

Diepoldsau, 24. September 2020
Einschreiben

An das

Baudepartement

Lämmlisbrunnenstrasse 54

9001 St.Gallen

Eingabe Agglomerationsprogramm Agglo Rheintal 4.u.5. Generation

Projekt 1: Südring 9444 Diepoldsau AP 4

**Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen
AP5**

Verfasser:

Initiativkomitee „Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse /
Hohenemserstrasse durch Umfahrungsstrasse“

Südring Diepoldsau

Das Initiativ-Komitee, als „interessierte Öffentlichkeit“, (PAVV, Art.7a) beantragt die beschriebenen Massnahmen in „Eingabe Agglomerationsprogramm Agglo Rheintal 4.u.5. Generation“ an die Agglo Rheintal zur Vernehmlassung.

Zugleich die unter 4.3.8 Was bewirkt SüdRing im: Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 1a: Hauptbericht / Entwurf für Vernehmlassung “ aufgeführten : “Stellungnahme Initiativkomitee“

Diese beschriebenen Massnahmen sind durch Kanton St. Gallen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Jakob Sieber Präsident Initiativkomitee Nollenstrasse 1 9444 Diepoldsau

Spirig Eugen Co-Präsident Sandstrasse 11 9444 Diepoldsau

Sprachliche Gleichstellung

Aus Gründen der Lesbarkeit werden personenbezogene Begriffe im Text zum Teil in der männlichen Form verwendet. Sie stehen stellvertretend für beide Geschlechter.

www.diepoldsau-durchgangsverkehr-umlenken.ch

- **Grundlage:Gesetzestext 725.116.214**
- **Verordnung des UVEK über das Programm AgglomerationsverkehrPAVV)**

vom 20. Dezember 2019 (Stand am 1. Februar 2020)Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),

Inhalt

Zugleich die unter 4.3.8 Was bewirkt SüdRing im: Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 1a: Hauptbericht / Entwurf für Vernehmlassung “aufgeführten : “Stellungnahme Initiativkomitee“	1
• Grundlage:Gesetzestext 725.116.214	1
• Verordnung des UVEK über das Programm AgglomerationsverkehrPAVV 1	
<i>vom 20. Dezember 2019 (Stand am 1. Februar 2020)Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),</i>	1
1. Agglomerationsprogramm Rheintal	4
4.u.5. Generation.....	4
Region Rheintal	6
Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rheintal	6
1.1 Grundsätze & Prinzipien zum Zukunftsbild Agglo Rheintal	7
1.2 Allgemeine Grundsätze.....	7
1.3 Agglomerationsprogramm Rheintal 4. u. 5. Generation	13
2. Handlungsbedarf	14
2.1. Anforderungen an Agglomerationsprogramme	15
2.2. Hauptteil.....	15
2.3 Situations- und Trendanalyse zu Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft und Umwelt	15
Analyse (aus „Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal“).....	15
3. Handlungsraum Rheintal.....	18
3.1 Projekt 1: Südring Diepoldsau.....	25
3.2 Projektziele	25
3.3 Massnahmen	27
Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen	29
3.5 Teilstrategien	30
3.6 Kartographische Darstellung	34
3.7 Der Verein Agglo Rheintal beantragt beim Bund: AP4 A-Massnahme.....	36
3.8 Der Verein Agglo Rheintal beantragt beim Bund: AP5 B-Massnahme.....	36
3.9 Massnahmen Einzel.....	37
3.10 Massnahmenübersicht	59
4. Berichte im Anhang	61
4.1 Die Netzstrategie Raum DHAMK beschreibt Planungsstand	61
4.2.1 Was bewirkt Südring in der Netzstrategie Raum DHAMK.....	63

4.3.2 Was bewirkt SüdRing im „Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau	70
4.3.3 Was bewirkt SüdRing in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	72
4.3.4 Was bewirkt SüdRing im Agglomerationsprogramm AP4	76
4.3.5 Was bewirkt SüdRing.....	77
Region amKumma Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich	77
4.3.6 Was bewirkt SüdRing im Raumbild Vorarlberg	78
4.3.7 Was bewirkt SüdRing im Metropolitanraum Bodensee	79
4.3.8 Was bewirkt SüdRing im:	80
Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 1a: Hauptbericht Entwurf für Vernehmlassung:	80
4.3.9 Autobahnzusammenschluss A13(CH) – A14(A) – oder Südring Diepoldsau ..	89

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Rheintal der 4. Generation (AP SG 4) gestützt auf das aktualisierte Zukunftsbild 2030 und der daraus abgeleiteten Strategien wird im Bereich Siedlung und Verkehr der Fokus noch stärker auf den Verkehr gerichtet. Dabei stellt die raumplanerische und bauliche Umsetzung von Schlüsselarealen (Umfahrungen) eine zentrale Massnahme dar, davon sind nicht nur Agglogemeinden Rheintal Mitte, sondern auch die angeschlossenen Oesterreichischen Gemeinden im Grenzbereich betroffen. Im Bereich Siedlung und Verkehr werden die Massnahmen zur Förderung der räumlichen Konzentration der talquerenden Verbindungswege in der Landschaft konkretisiert.

Die Schlüsselmassnahmen im Mobilitätsbereich (Umfahrungen) werden zusammen mit den entsprechenden Ergänzungen (Anbindung der talquerenden Strasse) im vierten Agglomerationsprogramm weiterentwickelt. Die Erkenntnisse und Massnahmen aus dem ÖV-Konzept sind ebenfalls eingeflossen (u.a. Umfahrung von Diepoldsau) . Dank einer Staufreien Verbindung Hohenems-Heerbrugg wird der Knoten Heerbrugg entlastet. Eine Verbindung, Dornbirn-Altstätten, ohne den Knoten Heerbrugg lässt sich ausführen. Das Agglomerationsprogramm thematisiert neu auch Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs (u.a. Radverbindungs-Brücke über den Rhein)

Der Südring Diepoldsau stellt die bestmögliche, mit den Zielvorgaben verglichene, Lösung dar. Dieser Lösungsvorschlag verbindet die Entlastung der Ortsdurchfahrt in Diepoldsau mit der späteren Möglichkeit die Hangdörfer Altstätten, Marbach, Rebstein, Balgach an das Schweizer - wie Oesterreicher Autobahnnetz - anzubinden. Der Südring kann in einer relativ kurzer Zeit erstellt werden. Im Vergleich zu einem Autobahnzusammenschluss von zwei Länderautobahnen (ua.Zoll). Der folgende Antrag zu Händen des Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durch die Agglo Rheintal, basiert auf diesen Erkenntnisse

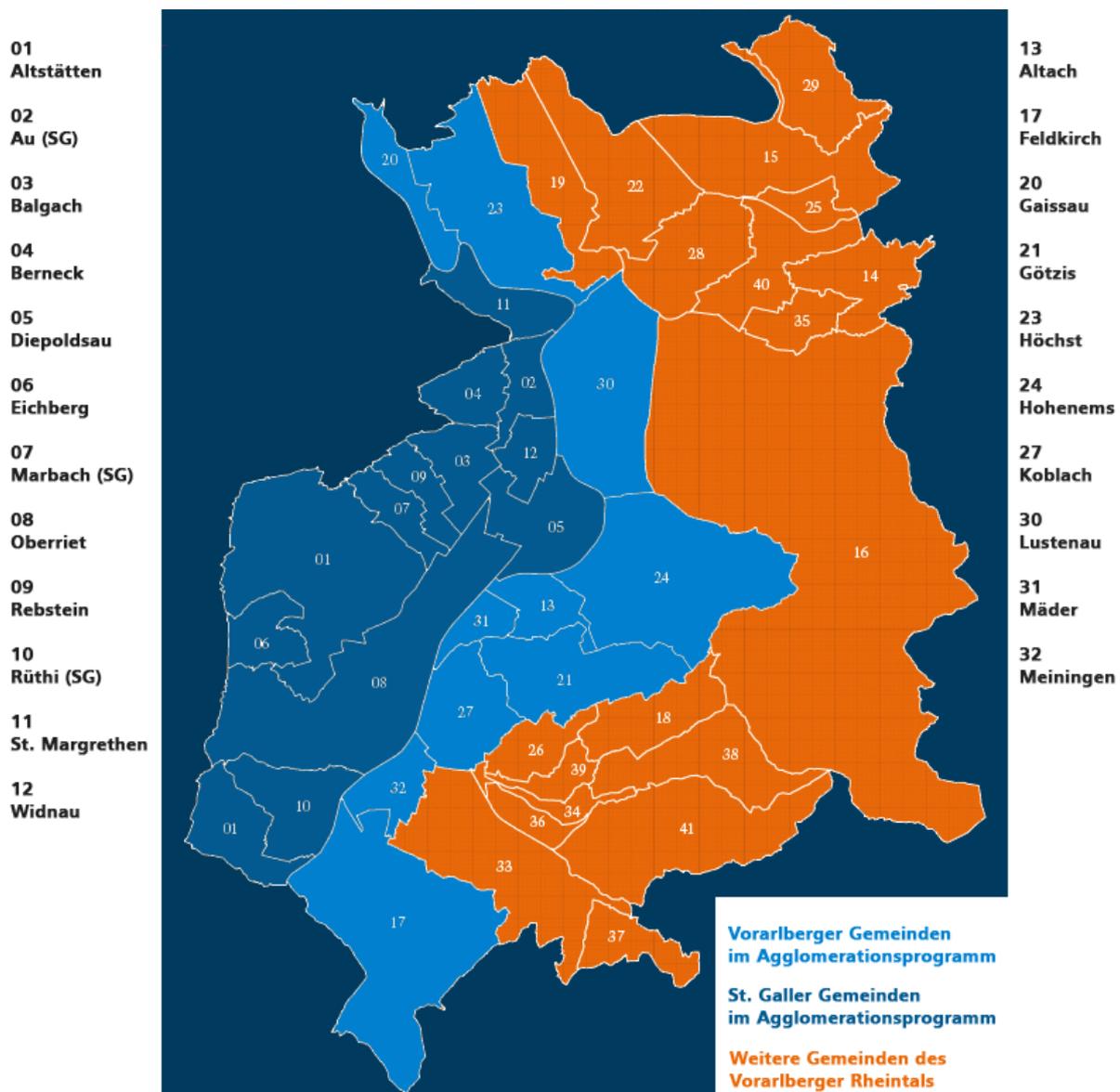
Grundlage

1. Agglomerationsprogramm Rheintal

4.u.5. Generation

**Kein Umsetzungsreporting früherer Generationen
(keine Vorgängergeneration)**

Die Agglomeration Rheintal



Region Rheintal

Das Vorarlberger und das St.Galler Rheintal gehören zu den dynamischsten und innovativsten Regionen Europas. Unser gemeinsamer Raum hat sich in den letzten dreissig Jahren enorm entwickelt und nimmt eine starke Position innerhalb Europas ein. Das grenzüberschreitende untere Alpenrheintal besteht aus 41 Gemeinden mit über 320'000 Einwohnern. Auf beiden Seiten des Rheins sind ein Wachstum der Siedlungsgebiete, eine intensivere Nutzung des Lebensraums sowie eine stetige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen festzustellen. Durch das Tal verlaufen parallel zwei nationale Autobahnen. Eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen fehlt aber bis heute. An diesen Raum werden immer mehr auch grenzübergreifende Nutzungsansprüche gestellt, zum Beispiel in der Freizeitgestaltung. Über die Grenze hinaus verbinden viele Interessen, die nur gemeinsam wahrgenommen werden können, beispielsweise Fragen der überregionalen Verkehrsanbindung oder der Standortattraktivität. Auch das Hochwasserschutzprojekt RHESI (Rhein, Erholung und Sicherheit) wird das Tal in den nächsten 30 Jahren nachhaltig prägen.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rheintal

Das Rheintal ist ein wichtiger Wirtschaftsraum mit namhaften Unternehmen wie Alpla, Julius Blum, Doppelmayr, Hilti, Hirschmann, Leica, Ölz, SFS, Zumtobel. Die grossen Unternehmen sind vor allem in den Bereichen Hightech, Metall- und Maschinenindustrie, Kunststofftechnologie, Beförderungs- und Medizintechnik sowie Nahrungsmittelproduktion angesiedelt. Das St. Galler Rheintal ist die bedeutendste Exportregion des Kantons St. Gallen. Von den 10,5 Milliarden Franken Exportvolumen des Kantons St.Gallen steuert das Rheintal mit über 4 Milliarden fast die Hälfte bei. Das Vorarlberger Rheintal bis in den Walgau weist mit 25'200 Euro pro Kopf gar den höchsten Exportwert Österreichs vor. Rund 60 % der Vorarlberger Waren und Dienstleistungen werden ins Ausland verkauft, damit ist Vorarlberg bundesweiter Exportchampion. Die Exportquote Gesamtösterreichs liegt im Vergleich dazu bei 42 %. Noch höher liegt der Exportanteil des St. Galler Rheintals. Über 90 Prozent aller im St. Galler Rheintal hergestellten Güter finden den Weg ins Ausland. Auf jede Rheintaler Vollzeitstelle kommt ein Exportvolumen von über 132'000 Franken. Der Schweizer Durchschnitt liegt hier bei rund 40'000 Franken. Der Grossteil der Rheintaler Bevölkerung lebt und arbeitet innerhalb der Region. Über 6'000 Vorarlberger pendeln täglich ins St. Galler Rheintal an ihren Arbeitsplatz. Das Rheintal verzeichnet beidseits des Rheins ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum. Gleich nach Wien ist das Vorarlberger Rheintal die dichtest besiedelte Region Österreichs. Konträr zur monozentrischen Struktur einer Grossstadt verteilen sich die regionalen Zentren über Vorarlberg und schaffen einen urbanen Grossraum, der fast nahtlos in das Schweizer Rheintal übergeht, welches ähnlich strukturiert ist. Laut Prognosen werden im Jahr 2030 über 360'000 Menschen (2015: 320'000) in der Region Rheintal leben und arbeiten.

