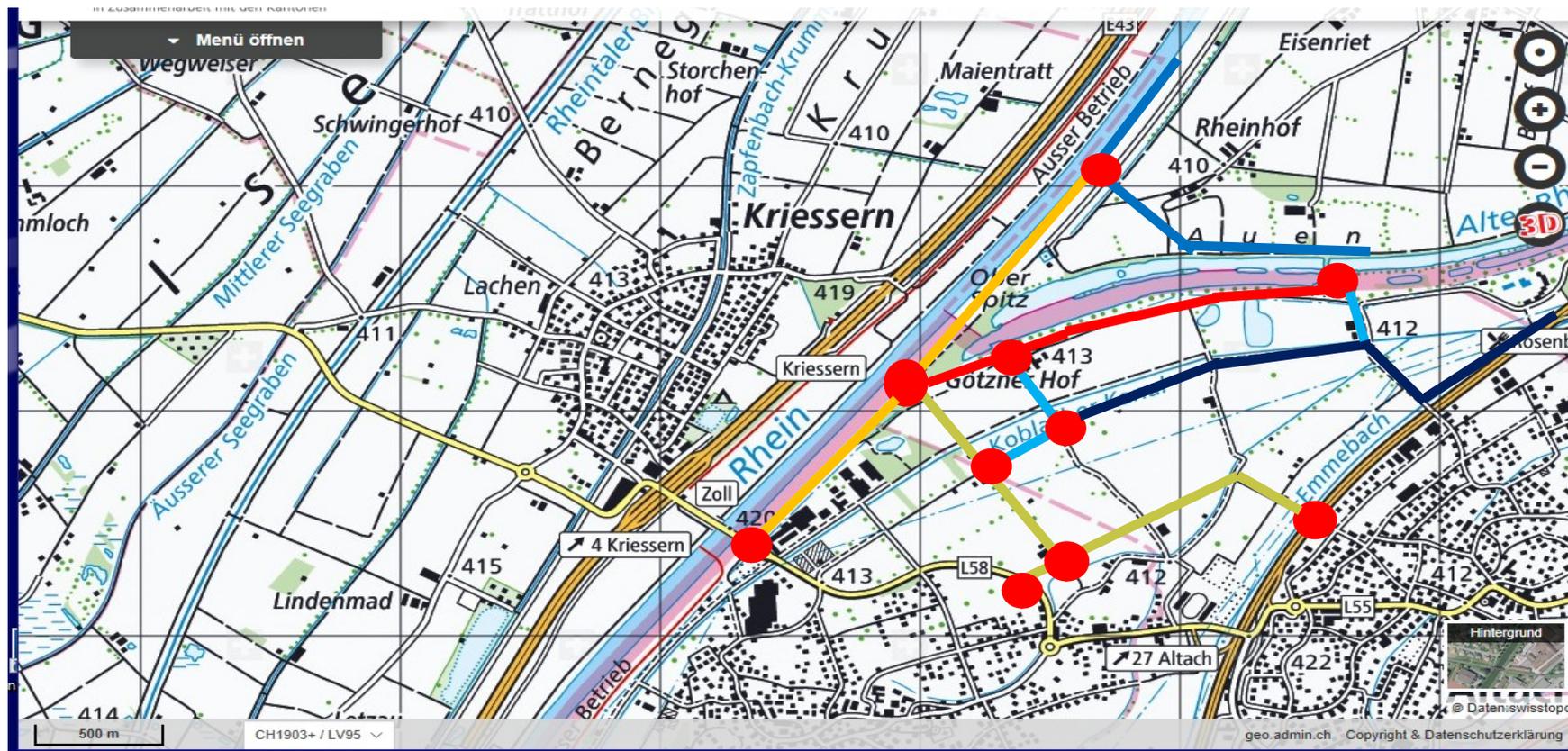
Rietstrasse Balgach-Krummenseestrasse- Anschluss SüdRing - Diepoldsau Rietbrücke
Oder Nordumfahrung Kriessern via Rheintaler Binnenkanal



