



# Agglomerationsprogramm AP4

## Grundsätze & Prinzipien zum Zukunftsbild

**Genehmigt an der Mitgliederversammlung vom  
4. Mai 2018**

---

# Grundsätze & Prinzipien

Für die künftige räumliche Entwicklung werden folgende allgemeinen Grundsätze festgehalten:

## Allgemeine Grundsätze

- a) Das grenzüberschreitende Rheintal ist ein vielfältiger Raum mit Entwicklungspotenzialen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Entwicklung dieser Potenziale folgt gemeinsamen Zielen und nimmt Rücksicht auf die Situation in den beiden Ländern.
- b) Die Qualitäten des Landschaftsraums sowie des Siedlungs- und Lebensraums (grosse zusammenhängende Kulturlandschaften, durchgrünte Siedlungen, Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsort) bleiben erhalten. Mittels einer konsequenten, qualitätsvollen Innenentwicklung und Siedlungsverdichtungen gewinnen die Siedlungen an Kompaktheit und der Landschaftsraum bleibt geschont. Dabei werden qualitativ wertvolle Freiräume im Siedlungsgebiet geschaffen resp. erhalten und die Zugänglichkeit zu den Gewässern in Siedlungsnähe sichergestellt.
- c) Siedlung und Mobilität sind aufeinander abgestimmt und auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtet. Das Rheintal richtet sich auf eine multimodale Mobilität aus und nutzt prioritär die Potenziale des Radverkehrs. Die Netze des öffentlichen und des Strassenverkehrs werden zweckmässig weiterentwickelt.
- d) Um das erwartete Wachstum in die dafür geeigneten Räume zu lenken, werden Siedlung und Mobilität in den dafür geeigneten Gebieten an urban geprägte Verhältnisse angepasst. Für den Entwicklungsbedarf werden die bestehenden Reserven innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets genutzt.
- e) Die unbebaute Kulturlandschaft ist das identitätsstiftende und verbindende Element des Rheintals. Sie bleibt in Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in ihrer Fläche möglichst erhalten.
- f) Im Zuge der Verbesserung des Hochwasserschutzes werden am Rhein auch die Potenziale zur Revitalisierung und Aufwertung der gewässerbezogenen Erholung genutzt.

Die nachfolgenden **Prinzipien** beschreiben die im **Zukunftsbild** dargestellten Inhalte. Sie beschreiben den angestrebten Zustand, so wie er künftig sein soll (unabhängig davon, mit welchen Strategien und Massnahmen dieser erreicht wird).

## S1 Kompaktes Siedlungsgebiet

Die Siedlungen sind innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets<sup>1</sup> und gemäss den unterschiedlichen Siedlungs-, Freiraum- und Erschliessungsstrukturen entwickelt:

- a) Die urbanen<sup>2</sup> Räume weisen eine dynamische Entwicklung auf und sind an ihren zentralen oder gut erschlossenen Lagen verdichtet und aufgewertet.
- b) Die dörflichen Räume weisen eine sanftere Entwicklung auf und sind in ihrer Struktur und ihrem Charakter weitgehend erhalten. Punktuelle Veränderungen (Verdichtung / Aufwertung) sind auch in diesen Räumen feststellbar.

<sup>1</sup> Definition Siedlungsgebiet: CH = Bauzone + Siedlungsgebiet gem. kant. Richtplan / A = Bauland + Bauerwartungsland

<sup>2</sup> Abgrenzungsindikatoren für urbanes Gebiet:

- Grösse: Einwohner, Beschäftigte (urban = ab ca. 10'000 Einwohner + Beschäftigte)
- Siedlungsstruktur: Siedlungsgebiet, Dichte, Versorgung
- ÖV-Erschliessung: Bahnanschluss

- c) Die Ortskerne sind sorgfältig aufgewertet und als Identifikationsorte in ihrer Struktur und ihrem Charakter erhalten.
- d) Die Freiräume innerhalb der Siedlungsgrenzen sind gezielt qualitativ aufgewertet und zugänglich gemacht.