1.1 Grundsätze & Prinzipien zum Zukunftsbild Agglo Rheintal

Genehmigt an der Mitgliederversammlung vom 4. Mai 2018

Für die künftige räumliche Entwicklung werden folgende allgemeinen Grundsätze festgehalten:

1.2 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 Siedlungsgebiets¹ und gemäss den unterschiedlichen Siedlungs-, Freiraum- und Erschliessungsstrukturen entwickelt:

a) Die urbanen² 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.

1 Definition Siedlungsgebiet: CH = Bauzone + Siedlungsgebiet gem. kant. Richtplan / A = Bauland + Bauerwartungsland
2 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
 - b) 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 Tarifsystem.

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-Haltstellen, 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.

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 Verkehrsentlastung 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) Bahnhaltstellen 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).

Agglo Rheintal

Organisation, Partizipation und Trägerschaft

2 Nationen

22 Gemeinden

1 Rheintal

Gemeinsam für eine enkeltaugliche Zukunft

Auf Staatsebene:

Kanton St. Gallen

Land Vorarlberg

1.3 Agglomerationsprogramm Rheintal 4. u. 5. Generation

V3 Strassennetz

a) Das übergeordnete Strassennetz nimmt den Durchgangsverkehr auf und entlastet die Siedlungsräume und Ortskerne. Der Verkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geführt. Mittels gezielter Lenkung und Strassenraumgestaltung wird die Entlastungswirkung sichergestellt.

S3 Strukturierende Hauptachsen (Lebensadern)

a) Die wichtigen siedlungsstrukturierenden und -querenden Strassenachsen (Ortsdurchfahrten) bilden die Lebensader (vgl. V3 c) der innerörtlichen Siedlungsentwicklung.

2. Handlungsbedarf

Von der Vision zu den Massnahmen

Projekt 1: Südring 9444 Diepoldsau

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

2.1 Grundlage:

- **Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)**
- **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen**
- **Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal**
- **Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19**
- **Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich**
- **Raumbild Metropolitanraum Bodensee**



2.1. Anforderungen an Agglomerationsprogramme

Umsetzungsreporting früherer Generationen keine vorhanden.

2.2. Hauptteil

Grundlage für den Inhalt zu Art.2 ist :

- **Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)**
- **Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen**
- **Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal**
- **Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19**
- **Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich**
- **Raumbild Vorarlberg 2030**
- **Metropolitanraum Bodensee**
- **Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 1a: Hauptbericht Verein Agglomeration Rheintal Entwurf für Vernehmlassung 1. September 2020**

2.3 Situations- und Trendanalyse zu Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft und Umwelt

Analyse (aus „Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal“)

- **Siedlung, Landschaft und Verkehrswege S. 16 – 21**
- **Siedlungsstruktur S.22 – S. 28**
- **Mobilitätsstruktur S.29 - S.42**
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV) S. 43 – S.51**
- **Öffentlicher Verkehr S. 52 – S.61**
- **Fuss – und Veloverkehr S. 62 – S.64**

Mobilität

Die angestrebte verstärkte "Siedlungsentwicklung nach Innen" bedingt eine gute und raumspezifische Abstimmung mit dem Verkehrsangebot.

Die erhöhte Dichte wird die Wege zwar verkürzen, doch die Zunahme der Bevölkerung und deren erhöhte Mobilitätsansprüche führen auch zu einer Nutzungskonkurrenz um die verfügbaren Verkehrsflächen.

In Zukunft wird sich die Mobilität durch technische und gesellschaftliche Innovationen sowie durch die Art der Nutzung stark verändern. Autonomes Fahren, Car-Sharing oder Car on demand sind Entwicklungen, die unsere Beziehung zu Verkehrsmittel grundsätzlich ändern wird. Aber auch die "digitale Revolution", welche die Anzahl der Erwerbstätigen reduzieren wird, oder vermehrtes Arbeiten von zu Hause aus (Home Office), Fernstudium oder der Online-Handel werden sich stark auf die Nutzung der Verkehrsmittel auswirken. Es sind auf jeden Fall flächeneffiziente und umweltschonende Lösungen anzustreben, welche sich den derzeitigen Herausforderungen stellen ohne dabei den Blick auf die gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen der Zukunft zu verlieren. Eine stringente Abstimmung von Siedlung und Verkehr hat deshalb oberste Priorität.

Herausforderung Motorisierter Individualverkehr

Es fehlen immer noch leistungsfähige Verbindungen zwischen den Autobahnen beidseits des Rheins Für das nördliche Alpenrheintal bei St. Margrethen ist die S18-Nachfolgelösung zentral. Sie ist tragender Pfeiler eines funktionierenden Verkehrssystems in diesem Raum. Hier liegt die Federführung beim Land Vorarlberg. Spätestens 2020 soll hier der Trassenentscheid zwischen den Varianten CP (Ortsumfahrung Lustenau) und Z (Ried-Querung) fallen.

Von der Netzstrategie DHAMK zum Agglo-Programm Rheintal

Das neu gestartete Agglo-Programm Rheintal stellt Ergebnisse *Netzstrategie DHAMK* in einen grösseren Rahmen. Organisatorisch wird damit Schritt 10 des Aktionsplans Netzstrategie («langfristig ausgerichtete Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, mit Einbezug des Vereins St. Galler Rheintal und der Gemeinde Widnau»; vgl. Kap. 8.6.4) erfüllt. Mit diesen neuen planerischen Voraussetzungen drängt sich auf, die weiteren konzeptionellen und Massnahmen-spezifischen Aufgaben der Netzstrategie Raum DHAMK im Rahmen des Agglo-Programms Rheintal zu bearbeiten. Dies wurde denn auch vom Steuerungsausschuss m 5. September 2017 so beschlossen.

Netzergänzung

Angesichts der Einschätzung der Region und in Übereinstimmung mit dem Kanton St. Gallen sowie dem Land Vorarlberg besteht im Mittelrheintal ein überlokales Durchgangsverkehrsproblem.

Das Zukunftsbild des „Vereins „Agglo Rheintal“ sieht eine Verbindung Hohenems (A) – Heerbrugg (CH) durch Diepoldsau vor. Ist aber noch nicht verortet. Die Variante Südring kann diese Verortung vornehmen.

Das Raumbild Vorarlberg 2030 hat Handlungsraum „Verbindung Hohenems (A) – Heerbrugg (CH)“ definiert. Die Verkehrsverbindung soll gestärkt / ausgebaut werden. (Strasse, Schiene, Radroute)

Der Südring in Diepoldsau ist die Voraussetzung für eine talquerende Verbindung der Hangkante (A) zur Hangkante (CH) indem die auf der Schweizerseite befindlichen Dörfer Altstätten, Marbach, Rebstein, Balgach an das österreichische Autobahnnetz angeschlossen werden kann.

Rahmenbedingungen seitens ASTRA

Der Netzbeschluss Nationalstrasse sieht heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor. Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag. Das bedeutet, dass bis zur Aufnahme der Verbindung oder zumindest des zusätzlichen Anschlusses ins Nationalstrassennetz für notwendige nachfolgende Vertiefungsarbeiten und -abklärungen die Zuständigkeiten grundsätzlich weiterhin beim Kanton liegen (Leitung, Finanzierung, Abstimmung mit anderen Planungen, etc.).

Rahmenbedingungen seitens ASFINAG

„Die ASFINAG hält hinsichtlich der im Zuge der Netzstrategie Raum DHAMK ausgearbeiteten Untersuchungen Folgendes fest:

Im Bearbeitungssperimeter (gegenständlicher Untersuchungsraum) ist im aktuellen Bundestrassengesetz keine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten.

Im Hinblick auf die in der vorliegenden Netzstrategie Raum Diepoldsau ermittelten Verkehrsfrequenzen für die untersuchten zusätzlichen Strassenverbindungen erscheint eine Aufnahme einer dieser Varianten ins *hochrangige* Straßennetz als sehr unrealistisch und weitere dahingehende Planungen als verlorener Aufwand.“

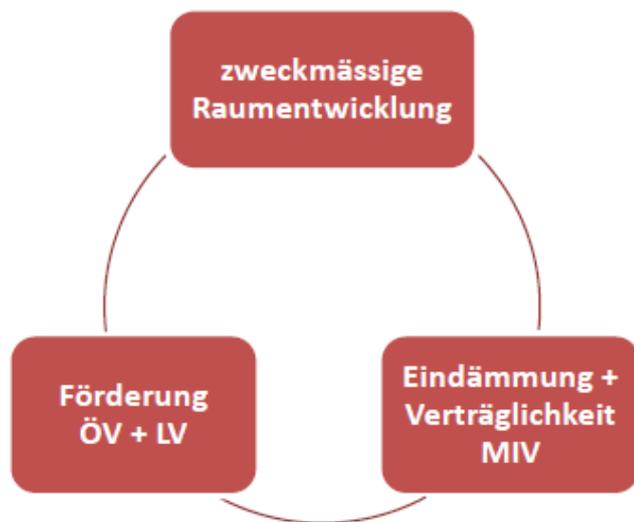
3. Handlungsraum Rheintal

Zukunftsbild der Agglomeration mit den Entwicklungszielen zu Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft

Strategische Handlungsfelder MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Zielsetzung (aus „Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal“)

- **Oberziele der Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen S.68**
- **Zielsetzung der Region S.69 -70**
- **Strategien und Grundhaltung S.71**



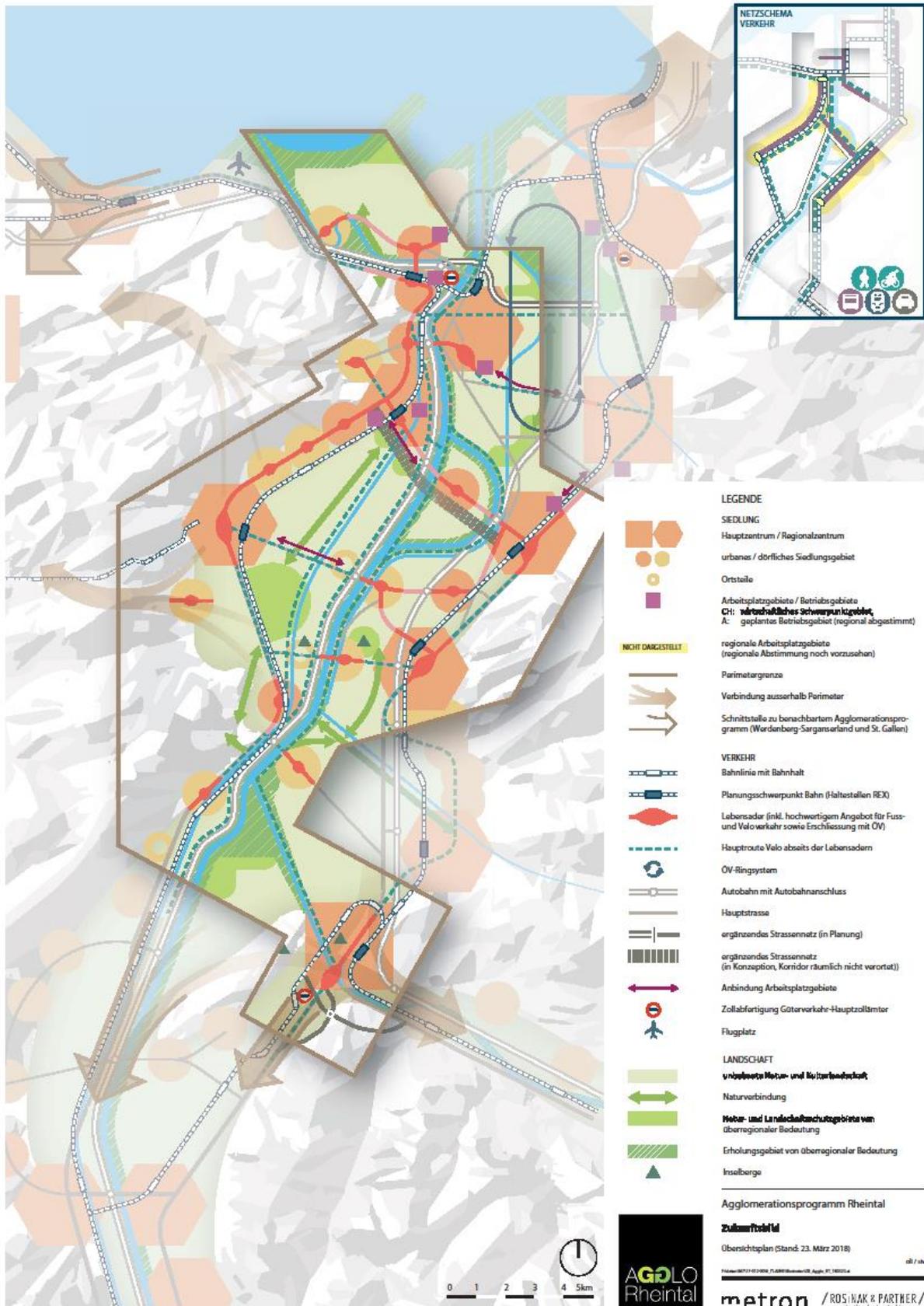
- **Gesamtvision und Grundsätze G1 – G 12 S.72 -77**
- **Gemeinde „3234 Diepoldsau“
Urbanes Siedlungsgebiet S. 78**

Kernthema aus regionaler Sicht: Sorgfältige Gestaltung der neuen Verbindung

Die grosse Herausforderung des gesamten Massnahmenkonzepts betrifft die Präzisierung der Linienführung und detaillierte Gestaltung der Strassenverbindung. Aus regionaler Sicht ist der Einbettung dieses Bauwerks insb. im Bereich der Querung Alter Rhein und beim Freibad Hohenems mit den tangierten Schutz- und Naherholungsgebieten grosse Aufmerksamkeit und die notwendige Sorgfalt zu schenken. Es handelt sich um hochsensible Gebiete; deren Wert soll erhalten und wo tangierende Eingriffe unumgänglich sind durch Kompensationsmassnahmen mindestens ausgeglichen werden.