4. Anbindung :Altach / Mäder (ohne Querung alter Rhein)

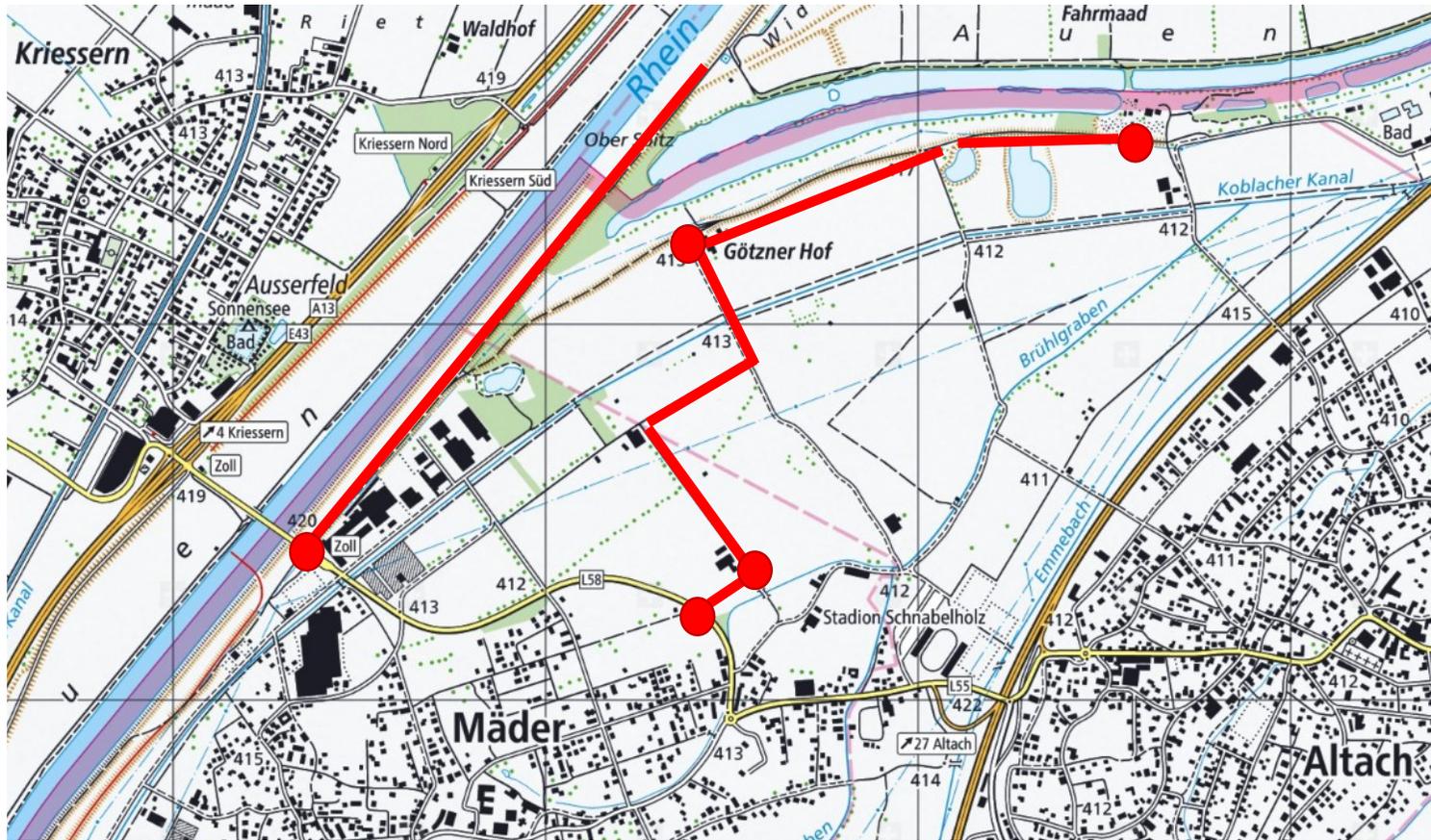
Altach/Mäder Anbindung SüdRing /Umfahrung Rheinspitz / Kieswerk Kopf

Entlastung :von Ober Hub, Unter Hub, Rheinstraße Lirerstraße, Große Wies und Staudenstr.