### **S2 Entwicklungsräume Arbeiten (grosse Arbeitsgebiete/Betriebsgebiete)**

Die Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen und entwickelt:

- a) Die **Arbeitsgebiete im Siedlungsgebiet** weisen eine dichtere Nutzung aus. Arbeitsplatz- oder publikumsorientierte Nutzungen (inkl. grosse Einkaufs- und Freizeitnutzungen) sind vor allem gut mit dem öV erschlossen.
- b) Die **Arbeitsgebiete am Siedlungsrand** sind vor allem für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Sie weisen eine niedrigere Nutzungsdichte auf. Wohngebiete sind vor negativen Auswirkungen geschützt (Erschliessung).
- c) Die **Arbeitsgebiete** sind generell ab den Zentren, Quartieren und multimodalen Drehscheiben direkt mit einem attraktiven Rad- und Fusswegnetz erschlossen.
- d) Arbeitsgebiete **ausserhalb** der Siedlungsgebiete und abseits eines guten ÖV-Anschlusses sind nicht weiter ausgedehnt bzw. es entstehen keine neuen isolierten Arbeitsgebiete.

### **S3 Strukturierende Hauptachsen (Lebensadern)**

- a) Die wichtigen siedlungsstrukturierenden und -querenden Strassenachsen (Ortsdurchfahrten) bilden die Lebensader (vgl. V3 c) der innerörtlichen Siedlungsentwicklung. Sie zeichnen sich durch siedlungsorientierte, dichte und gemischt genutzte Räume mit guter Erreichbarkeit für alle Nutzer aus. Ihre Siedlungs- und Aufenthaltsqualität in Bezug auf Städtebau und Strassen- und Freiraumgestaltung ist aufgewertet.

### **S4 Planungsschwerpunkte ÖV**

- a) Die Gebiete um die in die Siedlung integrierten Bahnhaltstellen sowie die Gebiete an und um wichtige Busbahnhöfe sind zu dichten Wohn- oder Mischgebieten mit hohen Freiraum- und Verkehrsqualitäten entwickelt.

### **V1 Öffentlicher Verkehr**

Der öV ist das **Rückgrat** einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:

- a) **Schiene:** Die Fernverkehrs- und RE-Halte gewährleisten eine attraktive Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz. Die S-Bahn verbindet die Ortszentren.
- b) **Bus:** Das Busnetz übernimmt die Erschliessungsfunktion und dient als Zubringer zu den multimodalen Drehscheiben mit Anschluss an das Bahnnetz. In den Bus-Hauptkorridoren besteht eine bedarfsgerechte Taktfrequenz mit störungsfreiem Betrieb.
- c) Es gibt attraktive grenzüberschreitende Verbindungen im öffentlichen Verkehr mit einem einfachen **Tarifsistem**.

### **V2 Rad- und Fussverkehr**

Das Potenzial des Rad- und Fussverkehrs ist im Nahbereich der Siedlungen weitgehend ausgeschöpft. Das Rheintal wird als **Velotal** vor Ort gelebt und weist internationale Bekanntheit auf:

- a) Die **Zentren und Ortskerne** sind primär auf Fussgänger ausgerichtet und weisen entsprechend hohe Standards auf.

- b) In den **Siedlungen** besteht ein sicheres, engmaschiges, attraktives Fusswegnetz.
- c) Das **Alltagsnetz des Radverkehrs** orientiert sich an Siedlungen, Arbeitsgebieten und ÖV-Haltestellen, ist attraktiv und direkt geführt und verläuft entlang von sicheren Routen. Hauptrouten mit hohem Potenzial bilden das Rückgrat des Radroutennetzes und verbinden grenzübergreifend die Zentren. Der Ausbau entspricht einem erhöhten Standard.
- d) **Freizeitrouten** verfügen über einen hohen Komfort und erfüllen hohe Ansprüche an die Umfeldqualität sowie an die Sicherheit.

### V3 Strassennetz

Die verschiedenen Funktionen im Strassennetz sind mittels der einer zweckmässigen Netzhierarchie sichergestellt und widerspiegeln sich auch in der Gestaltung der Strassenräume:

- a) Das **übergeordnete Strassennetz** nimmt den Durchgangsverkehr auf und entlastet die Siedlungsräume und Ortskerne. Der Verkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geführt. Mittels gezielter Lenkung und Strassenraumgestaltung wird die Entlastungswirkung sichergestellt.
- b) Die Strassenräume der **siedlungsquerenden Hauptachsen (Lebensadern, vgl. S3)** sind entsprechend der angrenzenden Siedlungsstruktur strukturiert. Die Ausgestaltung unterscheidet sich klar von ausserorts gelegenen Abschnitten, welche eine rein durchleitende Aufgabe ausüben. Die strukturierten Strassenräume weisen eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Radverkehr auf. Mit ihrer verkehrlichen Funktion bilden sie das Entwicklungsrückgrat der Siedlung und bieten sich für eine Verdichtung an.
- c) Die **siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten** heben die Zentren und Ortskerne hervor und verstärken deren Ausstrahlung. Mit einer innerortsbezogenen Strassenraumgestaltung werden diese aufgewertet. Die verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sind im Sinne der Koexistenz aufeinander abgestimmt.
- d) Die **Entlastungsstrassen** (Altstätten, Balgach, Lustenau, Altach/Diepoldsau) tragen zur Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt.
- e) Die **Quartiere** abseits von Hauptverkehrsstrassen sind verkehrsberuhigt, attraktiv und sicher für den Fuss- und Radverkehr gestaltet.
- f) **Grenzübergänge und Zollabfertigung** sind entflochten und hinsichtlich ihrer Bedeutung auf die Netzhierarchie abgestimmt.

### V4 Kombinierte Mobilität / Mobilitätsmanagement

Die Verkehrsmittel werden miteinander verknüpft und grenzübergreifendes Mobilitätsmanagement ist etabliert:

- a) Die Bahn- und Bushaltestellen weisen eine **attraktive Zugänglichkeit** für Fuss- und Radverkehr mit hoher objektiver aber auch subjektiver Sicherheit auf.
- b) Bahnhofstellen von regionaler Bedeutung sind zu **multimodalen Drehscheiben** ausgebildet und bieten eine entsprechende Infrastruktur für die einzelnen Verkehrsträger an.
- c) **Mobilitätsmanagement** auf verschiedenen Ebenen (Gemeinde, Areal, Unternehmen, Veranstaltungen) ist als Instrument etabliert.

## **L1 Unbebaute Natur- & Kulturlandschaft / Struktur- & artenreiche Landschaftskammern**

- a) Die unbebauten **Kulturlandschaften** sind das verbindende Element des Rheintals und dienen als landwirtschaftlicher Produktionsraum, hochwertiger Naturraum und wichtigster Erholungsraum für die Bevölkerung.
- b) Grosse zusammenhängende Flächen bleiben erhalten und sind möglichst wenig von **Infrastrukturen** zerschnitten (z.B. Strassen, Hochspannungsleitungen) bzw. die Infrastrukturen sind sehr gut ins landschaftliche Erscheinungsbild integriert und kompatibel mit der landwirtschaftlichen Produktion. Die Auswirkungen unvermeidlicher Eingriffe werden möglichst vermindert bzw. kompensiert.
- c) Rechtlich geschützte Natur- und Landschaftsgebiete sowie struktur- und artenreiche Landschaftskammern (Feldgehölze, Hecken, Hochstamm-Obstgärten, Fließgewässer) bleiben erhalten. Weniger strukturreiche Landschaften werden gezielt aufgewertet.

## **L2 Grünverbindungen**

- a) Im Rheintal besteht ein durchgängiges Netz von Grün- und Freiraumverbindungen. Es vernetzt **Landschaftsräume**, verbindet **Lebensräume** von Tieren und Pflanzen und **gliedert den Siedlungsraum**.

## **L3 Gewässernetz**

- a) Das Rheintal wird von einem zusammenhängenden Gewässernetz durchzogen. Es wird gebildet aus dem Rhein (landschaftliches Rückgrat), den grösseren Zuflüssen (Ill, Frutz), den Binnenkanälen sowie den lokalen Gewässern und Gräben.
- b) Der Rhein sowie die übrigen Gewässer sind wo erforderlich **revitalisiert** und haben genügend Platz, um ihre Funktionen als **Lebensraum** für Tiere und Pflanzen, als Biotopverbundachse, als **Erholungsraum** für den Menschen und für den **Hochwasserschutz** zu erfüllen.

## **L4 Naherholungsräume**

- a) Um die Siedlungsgebiete befinden sich attraktive, **gut erreichbare Landschaftsräume**, die sich für die Erholung anbieten. Sie sind reich strukturiert, oft durch Streuobstwiesen oder Feldgehölze, und weisen ein attraktives Landschaftsbild auf.

## **L5 Topographische Elemente**

- a) Diese für die Landschaft im Rheintal charakteristischen topografischen Elemente bleiben erhalten und von möglichst vielen Orten im Rheintal aus wahrnehmbar (Flusslandschaft, Talsohle, Inselberge, Berghänge mit Felswänden).