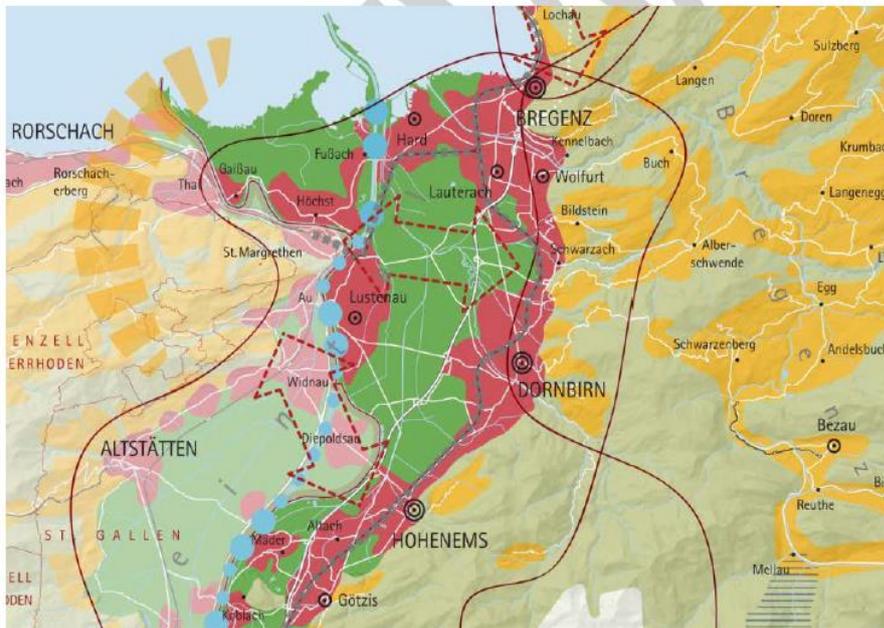
Mit der Weiterführung eines offenen Projektierungsprozesses soll diesen Anliegen Rechnung getragen werden. Nebst den betroffenen Gemeinden sollen dabei für diesen Gestaltungsprozess die weiteren bisherigen Organisationen wiederum in einer Interessengruppe einbezogen werden.

Zukunftsbild Rheintal (Schweiz)



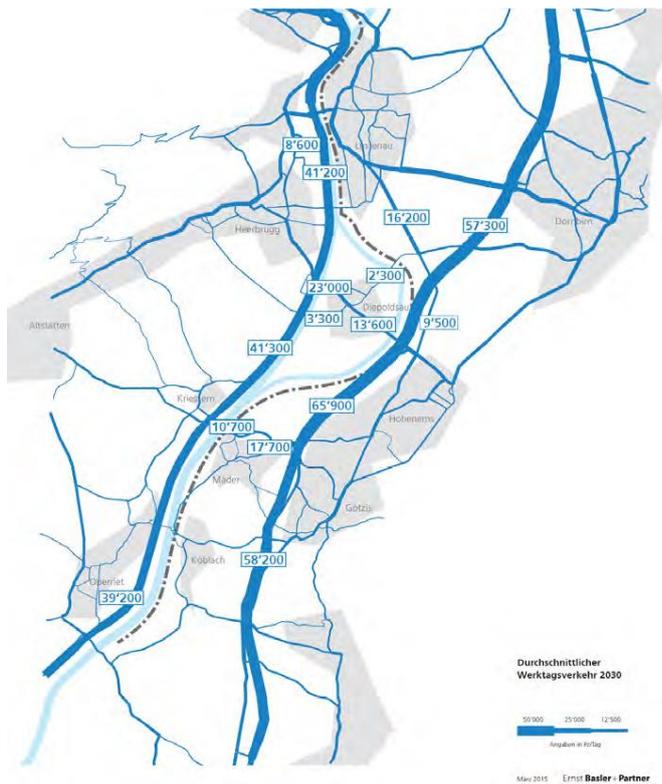
Zukunftsbild Rheintal (Österreich)

Handlungsraum Rheintal.



C.

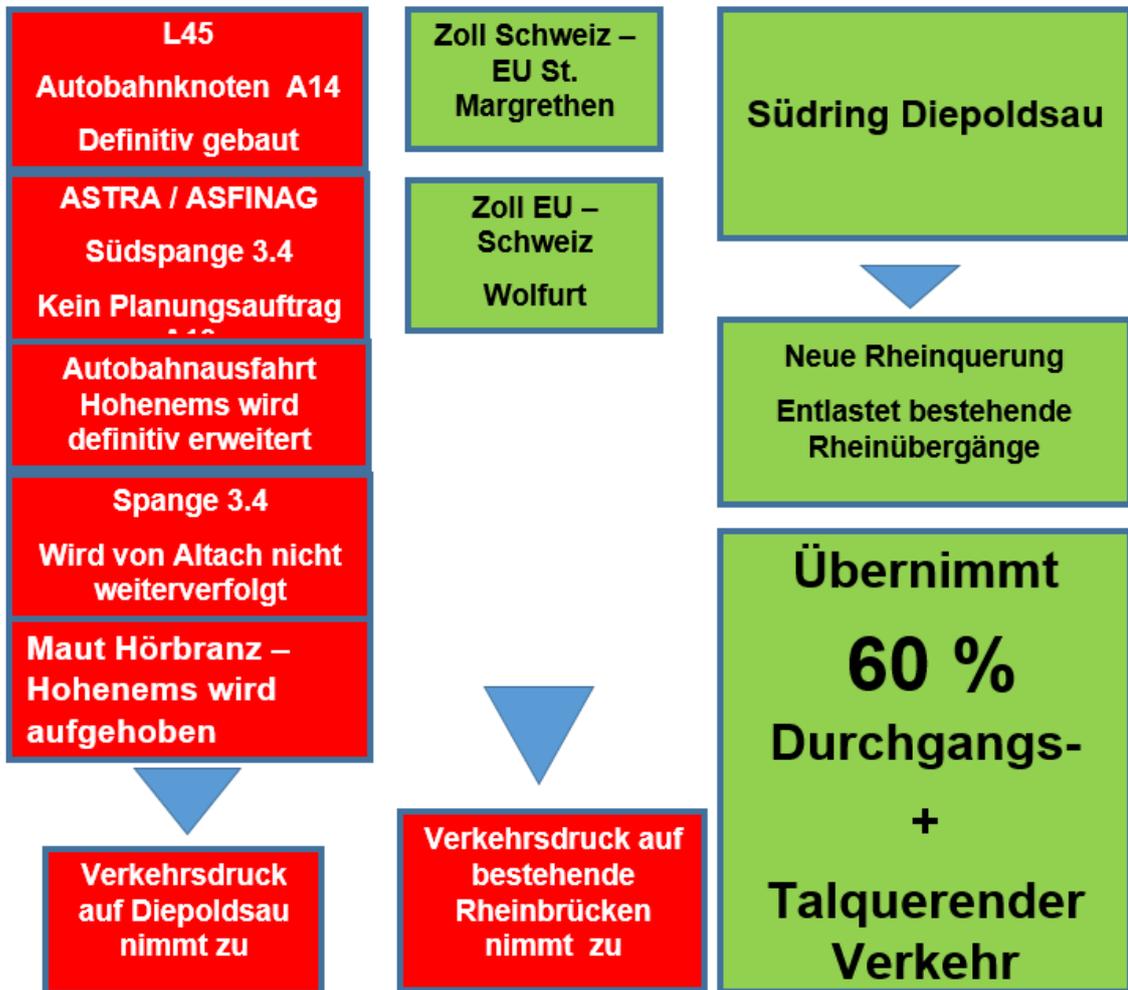
eine Beschreibung des Handlungsbedarfs in den Bereichen Verkehr und Siedlung;



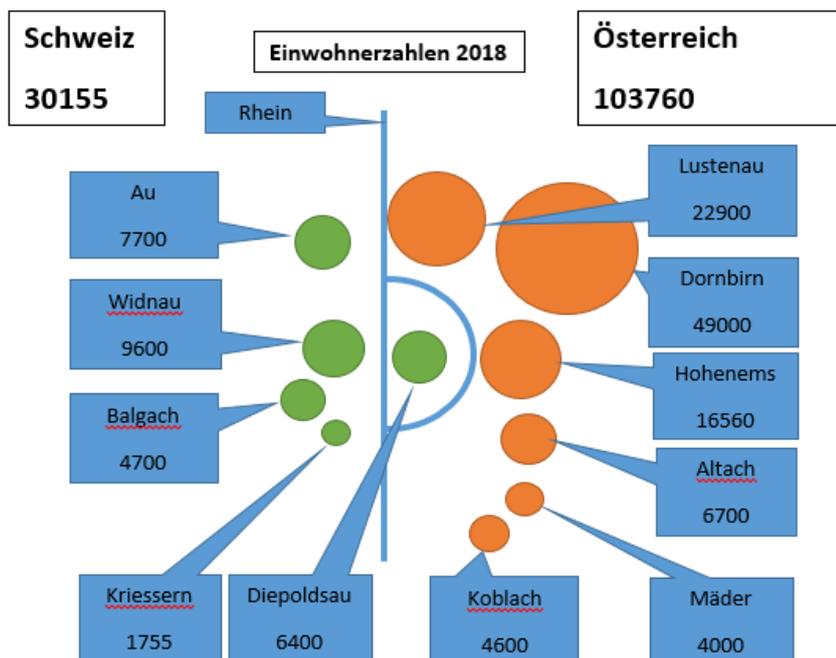
Raum DHAMK vom 28.5.2018 sind die künftigen Verkehrsströme aufgelistet.

**Verkehrsknoten
Schrägseilbrücke 2030: 23000
DTV)
> 22'000 Fz./Tag überlastet
Ausbau oder Alternativroute
gem. Mobilitätsbericht St. Galler
Rheintal**

Eckdaten Verkehr bis 2030



Bevölkerung : Raum Rheintal Mitte



Total : 133 000 Einwohner im unmittelbaren Nähe zu Südring Diepoldsau mit grenzüberschreitendem Verkehr. (Tourismus in Vorarlberg)

Grenzverkehr : EU –Schweiz

Die Funktion der Umfahrungstrasse wird mit der einer Sammelstrasse kombiniert, insbesondere für Strassen, welche eine direkte Erschliessung der Planungsschwerpunkte ab der Autobahn aufweisen.

Mit neuen Strassen mit hauptsächlichem Umfahrungscharakter zur Entlastung der Siedlungsgebiete und Lenkung des MIV auf die HVS und Autobahnen.

Die Verkehrslenkung begünstigt die Nutzung der Autobahn für den Ziel/Quell-Verkehr und einen Teil des Binnenverkehrs. Die Nutzung von urbanen Sammelstrassen mit Umfahrungsfunctionen wird durch die Verkehrslenkung begünstigt (Dosieranlagen, Verkehrssteuerung an Knoten, Buspriorisierung). Auf den zentralen Hauptachsen fliesst der Verkehr verträglich, flüssig und stetig. Der Busverkehr ist priorisiert. Der Fuss- und Veloverkehr geniesst hohen Komfort und hohe Sicherheit.

Oertliche Umfahrungen, mit direkter Erschliessung ab Umfahrungsstrasse von Industriegebieten und Siedlungsschwerpunkten durch Werkverkehrsanschlüsse.