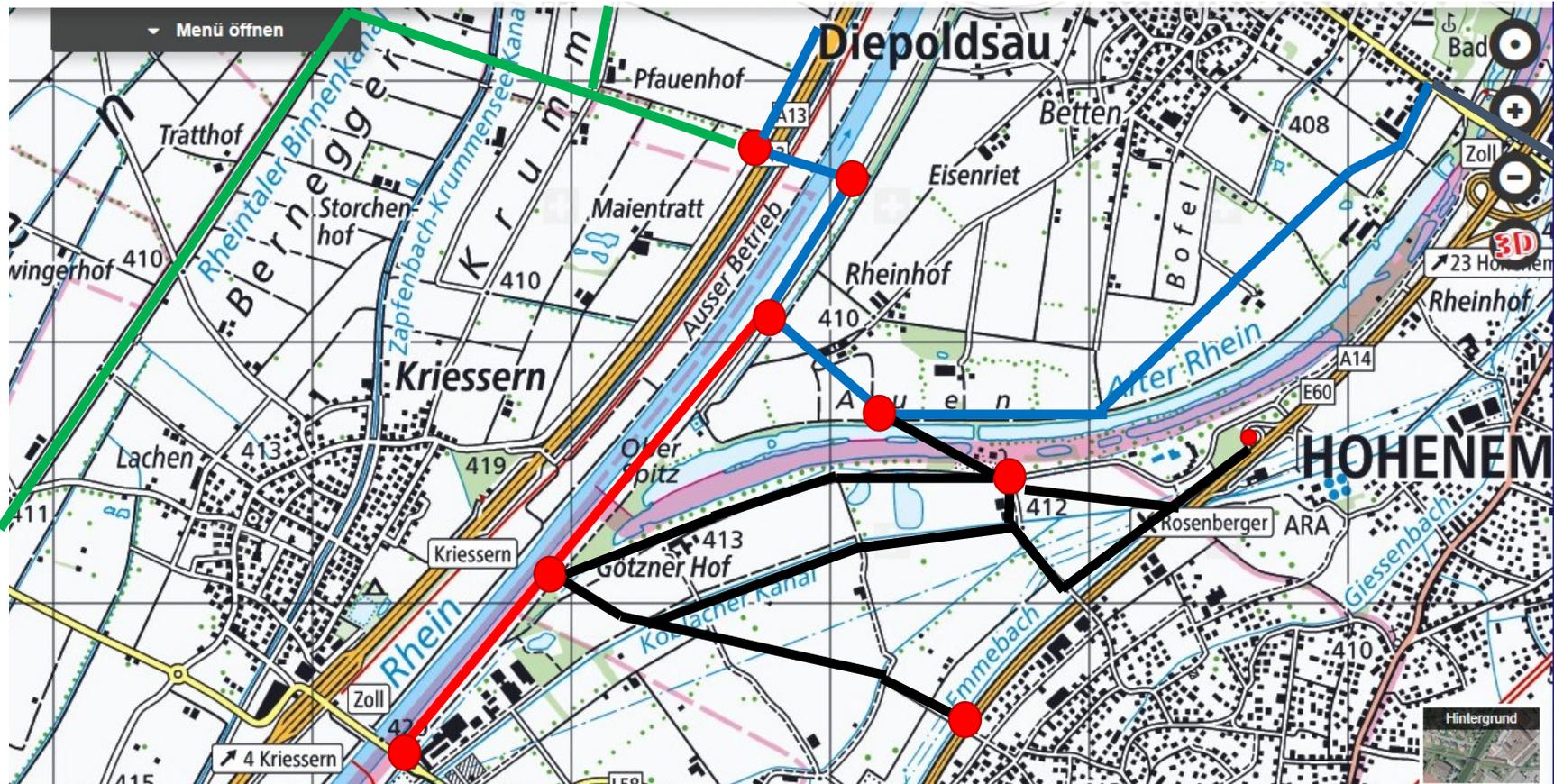
Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollenstrasse 1
9444 Diepoldsau 071 733 10 36
jsieber@datacomm.ch

03/22/2019



**Kieswerk: Kopf -
Entlastung :
von Ober Hub, Unter Hub, Rheinstraße Lirerstraße,
Große Wies und Staudenstraße**

SüdRing Integriert Var.