3.1 Projekt 1: Südring Diepoldsau

Umfahrung Südring Diepoldsau - ENTLASTEND UND LENKEND KURZBESCHRIEB

Auf der Durchgangsstrecke Hohenems (A) – Widnau (CH) passieren 22000 Fahrzeug (DTV) den Flaschenhals „Schrägseilbrücke“ Rheinquerung bei Diepoldsau. 60 % Grenzverkehr aus Oesterreich und Deutschland. Der Südring Diepoldsau lenkt sämtlichen Grenzverkehr aus – oder nach Oesterreich um. Vor der Auffahrt auf die A13 wird der Verkehr aufgefächert und auf die Grenznahen Dörfer verteilt. Der Südring Diepoldsau bietet in Zukunft die Möglichkeit sowohl einen Direktanschluss an die CH-Autobahn als auch einen Anschluss an die A- Autobahn A 14 zu realisieren. Eine starke Verbesserung für den Fuss - und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr (Landes-Grenze-überschreitend) ist der Südring Diepoldsau Voraussetzung. Der Südring Diepoldsau ist eine in die Zukunft gerichtete Investition um die Siedlungsentwicklung langfristig nach innen zu ermöglichen. Dank dem neuen Südring Diepoldsau haben... sichere , schnelle

3.2 Projektziele

- Diepoldsau vom Durchgangsverkehr entlasten
- Stau auf der Hohenemserstrasse und Tramstrasse abbauen
- Besseres Zirkulieren der Busse ermöglichen und mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr schaffen Umsteigeeffekt auf öV.
- Talquerender Verkehr erschliessen (Vorarlberg – St.Galler Rheintal Mitte)
- Ist-Analyse: Grundlage Netzstrategie Raum DHAMK (Mai2018) umsetzen

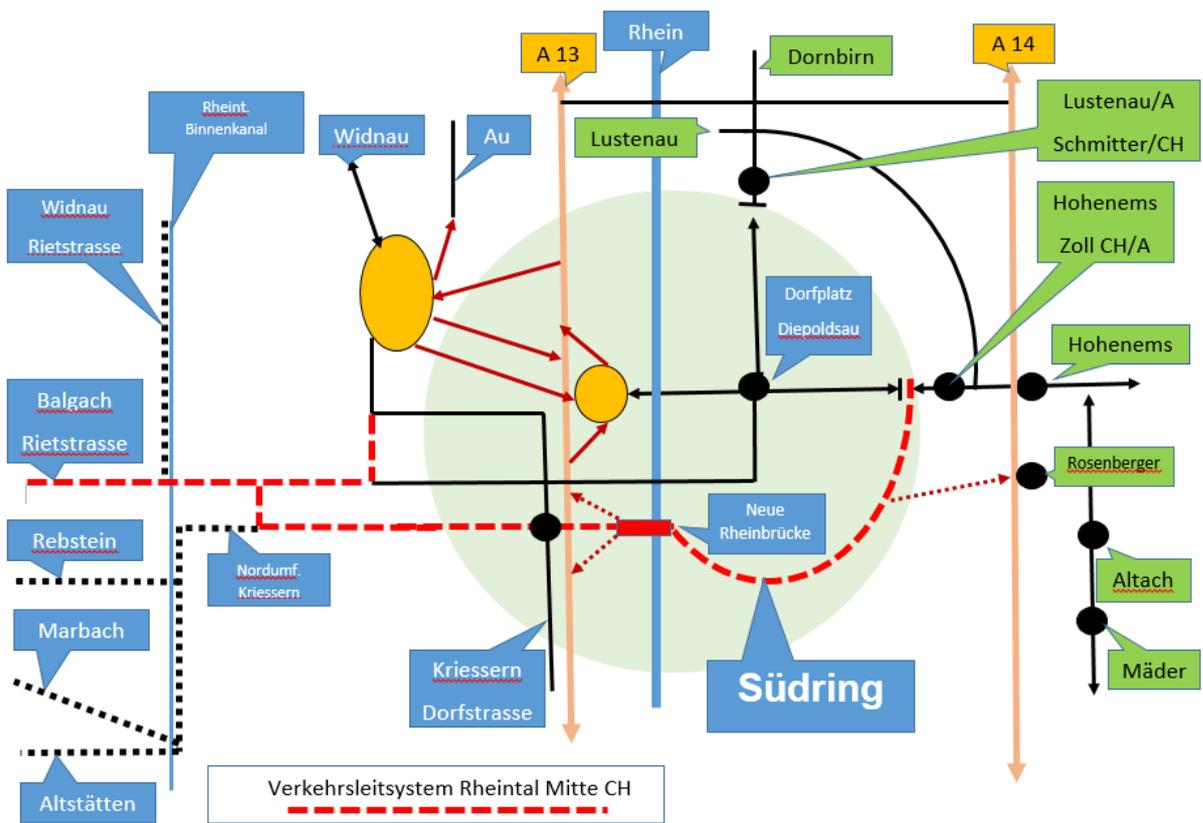
AUSFÜHRUNG

Der Südring wird grösstenteils in einer Tieflage geführt. Der Südring befindet sich an der äussersten, möglichen Peripherie von Diepoldsau in absoluter Nähe zur österreichischen Staatsgrenze. Die Uferwege werden nicht tangiert. Zusammenhängende Landwirtschaftsflächen bleiben erhalten. Es bleibt der grösstmögliche Freiraum nach Innen erhalten. Grösstmögliche Distanz zu den Siedlungsräumen. Die Durchgangsstrasse Diepoldsau wird durch die Verkehrsumlenkung enorm aufgewertet. Der Südring erlaubt eine innere Verdichtung der Wohnräume und durch den stark reduzierten Durchgangsverkehr wird der öV besonders begünstigt. Eine Schnellradroute lässt sich einführen. Durch die Tieflage und die Strassen-Lage hinter den alten Rheindämme wird die direkte Sicht auf die Strassenführung grösstenteils verhindert.

Die Funktion der Umfahrungstrasse wird mit der einer Sammelstrasse kombiniert, insbesondere für Strassen, welche eine direkte Erschliessung der Planungsschwerpunkte Arbeiten ab der Autobahn aufweisen.

Mit neuen Strassen mit hauptsächlichem Umfahrungscharakter zur Entlastung der Siedlungsgebiete und Lenkung des MIV auf die HVS und Autobahnen.

Verkehrssystem Rheintal Mitte CH



3.3 Massnahmen

Projekt 1: Südring Diepoldsau

Pkt.1: Kreuzung : Hohenemserstrasse /Werkstrasse Kord. 768.338 /249.969

Pkt.2: Neubau Brücke : Beginn: Koord. 766.092 / 249.616

Ende : Koord. 765.737 / 249.714

Pkt.3 :Dorfstrasse Kriessern : Koord. 765.737 / 249.714



Massnahme P01 /1: Südring von Pkt. 1 zu Pkt. 2.

Massnahme P01/2 : Rheinquerung (Neubau Brücke) : Pkt. 2 – Pkt. 3

**Massnahme P01 /3: Südring Anschluss an Dorfstrasse Kriessern mittels
Kreiselpkt. 3**

**In den Massnahmen P01/ 1 - 3: sind die Planung und Bau Fahrradroutes
integriert**

Der Südring nimmt den talquerend Verkehr (von Hangkante zu Hangkante) auf und leitet ihn zu den Autobahnanschlüssen in der Schweiz und Österreich. Ein direkter Anschluss an die beiden Autobahn (CH / A) ist bei einem späteren Zeitpunkt möglich.

3.4 Vorteile Südring

Südring verläuft ausschliesslich auf Diepoldsauerboden

- Starker positiver Einfluss auf öV ,Langsamverkehr, Agglo Grundsätze/Prinzipien
- Kiestransporte nur auf dem Südring
- Knoten Autobahnanschluss A13 /Schrägseilbrücke wird entlastet
- Rietbrücke für Langsamverkehr
- Zentrum Diepoldsau wird aufgewertet
- Bau Südring : zukunftsorientiertes Projekt Kostengünstigste Variante ,
- Kurze Realisierungszeit , Kein Risiko
- Trennwirkung durch Strassen eliminiert (nur Werkseinfahrten, Landw. Betriebe)
- Vorprojekt kann sofort starten –
- 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: 40 % von Verkehrsaufkommen als reiner Internverkehr /hausgemacht)
- 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

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
- Südring allf.Anschluss ab neuer Brücke an A13 möglich
- allf. Anschluss Hohenems : minimalster zusätzlicher Flächenbedarf
- Realisierung innerhalb CH-Gebiet: 8-12 Jahre (s. Netzstrategie S.65) besser, früher möglich 2028

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

Pkt. 3 : Dorfstrasse Kriessern : Koord. 765.737 / 249.714

Pkt. 4 : Nordring Kriessern – Krummensee Korod. 765.067/249.927

Pkt. 5 : Nordring-Kanalweg Koord. 764.141 / 250.251

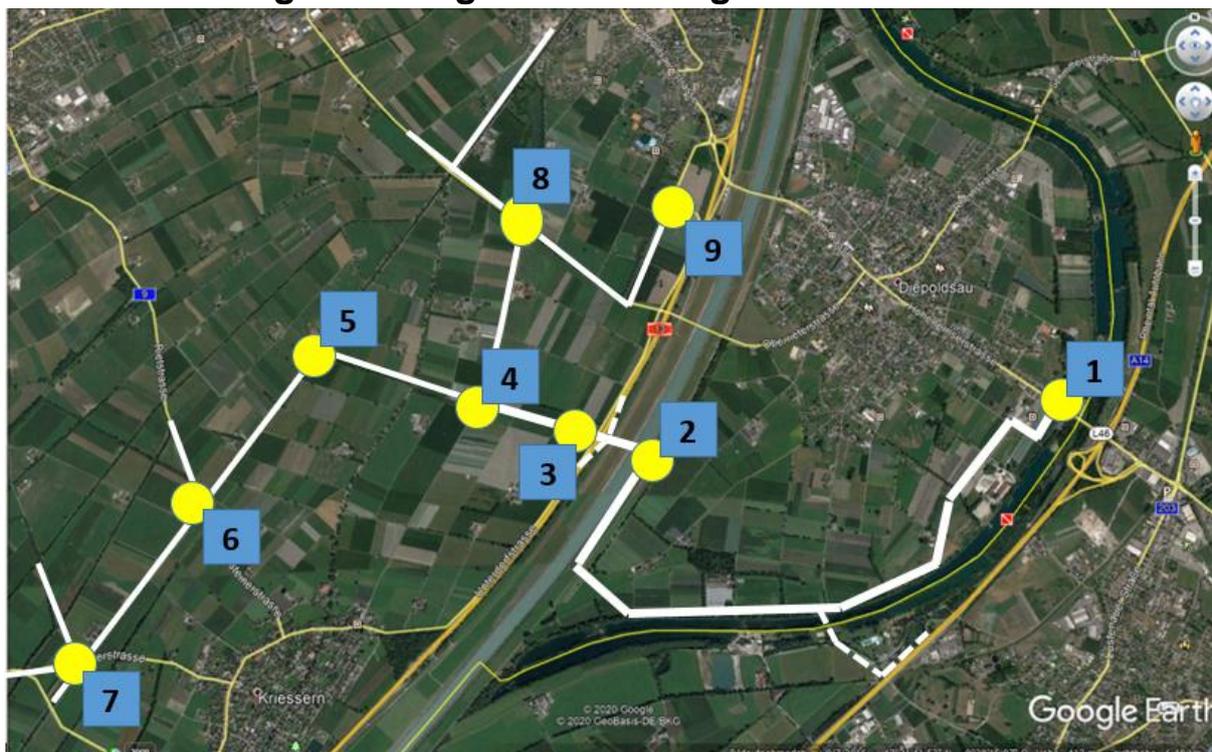
Pkt. 6 : Rebsteinerstrasse – Kanalweg Koord. 762.729/248/151

Pkt. 7 : Kreissnerstrasse –Kanalweg Koord. 765.3034/250.968

Pkt. 8 : Krummensee- Rietstrasse Balgach Koord. 765.889 / 250.541

Pkt. 9 : Rietstrasse

Querverbindung von Hangkante zu Hangkante



Balgach – Unterdorfstr.asse Koord. 766.184/251.186

Massnahme P02 /1: Anschluss Nordring Kriessern an Kreissel Dorfstrasse
Kriessern

Pkt. 3 – Pkt.5

Massnahme P02/2 : Sammelstrasse Talquerender Verkehr : Pkt. 5 – Pkt.7

Massnahme P02 /3: Anbindung „Leicaspange an Nordrin Kriessern Pkt. 8- Pkt.4

Massnahme P02 /4: Anbindung „Leicaspange“ an Autobahnanschl.Schweiz

Pkt. 8- Pkt.9

In den Massnahmen P02/ 1 - 4: sind die Planung und Bau Fahrradroutes integriert

3.5 Teilstrategien

Programm Agglomerationsverkehr	Projekt : Südring Diepoldsau
1 Verkehr und Siedlung abstimmen	Lenkt gezielt den Verkehr –Landesgrenzenüberschreitend auf eine höhere Strassenklasse. (Südring) Fördert die Siedlungsentwicklung nach innen
2 Verkehrsmittel effizient einsetzen	Ist Voraussetzung für einen in der Zukunft funktionierenden öffentlichen Verkehr. Nimmt Staubildung weg – Zuverlässig Transport zu S-Bahn Knoten Heerbrugg
3 Siedlung nach innen	Verläuft absolut an der äussersten Peripherie. (Landesgrenze). Kreuzt keine Strassen Nimmt Werkverkehr auf Siedlung nach innen wird künftig nie gefährdet
4 Verkehrslösung finanzieren	Hoher Nutzwert ist ausgewiesen . Auswertung Indikatoren durch Kanton SG definiert.
5 Siedlungs - und Landschaftsqualität erhöhen	Verläuft grösstenteils in Tieflage , äussersten Peripherie. (Landesgrenze). Grösst mögliche Distanz zu bestehenden Siedlungsräumen
6 Ueber die Grenze zusammenarbeiten	Das Zukunftsbild des Vereins „AGGLO Rheintal“ sieht eine Verbindung Hohenems (A) – Heerbrugg (CH) vor. Raumbild Vorarlberg : Handlungsraum Rheintal-Verbindung Hohenems (A) – Heerbrugg (CH) Netzstrategie Raum DHAMK : G Grenzüberschreitend entwickelt. Sämtlich betroffenen Gemeinden wurden einbezogen. Siehe Bericht 25. Mai 2019

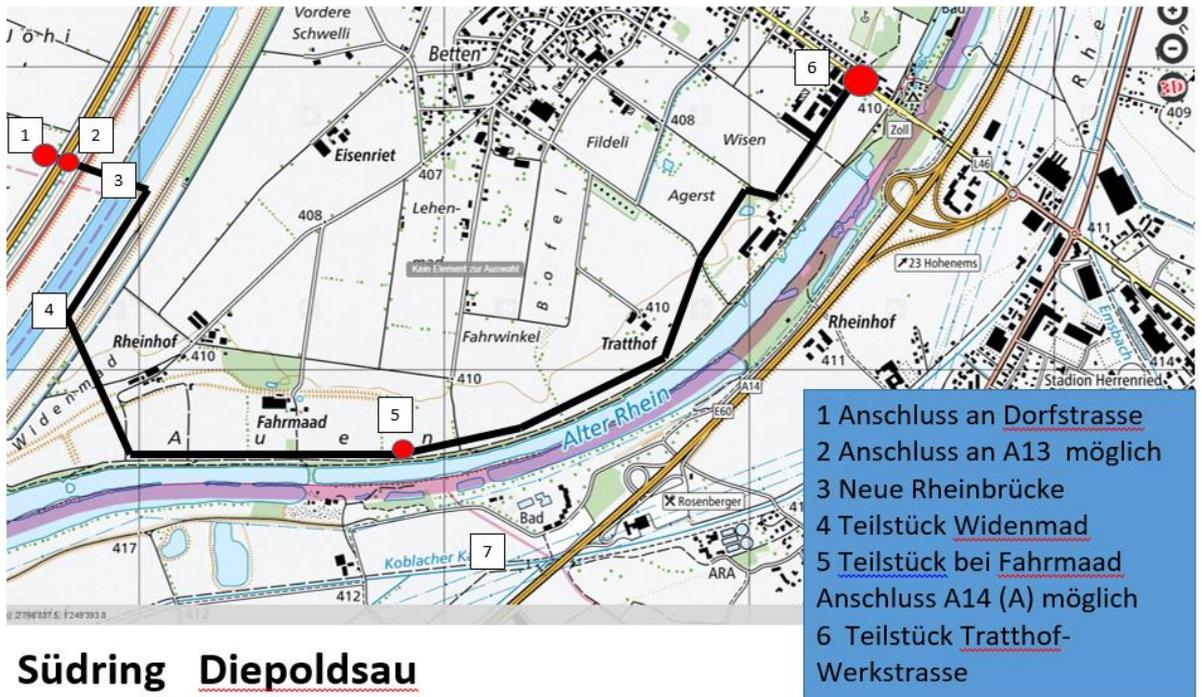
Netzstrategie Raum DHAMK		Projekt : Südring Diepoldsau	
Situations analyse. Ziele	Diese sind deutlich stärker innerhalb der Landesgebiete auf den beiden Seiten der Grenze, als über die Grenze hinweg. Dabei spielen nebst den Handelsgütern auch die lokalen resp. regionalen Kiestransporte eine starke Rolle betreffend die Belastung der Siedlungsgebiete.	3	„Alle Kiestransporte aus Hohenems werden auf den Südring geleitet. Auch Kiestransporte mit Bestimmungsort Diepoldsau“

	Auffällig ist die starke ungleichmässige Belastung der Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit ca. 23'000 Fahrzeugen DWV westlich Diepoldsau Richtung Widnau und ca. 13'600 Fahrzeugen DWV beim Zoll Hohenems. Im Natur- und Siedlungsraum bestehen Zäsuren durch Rhein, Hochleistungsstrassen und Landesgrenzen	4	SüdRing verläuft nur auf Gemeindegebiet“ SüdRing –Regime ergibt nur internen Verkehr. Max. 9600 Fahrz/ Tag (DTV) 13600 Fahrz.DWV am Zoll werden umgeleitet Und nach Rheinquerung aufgefächert
	Anhang A4 zeigt die heutigen grenzüberschreitenden Strassengütertransporte, unterteilt nach Handelsgütern und Kiestransporten sowie die geplanten Routen für zukünftige Zollübertritte.	5	„Zollübertritte werden in Wolfurt künftig abgewickelt“ „Kiestransporte aus Österreich nur über SüdRing möglich.“
Strategievarianten	Bei deren Entwicklung wird der Fokus vorerst auf die drei einzelnen Aufgaben Diepoldsau entlasten, Betriebsgebiete erschliessen und LKW-Abfertigung optimieren gelegt.	5	„ Südring entlastet Diepoldsau zu 60 % “ Betriebsgebiete sind mit Werkstrassensanschlüssen an den SüdRing angeschlossen. LKW Abfertigung in Wolfurt“
S1: ÖV-„Befreiungsschlag“	Erwartete Effekte: - Steigerung der Zuverlässigkeit - Minimierung Umweltbeeinträchtigung - Aufwertung der Siedlungsgebiete	6	„ SüdRing entlastet Durchgangsverkehr zu 60 %. ÖV ohne Stau auf Busspur unterwegs, Siedlungsgebiete werden entlastet, Gemeinde ohne Durchgangsverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“

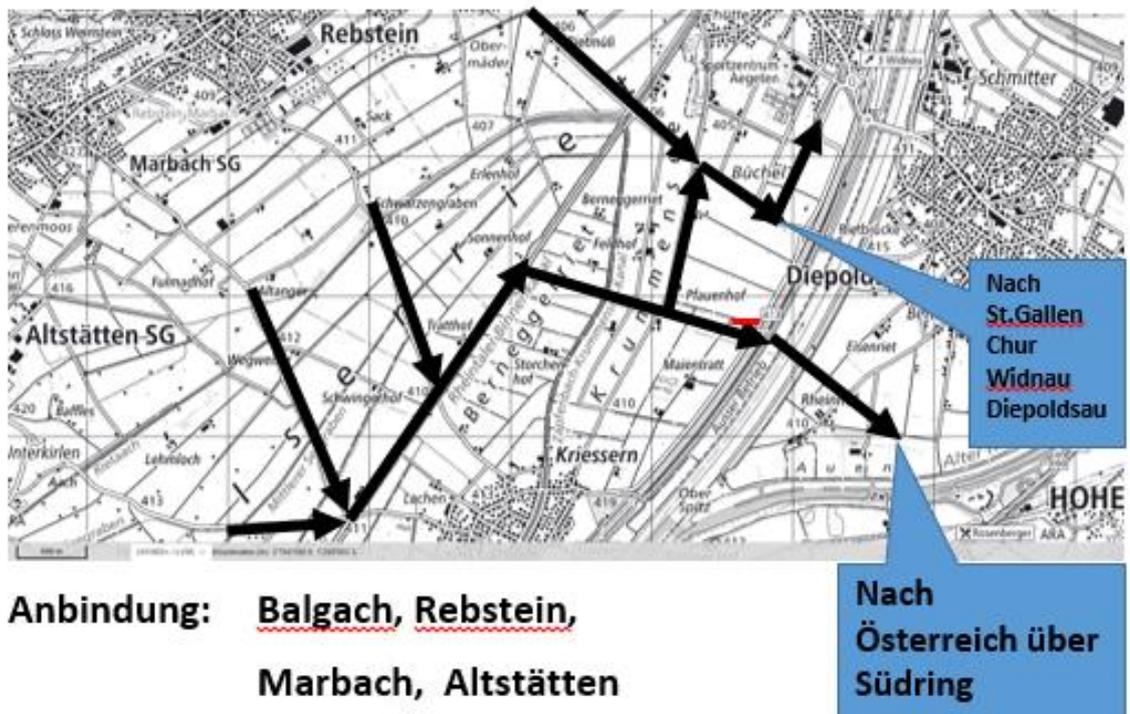
	- Attraktivierung der Standortgunst		
S2: Optimierung bestehendes System	Erwartete Effekte: - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - Knotenoptimierungen - Anpassungen Verkehrsregime - Optimierung Zollabfertigung	6	„Ortsdurchfahrt um 60% reduziert! Knoten vor Schrägseilbrücke wird massiv entlastet, die Anpassung des Verkehrsregime ermöglicht erst die optimale Verkehrsumleitung. Zollabfertigung in Wolfurt. Stauraum auf Südring vorhanden“
S3: Strassen- verbindung zwischen beiden Rheinseiten	Erwartete Effekte: - Verkürzung der Reisezeiten - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Aufwertung der Siedlungsgebiete - Attraktivierung der Standortgunst		„Staubildung wird stark reduziert. Verkehrssicherheit auf Schnellstrasse wesentlich höher als auf Hauptstrasse (siehe Statistik) Gemeinde ohne Durchgansverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“
Verkehrliche Wirkungen	Die L45 wird im Referenzzustand 2030 als realisiert vorausgesetzt, MK 3.1, MK3.2, MK3.3 und MK3.8 liegen im Einflussbereich dieser geplanten L45. Für die MK3.1 und MK3.8 wird der Ausbau vom $\frac{3}{4}$ Anschluss zum Vollanschluss L45 im Rahmen von Flankierenden Massnahmen angenommen, im Gegensatz zu den Varianten MK3.2 bis MK3.7. Dieser Ausbau vom $\frac{3}{4}$ Anschluss zum Vollanschluss L45 wurde im Verkehrsmodell für MK3.1 und MK3.8	11	„Der anfallende Verkehr auf L45 Richtung Schweiz wird über den Südring aufgefächert. SüdRing – Regime ergibt die mit Abstand effizienteste Entlastungswirkung auf den heutigen Durchgansverkehr. „

	<p>entsprechend berücksichtigt. Die grösste Entlastungswirkung zeigt sich für MK3.2 und MK3.3. Diese beiden Varianten leiten den heutigen Durchgangsverkehr durch Diepoldsau am effizientesten Weg von der Tram- und Hohenemsstrasse. Die zwischen Diepoldsau und Kriessern gelegenen Netzverbindungen gemäss MK3.4, MK3.5 und MK3.6 entlasten die Ortsdurchfahrt Diepoldsau weniger, entlasten dafür auch Kriessern. Die stärkste Bündelung von Verkehrsströmen weist die Verbindung gemäss MK3.4 mit einem DWV von ca. 14'300 Fahrzeugen pro Tag auf.</p>		
--	---	--	--