- SüdRing Diepoldsau

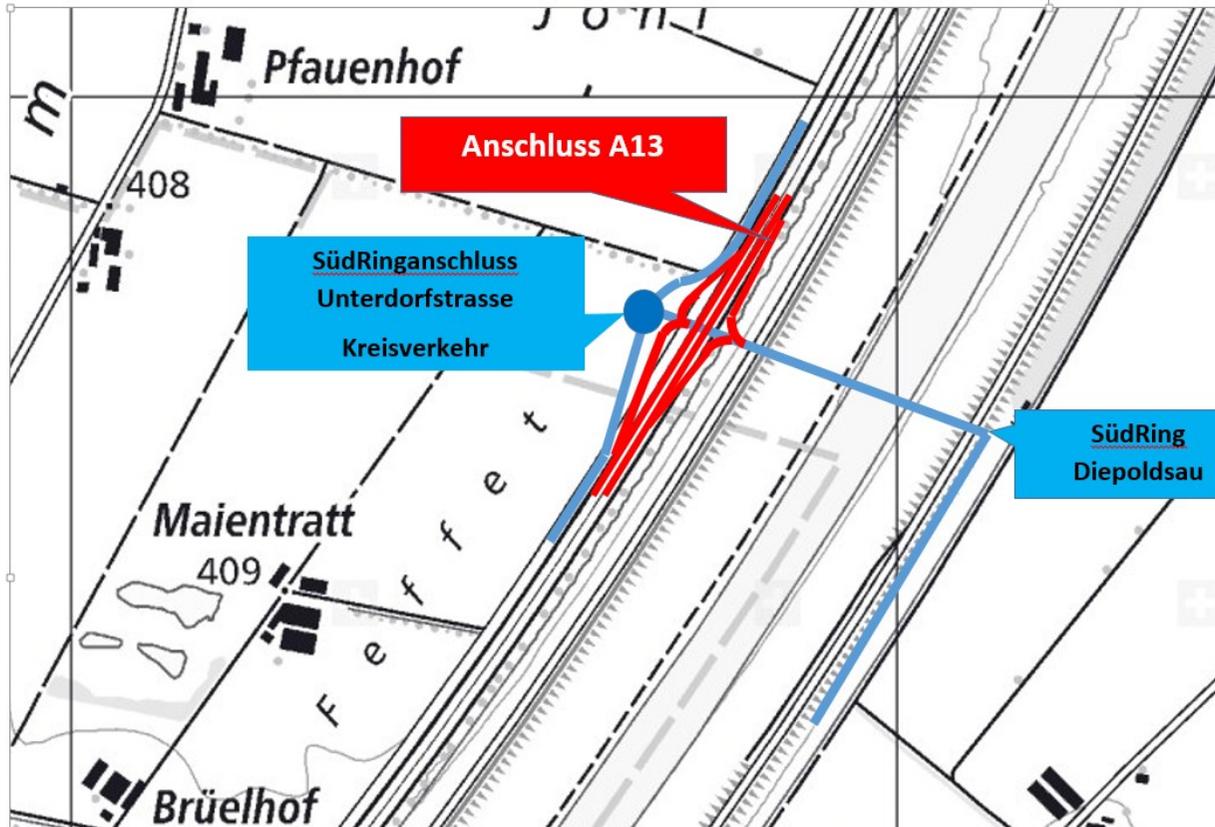
- Nordumfahrung Kriessern

- Umfahrung Mäder Anschluss Südring

- Anschluss A14 Umfahrung Mäder/Altach

03/22/2019

Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollenstrasse 1
 9444 Diepoldsau 071 733 10 36
 jsieber@datacomm.ch



TSCHLAND)

Weiteres Vorgehen : **umgehend**

GR Diepoldsau: Antrag an Kanton St. Gallen: Aufnahme in Richtplan: Freihalteraum für SüdRing Var. 2

Zoll-Werkstrasse-Tratt- Fahrmad-Rheinhof-Rheindamm

GR Oberriet: Antrag an Kanton St. Gallen: Aufnahme in Richtplan: Freihalteraum für NordRing Kriessern ab Endpunkt Südring Diepoldsau , Kombinieren mit Renaturierung Rheint. Binnenkanal.

6. Grundsätze

1. Grundsatz

Sämtlicher Verkehr aus Richtung Hohenems wird ab Zoll auf die SüdRingstrasse umgeleitet .

2. Grundsatz

In Richtung Oesterreich als Sackgasse mit Wendekreis ausgeführt.

öV, Velo, Fussgänger: Uebergang Hohenemserzoll gestattet

3. Grundsatz

Grenzübergang Schmitter wird für sämtlichen PW/LKW-Verkehr gesperrt.

(Velo/ Landwirtschaft /öV/Fa.Greiner ausgenommen)

Pro Dorf ein Zugang von Oesterreich

4. Grundsatz

LKW die kein Endziel in Diepoldsau haben, werden auf Pingstrasse geleitet.