3.6 Kartographische Darstellung

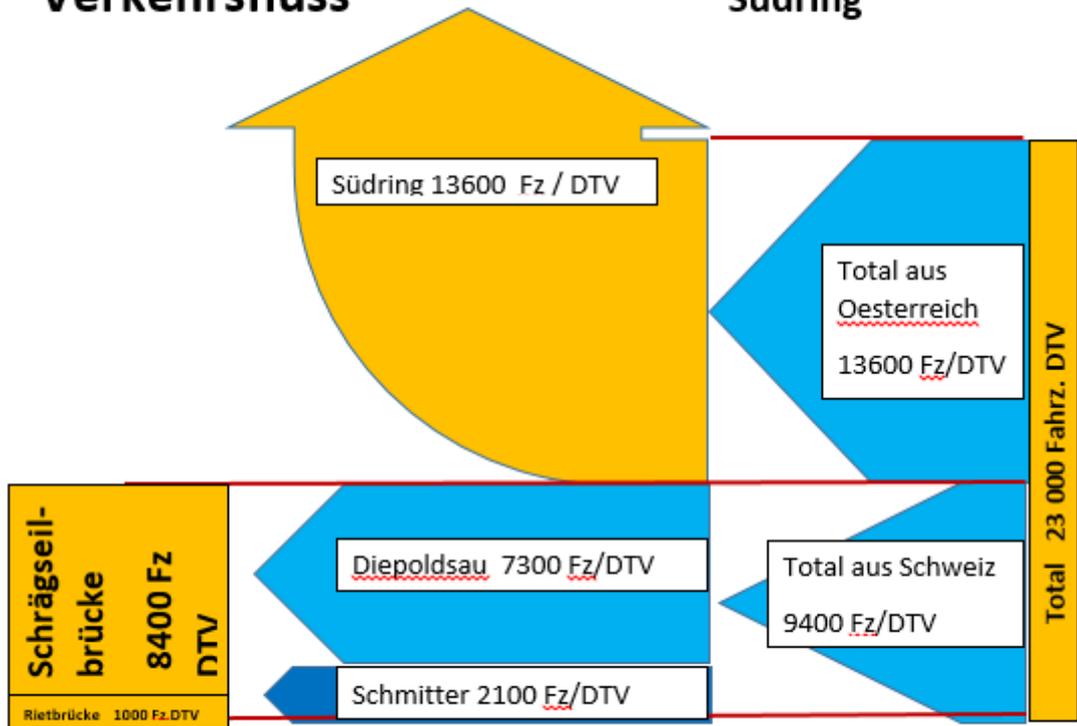


Südring Diepoldsau

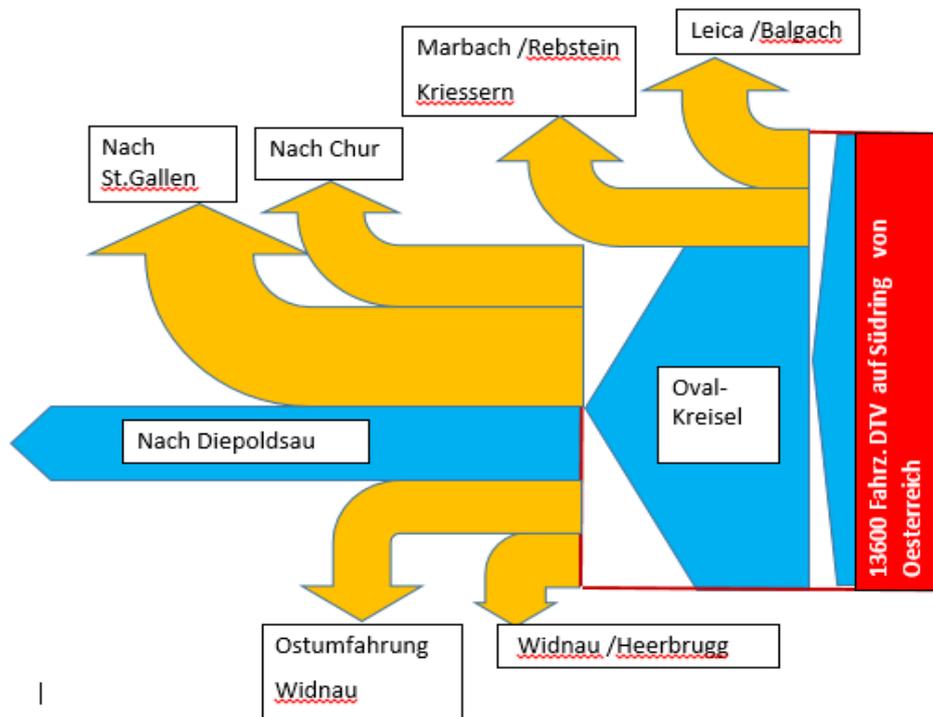


Verkehrsfluss

Südring



Verkehrsfluss von Südring auffächern



3.7 Der Verein Agglo Rheintal beantragt beim Bund: AP4 A-Massnahme

Basis: Masterplan Agglo Rheintal / Verkehrsleitsystem 9444 Diepoldsau /Raumbild Vorarlberg

Massnahme P01 /1: Südring von Pkt. 1 zu Pkt. 2.

Massnahme P01/2 : Rheinquerung (neubau Brücke) : Pkt. 2 – Pkt. 3

Massnahme P01/3: Südring Anschluss Dorfstrasse Kriessern mittels Kreisel Pkt. 3

In den Massnahmen P01/ 1 -3: sind die Planung und Bau Fahrradrouen integriert

3.8 Der Verein Agglo Rheintal beantragt beim Bund: AP5 B-Massnahme

Massnahme P02 /1: Anschluss Nordring Kriessern an Kreissel Dorfstrasse Kriessern Pkt. 3 – Pkt.5

Massnahme P02/2 : Sammelstrasse Talquernder Verkehr : Pkt. 5 – Pkt.7

Massnahme P02 /3: Anbindung „Leicaspange an Nordrin Kriessern Pkt. 8- Pkt.4

Massnahme P02 /4: Anbindung „Leicaspange“ an Autobahnanschl.Schweiz Pkt. 8- Pkt.9

In den Massnahmen P02/ 1 - 4: sind die Planung und Bau Fahrradrouen integriert

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Verein Agglomeration Rheintal AP 4 / AP 5

INFORMATIONEN

info@rheintal.com

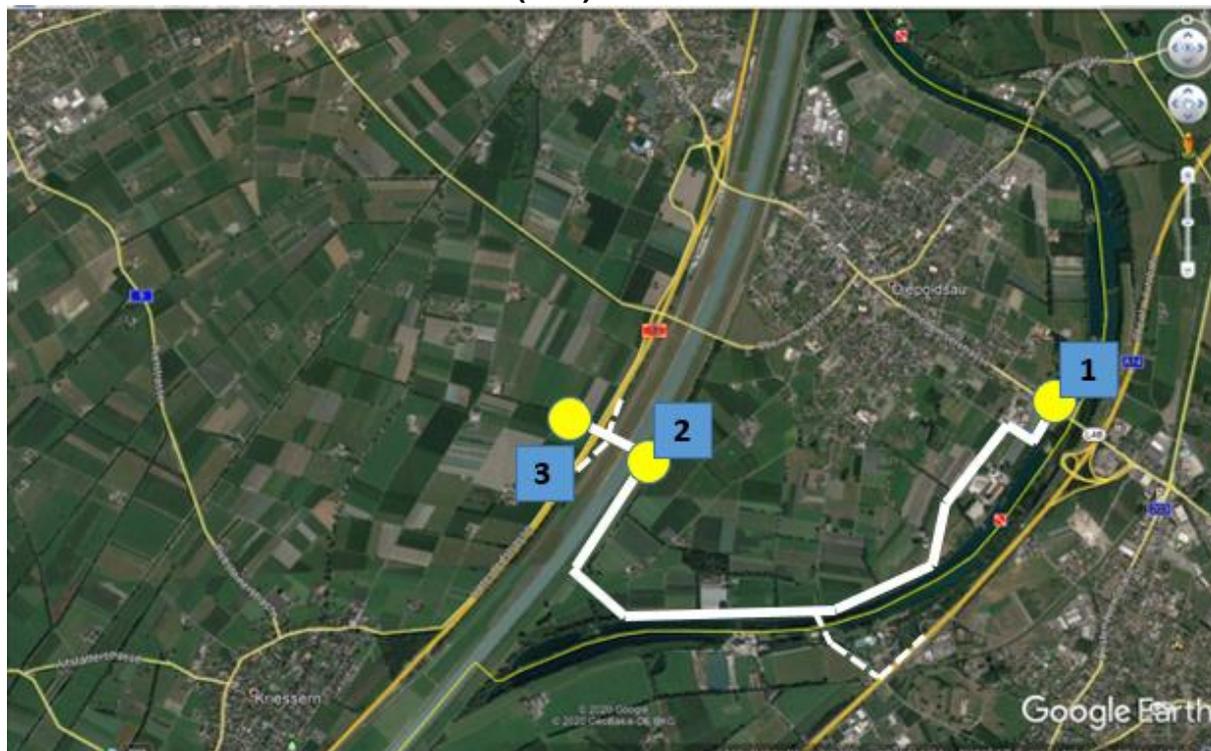
Verein Agglomeration Rheintal

3.9 Massnahmen Einzel

Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse/Hohenemserstrasse Diepoldsau

Massnahme : P01 /1 Bau Umfahrungsstrasse „Südring“

Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P01/1 (Quelle: Google Earth) Pkt. 1 – Pkt. 2

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die kantonsstrassenseitige Hauptverbindung von Diepoldsau (Zollübergang Hohenems) nach Widnau führt über die Hohenemserstrasse und Tramstrasse. Die Verkehrsbelastungen (Schrägseilbrücke) sind bereits heute (2019) mit 21746 Fahrzeuge DTV extrem hoch. Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werktag 23.Aug.2019). Bis 2030 werden 23000 Fahrzeuge DTV erwartet. (siehe Netzbericht Raum DHAMK vom 28.Mai 2018). Während den Hauptverkehrszeiten gibt es im Zentrum von Diepoldsau bereits heute regelmässig Verkehrsstau. Ohne Verkehrsmassnahmen werden diese in den kommenden Jahren noch wesentlich stärker ausfallen . Entsprechend ist ein Handlungsbedarf vorhanden.

Zielsetzung:

- Die Verkehrsüberlastung auf der Hohenemserstrasse und Tramstrasse Diepoldsau soll mit geeigneten verkehrlichen wie raumplanerischen Massnahmen abgebaut werden.
- Der Durchgangsverkehr soll vom Ortszentrum Diepoldsau ferngehalten werden.
- Die Ortsdurchfahrt in Diepoldsau wird attraktiver und die neue Zentrumsgestaltung aufgewertet.

Massnahmen:

- Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse soll der Durchgangsverkehr in Diepoldsau entlastet werden.
- Die Umfahrung verläuft vom Kreuzungspunkt Hohenemserstrasse/Werkstrasse, südlich, möglichst weitgehend nahe der Staatsgrenze sowie dem Verlauf des alten Rhein. Diese Strassenführung ist der grösstmögliche auf Schweizerboden Verlauf. Dadurch wird die Siedlungsplanung nach innen für immer ermöglicht.
- Die Machbarkeit der Umfahrung konnte nachgewiesen und das Kosten/Nutzungsverhältnis erwies sich als das beste der untersuchten Varianten im Netzbericht Raum DHAMK .
- Die Strassenführung , grösstenteils Tieflage ergibt eine hohe Zielerfüllung in Betrachtung Der Gesellschaft, Wirtschaft,Umwelt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2021

Baubeginn: 2023

Inbetriebnahme : 2028

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

40 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %)

Anteil Bund: 40 %

Priorität

A-Liste / Reifegrad : 1

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Bau einer Umfahrungsstrasse ist der Zündfunke für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Altstätten , Marbach, Rebstein, Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altach, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht. Umfahrungsstrasse ermöglicht Ausbau ds öffentlichen Bussbetriebes. Umfahrungsstrase ist langfristig die optimale Lösung. Heute kann diese Umfahrung ohne wesentliche Hindernisse gebaut werden. Falls kein Richtplan für ein Freihaltekorridor erstellt wird, kann durch eine bauliche Veränderung in der Umgebung das ganze für die Zukunft verunmöglich gemacht werden.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Umfahrung wird die Hohenemserstrasse/Tramstrasse 60 % entlastet. 2019: 21746 Fahrzeuge DTV . Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werktag 23.Aug.2019)

Die Stausituationen können eliminiert werden und die Verkehrsqualität wird im Zentrum von Diepoldsau massiv verbessert. Dies wird langfristig gewährt, weil nur noch interner Verkehr die Strassen von Diepoldsau belastet wird. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die Attraktivität des Dorfzentrums als Lebens –und Aufenthaltsraum nimmt mit der Entlastungsstrasse massiv zu. Die Wohnstandorte im Zentrum werden aufgewertet. Durch die Umfahrungsstrasse können Industrie und Gewerbe künftig direkt durch Werkseinfahrten auf die Umfahrung geleitet werden. Die Umfahrungsstrasse befindet sich am äussersten Peripherie des Dorfes , nahe an der Staatsgrenze. Dadurch wird das Siedlungsgebiet im Wachstum nach innen nicht behindert.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher externer Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird. Die Umfahrungsstrasse wird als eine 2-spurige Schnellstrasse (80 km/h) ohne Kreuzung geplant. Die Statistik von Unfallzahlen sind auf Hauptstrassen wesentlich höher als auf einer Schnellstrasse.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Die Menschen werden extrem vom Verkehrslärm entlastet, weil die Umfahrungsstrasse den grösstmöglichen Abstand zu den Siedlungsbauten einnimmt.

Allerdings werden für Umfahrungsstrassen Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen, wenn der Bau in Tieflage erfolgt und den Grundwasserspiegel berücksichtigt wird.

Eine UVP / Europa (Beim Bau - Autobahn Anschlusspunkt : Rheintal Mitte in Österreich sie befindet sich in ca. 4 km Entfernung zu Umfahrungsstrasse) in ähnlichem Umfeld lässt den Bau des Anschlusses zu.

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

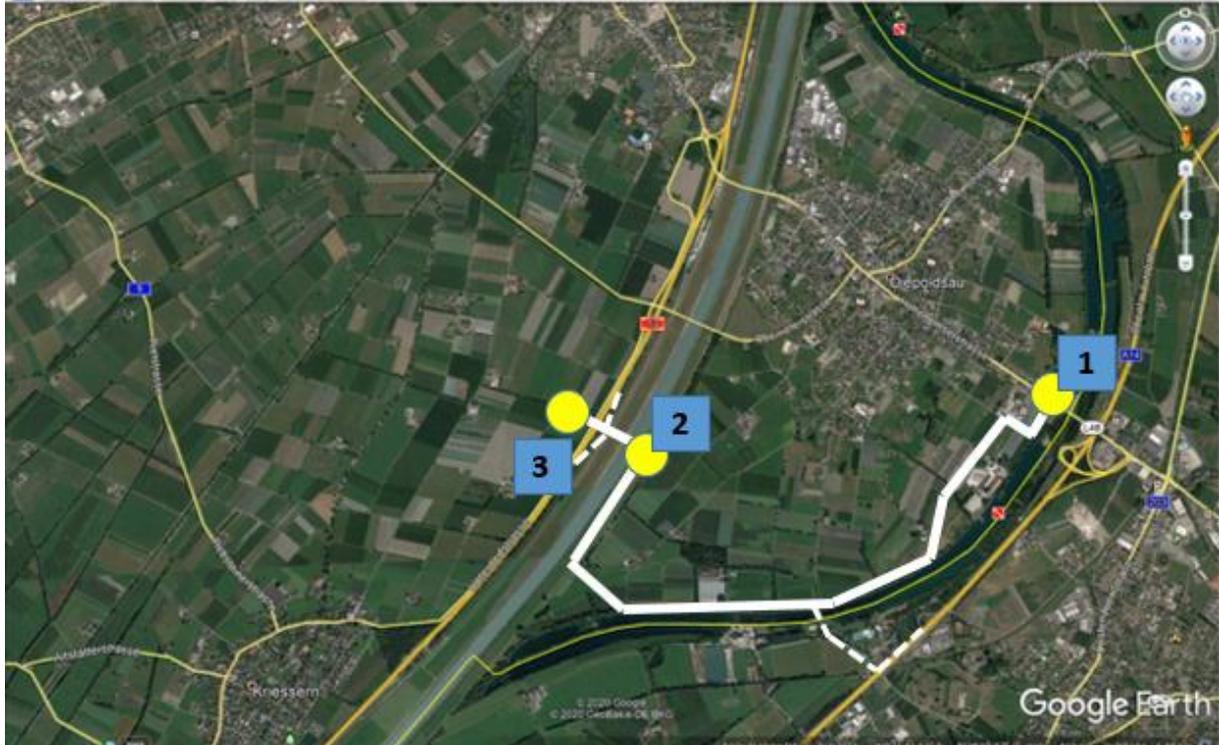
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

**Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Initiativkomitee Südring
Diepoldsau**

**Jakob Sieber Präsident Initiativekom. Nollenstrasse 1 9444 Diepoldsau
Eugen Spirig Vice – Präs. Initiativ.Kom.**

Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse /Hohenemserstrasse Diepoldsau

Massnahme : P01 /2 Bau Brücke Rheinquerung/Querung A13
Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P01/2 (Quelle: Google Earth) Pkt. 2 – Pkt. 3

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die kantonsstrassenseitige Hauptverbindung von Diepoldsau (Zollübergang Hohenems) nach Widnau führt über die Hohenemserstrasse und Tramstrasse. Die Verkehrsbelastungen (Schrägseilbrücke) sind bereits heute (2019) mit 21746 Fahrzeuge DTV extrem hoch. Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werktag 23.Aug.2019). Bis 2030 werden 23000 Fahrzeuge DTV erwartet. (siehe Netzbericht Raum DHAMK vom 28.Mai 2018). Während den Hauptverkehrszeiten gibt es im Zentrum von Diepoldsau bereits heute regelmässig Verkehrsstau. Ohne Verkehrsmassnahmen werden diese in den kommenden Jahren noch wesentlich stärker ausfallen . Entsprechend ist ein Handlungsbedarf vorhanden.

Zielsetzung:

- Die Verkehrsüberlastung auf der Hohenemserstrasse und Tramstrasse Diepoldsau soll mit geeigneten verkehrlichen wie raumplanerischen Massnahmen abgebaut werden.
- Der Durchgangsverkehr soll vom Ortszentrum Diepoldsau ferngehalten werden.
- Die Ortsdurchfahrt in Diepoldsau wird attraktiver und die neue Zentrumsgestaltung aufgewertet.

Massnahmen:

- Mit dem Bau neuen Rheinquerung soll die Verkehrsbelastung der bestehenden Schrägseilbrücke entlasten.
- Sämtlicher Verkehr Schweiz – Österreich wird über die neu zu erstellende Brücke geleitet. Der Südring (P01/1) übernimmt diesen Verkehrsfluss. Ebenso den Verkehr aus Österreich. Kein Durchgangsverkehr in Diepoldsau
- Die neue Rheinquerung entlastet auch die bestehende alte Rheinbrücke Rietstrasse in Richtung Balgach. Diese Brücke kann für den Langsamverkehr komplett, abgeschottet vom grossen Verkehr, umfunktioniert werden.
- Die neue Rheinbrücke ist der Übernahmepunkt für den talquerenden Verkehr

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2021

Baubeginn: 2023

Inbetriebnahme : 2028

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

15 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %)

Anteil Bund: 40 %

Priorität

A-Liste / Reifegrad : 1

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Bau einer Umfahrungsstrasse mit der neuen Rheinquerung ist der Zündfunke für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Altstätten , Marbach, Rebstein, Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altsch, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die neue Rheinquerung unterstützt und ist Voraussetzung für die Massnahme P01/1.

Durch die Umfahrung wird die Hohenemserstrasse/Tramstrasse 60 % entlastet.
2019: 21746 Fahrzeuge DTV . Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werktag 23.Aug.2019)

Die Stausituationen können eliminiert werden und die Verkehrsqualität wird im Zentrum von Diepoldsau massiv verbessert. Dies wird langfristig gewährt, weil nur noch interner Verkehr die Strassen von Diepoldsau belastet wird. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die neue Rheinquerung ermöglicht zudem den Ausbau des öffentlichen Busbetriebes von Ost / West . (Dornbirn (A) – Altstätten (CH) ohne Belastung des Verkehrs- Knoten in Heerbrugg.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die neue Rheinquerung übernimmt den Verkehr von der Umfahrungsstrasse. Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher externer Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird. Die Umfahrungsstrasse wird als eine 2-spurige Schnellstrasse (80 km/h) ohne Kreuzung geplant. Die Statistik von Unfallzahlen sind auf Hauptstrassen wesentlich höher als auf einer Schnellstrasse.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Die neue Rheinquerung benötigt minimale neue Ressourcen. Der Neubau kann in die geplante Renaturierung des Rheines (Rhesi) ohne Problem integriert werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen, kann in die Renaturierung des Rheines eingeplant werden.

Sonstiges

Literatur/Grundlegendokumente

- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

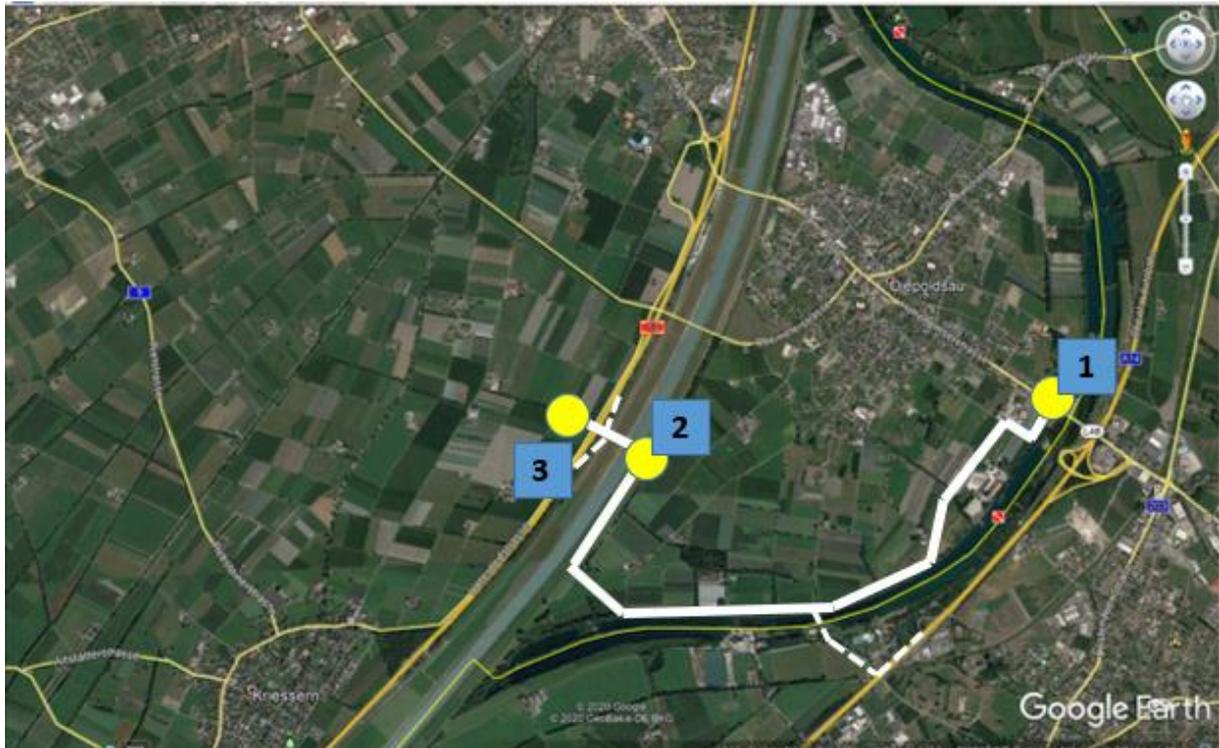
Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse /Hohenemserstrasse Diepoldsau

Massnahme : P01 /3 Bau Verteilkreisel Dorfstrasse Kriessern

Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P01/3 (Quelle: Google Earth) Pkt. 3

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die kantonsstrassenseitige Hauptverbindung von Diepoldsau (Zollübergang Hohenems) nach Widnau führt über die Hohenemserstrasse und Tramstrasse. Die Verkehrsbelastungen (Schrägseilbrücke) sind bereits heute (2019) mit 21746 Fahrzeuge DTV extrem hoch. Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werntag 23.Aug.2019). Bis 2030 werden 23000 Fahrzeuge DTV erwartet. (siehe Netzbericht Raum DHAMK vom 28.Mai 2018). Während den Hauptverkehrszeiten gibt es im Zentrum von Diepoldsau bereits heute regelmässig Verkehrsstau. Ohne Verkehrsmassnahmen werden diese in den kommenden Jahren noch wesentlich stärker bemerkbar sein. Entsprechend ist ein Handlungsbedarf vorhanden. Der Kreisel Pkt.3 übernimmt den Verkehr der Umfahrungsstrasse (P01/1 und P01/2) und ermöglicht eine Auffächerung des Verkehrs von der Umfahrungsstrasse zur Entlastung aller umliegenden Kreuzungspunkte.

Zielsetzung:

- Die Verkehrsüberlastung auf der Hohenemserstrasse und Tramstrasse Diepoldsau soll mit geeigneten verkehrlichen wie raumplanerischen Massnahmen abgebaut werden.
- Der Durchgangsverkehr soll vom Ortszentrum Diepoldsau ferngehalten werden.
- Die Ortsdurchfahrt in Diepoldsau wird attraktiver und die neue Zentrumsgestaltung aufgewertet.
- Auffächerung des Verkehrs von der Umfahrungsstrasse zur Entlastung aller umliegenden Kreuzungspunkte.

Massnahmen:

- **Mit dem Bau eines neuen Kreisels soll die Verkehrsbelastung der angrenzenden Verkehrskreuzungen im Umfeld durch eine Auffächerung entlastet werden.**
- **Der Kreisel (Pkt.3) übernimmt den Verkehr über die neue Rheinbrücke .**

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale **Tiefbauamt** St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2021

Baubeginn: 2023

Inbetriebnahme : 2028

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

5 Mio sFr

Genauigkeit (+/- 30 %)

Anteil Bund: 40 %

Priorität

A-Liste / Reifegrad : 1

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Bau einer Umfahrungsstrasse mit der neuen Rheinquerung ist der Zündfunke für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Altstätten , Marbach, Rebstein, Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altach, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht. Der Kreisel (P01/3) ist ein Bestandteil um diese zukünftige Anbindung zu ermöglichen.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Der neue Kreisel (P01/3) unterstützt und ist Voraussetzung für die Massnahme P01/1, P01/2.

Durch die Umfahrung wird die Hohenemserstrasse/Tramstrasse 60 % entlastet.
2019: 21746 Fahrzeuge DTV . Jahreshöchst/Tag: 27916 Fahrzeuge (Werktag 23.Aug.2019)

Die Stausituationen können eliminiert werden und die Verkehrsqualität wird im Zentrum von Diepoldsau massiv verbessert. Dies wird langfristig gewährt, weil nur noch interner Verkehr die Strassen von Diepoldsau belastet wird. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Der neue Kreisel ermöglicht zudem den Ausbau des öffentlichen Busbetriebes von Ost / West . (Dornbirn (A) – Altstätten (CH) ohne Belastung des Verkehrsknoten in Heerbrugg.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die neue Rheinquerung übernimmt den Verkehr von der Umfahrungsstrasse. Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher externer Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird. Die Umfahrungsstrasse wird als eine 2-spurige Schnellstrasse (80 km/h) ohne Kreuzung geplant. Die Statistik von Unfallzahlen sind auf Hauptstrassen wesentlich höher als auf einer Schnellstrasse.