5.Grundsatz :

**Ringstrasse wird als Schnellstrasse (80 kmh) mit Abstellstreifen
ausgebaut.**

Keine Ein/Ausfahrten. Ausnahme Werksbetriebe

6.Grundsatz

Ringstrasse verläuft ausschliesslich auf Diepoldsauer Boden

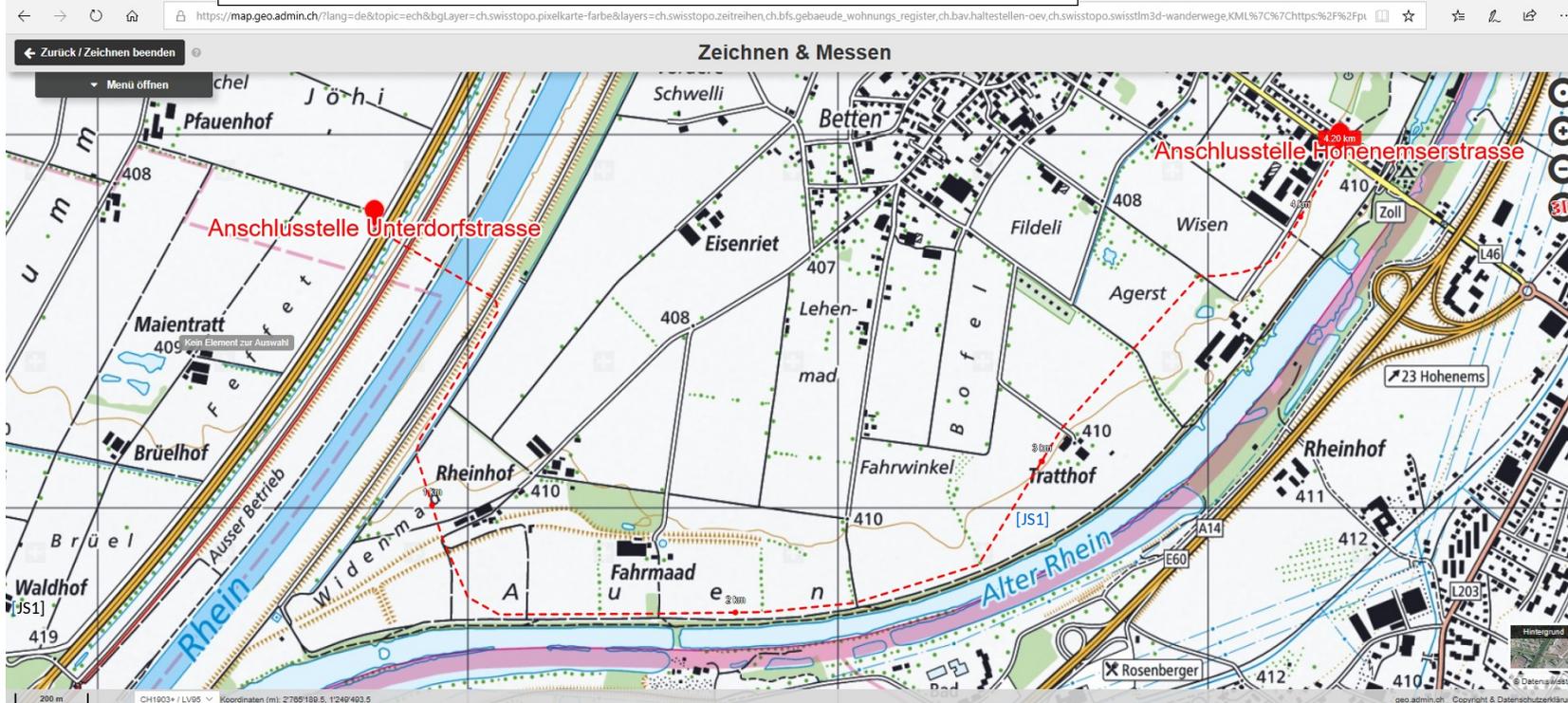
7.Grundsatz

Obergiessen-Rheinbrücke für LKW gesperrt.

8.Grundsatz

Umsetzung öV-H-Spange

7.4 Var. 2 Strassenführung :SüdRing Diepoldsau 4.2 km incl. Brücke

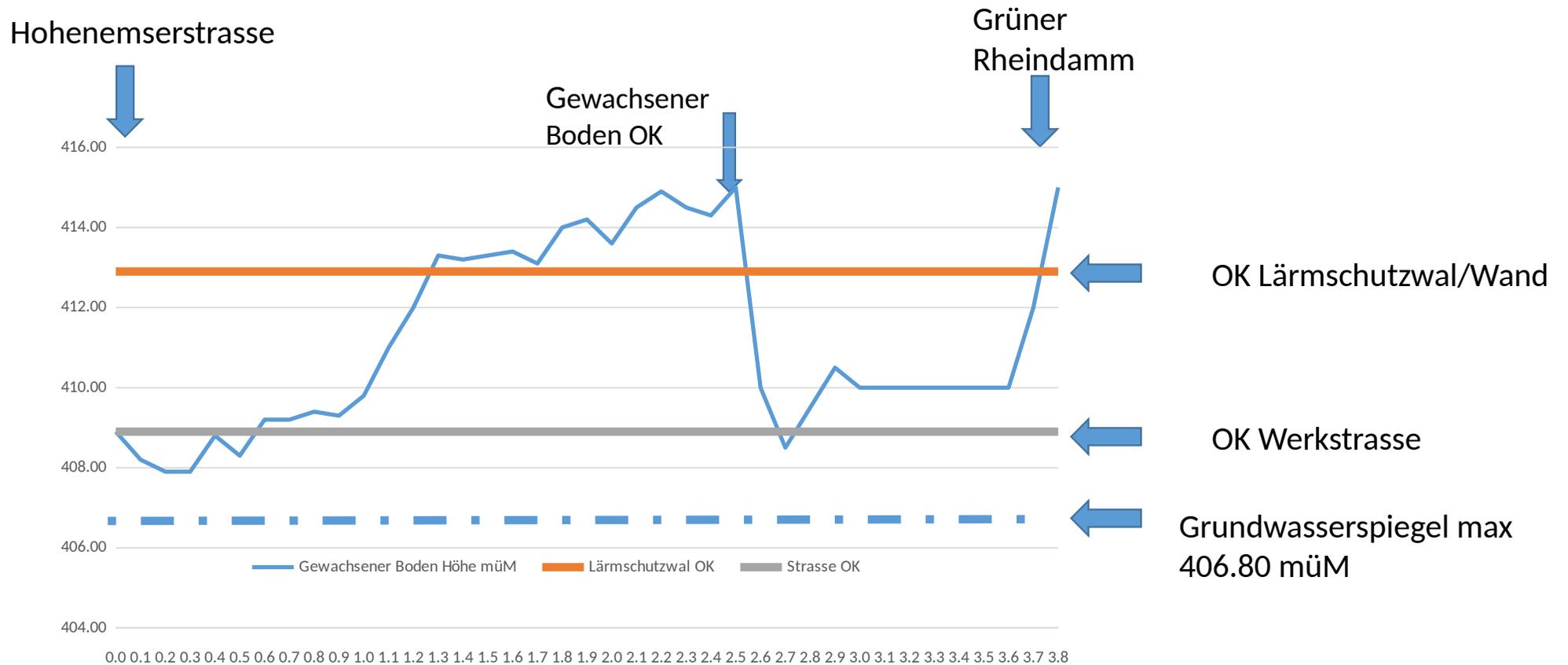


SüdRing Var.2 übernimmt von Var. 3.3 Strassenführung ab Zoll Hohenems
SüdRing Var. 2 übernimmt von Var.3.4 Nord Anschluss an Verb.Strasse Diepoldsau - Kriessern , dazwischen oberirdisch geführte Strassenlinie

Vorteil: Minimale Trennwirkung durch Strasse , guter Untergrund , Äusserste Peripherie (Lärm), Maximale Tieflage bis 5 m auf Länge 1,3 km
Nachteil: Strasse ist 1 km länger, (Dank Lage , weniger Flächenbedarf)

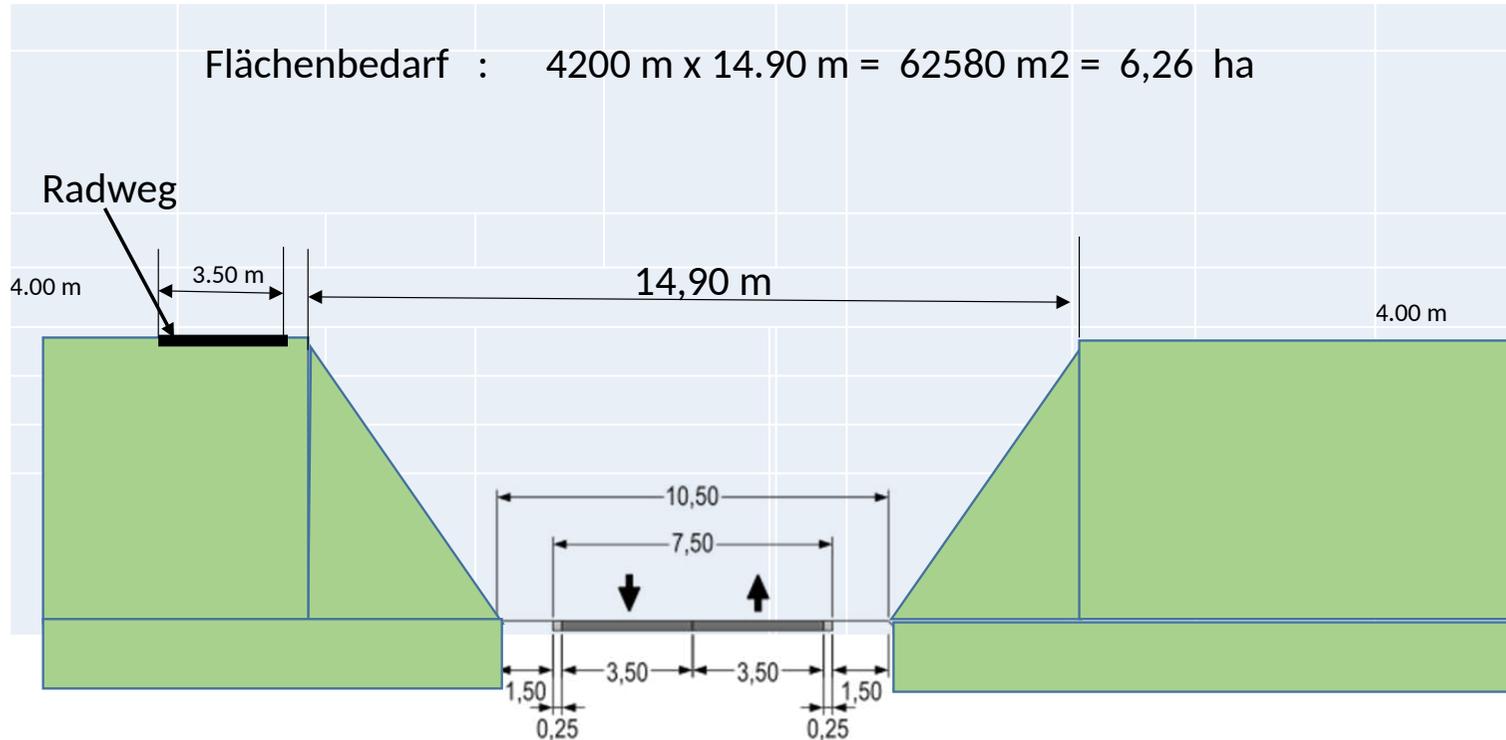
Initiant / Verfasser: Sieber -Stillhard Jakob Nollenstrasse 1
9444 Diepoldsau 071 733 10 36
jsieber@datacomm.ch

7.5 Strassenverlauf Längsschnitt Var.2 Wal: 4m Höhe



7.6 Strassen-Querschnitt Var. 2

Oberirdische Strassenführung mit streckenweiser Tieflage über Grundwasserzone



8. Vorteile SüdRing Var. 2

- Diepoldsau hat kein Durchgangsverkehr
Dies für die nächsten 100 Jahre !!!!
- SüdRing verläuft ausschliesslich auf Diepoldsauerboden
- Starker positiver Einfluss auf öV ,Langsamverkehr, Agglo Grundsätze/Prizipien
- Kiestransporte nur auf dem SüdRing
- Knoten Autobahnanschluss A13 /Schrägseilbrücke wird entlastet
- Rietbrücke für Langsamverkehr ,
- Rhesi Situation, ausserhalb 300 Jahr Überschwemmung
- Zentrum Diepoldsau wird aufgewertet
- Defacto: Autobahnzusammenschluss Süd A13 (CH)/A14(A)
- **Kosten:** Kantonsstrasse 80 kmh. **SüdRing erfüllt kant. Vorgaben !!!!**
- **Bau SüdRing : zukuntorientiertes Projekt**

Weitere Vorteile : SüdRing Var. 2

- Kostengünstigste Variante ,
- Kurze Realisierungszeit , Kein Risiko
- Trennwirkung durch Strassen eliminiert (nur Werkseinfahrten, Landw. Betriebe)
- Vorprojekt kann sofort starten - Diepoldsau gibt mit Kanton Vorgehen vor
- Unfälle werden durch Schnellstrasse stark gesenkt (s. Verkehrsunfallstatistik)
- Strassenverlauf kann min. 4 m vertieft ausgeführt werden, mit gefordertem Minimalem Abstand zu Grundwasserspiegel, Landflächenverbrauch minimiert.
- Grundwasser wird nicht tangiert
- Verkehrslärm : max. möglicher Abstand zu Siedlungsgebiet
- Zentrumsgestaltung kommt zum tragen (2030: 33 % von Verkehrsaufkommen als reiner Internverkehr /hausgemacht) Entlastung der Ortskerne ist Teilstrategie MIV
- Zuverlässigkeit des Verkehrs wird gesteigert (Knoten vor Schrägseilbrücke entlastet)
- Strassenverlauf lässt eine Integration Veloweg (sogar breiter, Schnell-Veloweg) zu
- Kompletter Bau ohne Einschränkung des täglichen Verkehrs , öV, LV, Betriebszufahrten
- Keine Eingriffe in die bestehenden Wege, Geh-u. Aufenthaltsorte am Wasser (Uferweg)
- Minimaler Eingriff in Wald/Heckengebiete, Möglichkeiten zur Ersatzaufforstung

Koordination/ Abgleich mit: (Detail siehe Anhang)

- **Raumbild Vorarlberg 2030 versus SüdRing Diepoldsau**
- **Mobilitäts-und Verkehrskonzept 2019 Vorarlberg
Versus SüdRing Diepoldsau**
- **Modell der Kooperationsräume versus SüdRing Diepoldsau**
- **Agglo Rheintal**

Weitere Vorteile : SüdRing Var. 2

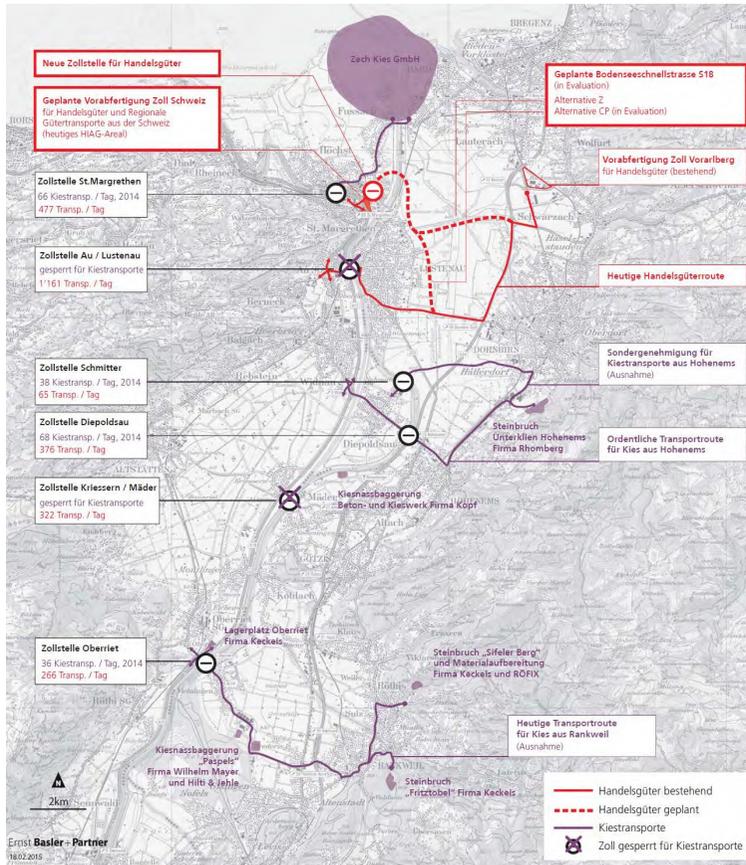
- Standort Diepoldsau wird aufgewertet, erholsamste Gemeinde
 - Umfahrung lässt Diepoldsau zusammenwachsen
 - Überlastung der Kreuzungen behoben, Verkehr verflüssigt.
 - Boden ist grösstenteils im Besitze Ortsgemeinde Diepoldsau
 - Strassenverlauf betrifft keine Moorlandschaften, Biotope
 - Material für Dammschüttungen vor Ort.
 - Industriegebiete ausserhalb Siedlungsgebiete ansiedeln (s.Mobilität St. Galler Rheintal)
 - Strassenverlauf behindert die landwirtschaftliche Nutzung nicht (Werkseinfahrten)
 - Nimmt Rücksicht auf Rhesiprojekt
 - Nimmt Rücksicht auf künftige Kiesentnahme im Rhein
-
- Realisierung innerhalb CH-Gebiet: 8-12 Jahre (s. Netzstrategie S.65) besser, früher möglich 2026

Grenzüberschreitend:

- SüdRing allf.Anschluss ab neuer Brücke an A13 möglich
- allf. Anschluss Hohenems : minimalster zusätzlicher Flächenbedarf
- Anschluss Hohenems, Altach,Mäder mit Umgehung «Querung alten Rhein»

Kiestransporte A/CH

Sämtliche Kiestransporte Steinbruch Unterklien führen durch Diepoldsau



ard Jakob Nollenstrasse 1