Keisel ermöglicht eine optimale Auffächerung des Verkehrs. Dies ergibt eine massive Beruhigung auf die angrenzenden Anschlüsse.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Der neue Kreisel benötigt entsprechende Bodenressourcen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen.

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg

- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

Massnahme : P02 /1 Strassenführung neu „Nordring“ Kriessern
Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P02/1 (Quelle: Google Earth) Pkt. 3 – Pkt. 5

Massnahmenbeschrieb

Einleitung:

Die Aufnahme des Verkehrs aus der Umfahrungsstrasse (P01/1,P01/2,P01/3) soll aufgefächert werden. Durch diese Auffächerung entsteht die Möglichkeit die Dörfer an der schweizerischen Hangkante – Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach- mit den österreichischen Dörfer und Städte : wie Hohenems, Lustenau, Dornbirn, Altach direkt zu Verbinden. Dabei das Dorf Kriessern durch eine Nordumfahrung nicht belastet. Der Durchgangsverkehr Kriessern heute 2019: Kriessern Seegraben: 8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019) stark reduziert.

Zielsetzung:

- Talquerender Verkehr aufnehmen
- Dorf Kriessern stark entlasten
- öV in Ost-West Richtung aufnehmen (Dornbirn-Altstätten)

Massnahmen:

- Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse soll der Durchgangsverkehr in Kriessern entlastet werden.
- Verkehr von Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach übernehmen.
- Anschluss an Kreisel (P01/3) Dorfstrasse Kriessern Pkt.3

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2025

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme : 2033

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

4 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %) Anteil Bund: 40 %

Priorität

B-Liste / Reifegrad : 2

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Bau einer Umfahrungsstrasse Nord in Kriessern ist für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Altstätten , Marbach, Rebstein, Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altach, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht. Umfahrungsstrasse Nord ermöglicht Ausbau des öffentlichen Bussbetriebes. Umfahrungsstrase Nord ist langfristig die optimale Lösung.

Heute kann diese Umfahrung ohne wesentliche Hindernisse gebaut werden. Falls kein Richtplan für ein Freihaltekorridor erstellt wird, kann durch eine bauliche Veränderung in der Umgebung das ganze für die Zukunft verunmöglicht gemacht werden.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Umfahrung wird die Durchfahrt in Kriessern stark reduziert. Kriessern besitzt mit der Umfahrung Nord (neu) und Umfahrung Seegraben Süd optimal entlastet

8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019)

Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die Attraktivität des Dorfzentrums als Lebens –und Aufenthaltsraum nimmt mit der Entlastungsstrasse massiv zu. Die Wohnstandorte im Zentrum werden aufgewertet. Durch die Umfahrungsstrasse können Industrie und Gewerbe künftig direkt durch Werkseinfahrten auf die Umfahrung geleitet werden. Die Umfahrungsstrasse befindet sich an der Peripherie des Dorfes. Dadurch wird das Siedlungsgebiet im Wachstum nach innen nicht behindert.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher externer Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Die Menschen werden extrem vom Verkehrslärm entlastet, weil die Umfahrungsstrasse einen grossen Abstand zu den Siedlungsbauten einnimmt.

Allerdings werden für Umfahrungsstrassen Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen.

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

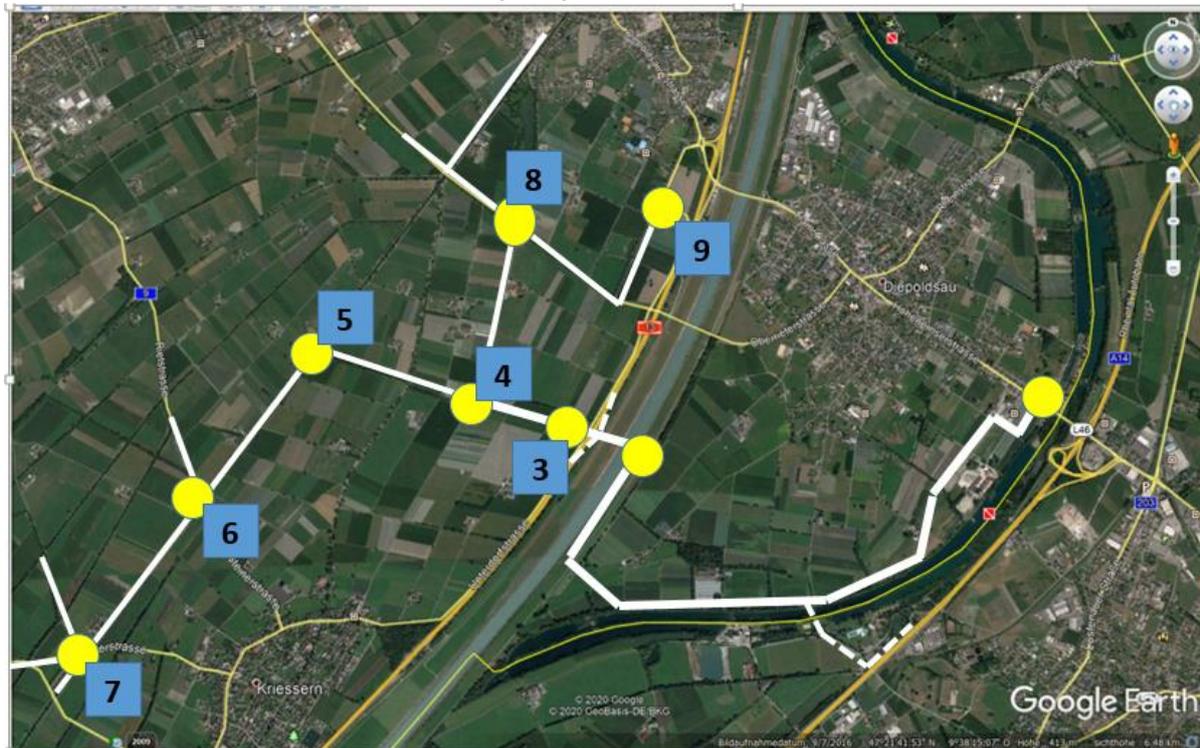
- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

Massnahme : P02 /2 Ausbau Verbindungsstrasse Binnenkanal Kriessern
Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P02/2 (Quelle: Google Earth) Pkt. 5 – Pkt. 7

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Aufnahme des Verkehrs aus der Umfahrungsstrasse (P01/1,P01/2,P01/3) soll aufgefächert werden. Durch diese Auffächerung entsteht die Möglichkeit die Dörfer an der schweizerischen Hangkante – Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach- mit den österreichischen Dörfer und Städte : wie Hohenems, Lustenau, Dornbirn, Altach direkt zu Verbinden. Dabei das Dorf Kriessern durch eine Nordumfahrung nicht belastet. Der Durchgangsverkehr Kriessern heute 2019: Kriessern Seegraben: 8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019) stark reduziert.

Zielsetzung:

- Talquerender Verkehr aufnehmen
- Strassenführung entlang natürlichen Linien (Binnenkanal) führen.
- Struktur der Felder nicht beeinträchtigen.
- Dorf Kriessern stark entlasten
- öV in Ost-West Richtung aufnehmen (Dornbirn-Altstätten)

Massnahmen:

- Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse soll der Durchgangsverkehr in Kriessern entlastet werden.
- Verkehr von Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach übernehmen.
- Anschluss an Kreisel (P01/3) Dorfstrasse Kriessern Pkt.3

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2025

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme : 2033

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

4 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %)

Anteil Bund: 40 %

Priorität

B-Liste / Reifegrad : 2

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Bau einer Umfahrungsstrasse Nord in Kriessern ist für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Altstätten , Marbach, Rebstein, Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altach, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht. Umfahrungsstrasse Nord ermöglicht Ausbau des öffentlichen Bussbetriebes. Umfahrungsstrase Nord ist langfristig die optimale Lösung.

Heute kann diese Umfahrung ohne wesentliche Hindernisse gebaut werden. Falls kein Richtplan für ein Freihaltekorridor erstellt wird, kann durch eine bauliche Veränderung in der Umgebung das ganze für die Zukunft verunmöglich gemacht werden.

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch die Umfahrung wird die Durchfahrt in Kriessern stark reduziert. Kriessern besitzt mit der Umfahrung Nord (neu) und Umfahrung Seegraben Süd optimal entlastet

8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019)

Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr.

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die Attraktivität des Dorfes als Lebens –und Aufenthaltsraum nimmt mit der Entlastungsstrasse massiv zu. Die Wohnstandorte im Zentrum werden aufgewertet. Durch die Umfahrungsstrasse können Industrie und Gewerbe künftig direkt durch Werkseinfahrten auf die Umfahrung geleitet werden. Die Umfahrungsstrasse befindet sich an der Peripherie des Dorfes. Dadurch wird das Siedlungsgebiet im Wachstum nach innen nicht behindert.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher externer Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse geleitet wird.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Die Menschen werden extrem vom Verkehrslärm entlastet, weil die Umfahrungsstrasse einen grossen Abstand zu den Siedlungsbauten einnimmt.

Allerdings werden für Umfahrungsstrassen Bodenressourcen benötigt, welche durch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden müssen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen.

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

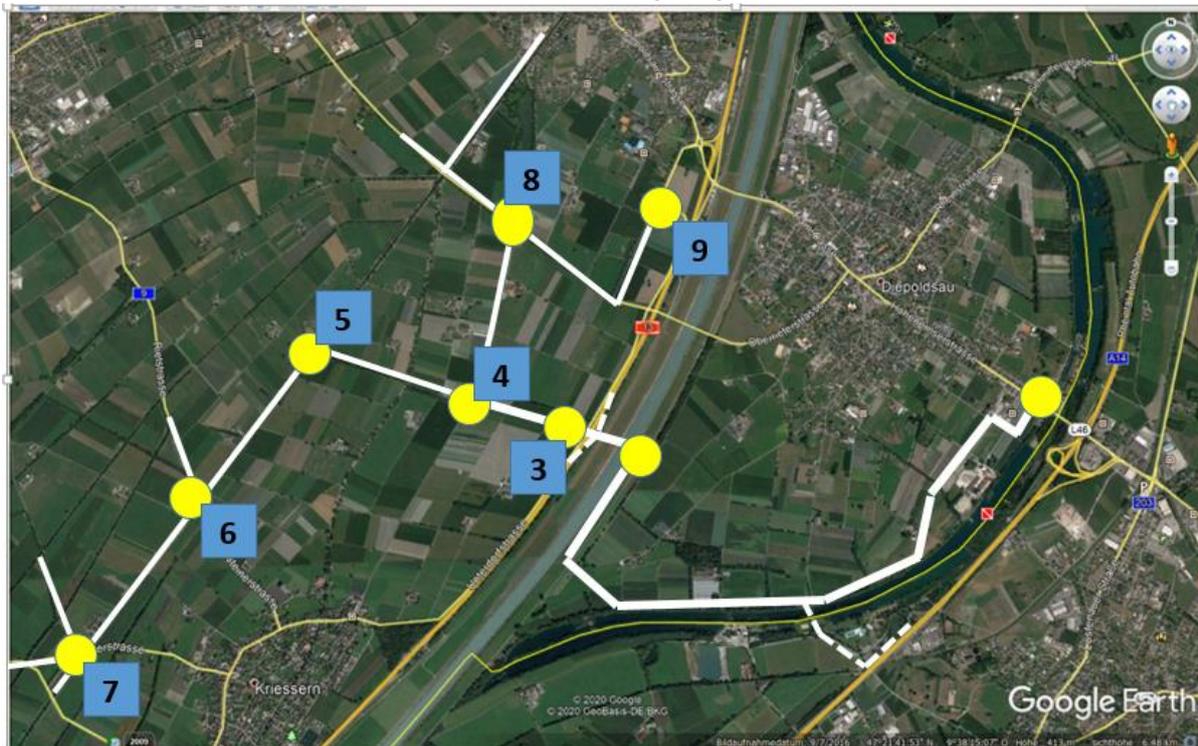
- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

Massnahme : P02 /3 Ausbau Verbindungsstrassr :Rietstrasse / Krummensee
Kriessern Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P02/3 (Quelle: Google Earth) Pkt. 4 – 8

Massnahmenbeschrieb

Einleitung:

Die Aufnahme des Verkehrs aus der Umfahrungsstrasse (P01/1,P01/2,P01/3) soll aufgefächert werden. Durch diese Auffächerung entsteht die Möglichkeit die Dörfer an der schweizerischen Hangkante – Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach- mit den österreichischen Dörfer und Städte : wie Hohenems, Lustenau, Dornbirn, Altach direkt zu Verbinden. Dabei das Dorf Kriessern durch eine Nordumfahrung nicht belastet. Der Durchgangsverkehr Kriessern heute 2019: Kriessern Seegraben: 8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019) stark reduziert. Verkehr aus Richtung Balgach (Leica-Spange) übernehmen. Ein Anschluss an den Oval-Kreisel und Anbindung an die A 13 wird der Verkehr aufgeteilt.

Zielsetzung:

- Talquerender Verkehr aufnehmen
- Dorf Balgach und Knoten Heerbrugg entlasten

Massnahmen:

- Balgach übernehmen.
- Anschluss an Kreisel (P01/3) Dorfstrasse Kriessern Pkt.3

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2025

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme : 2033

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

3 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %) Anteil Bund: 40 %

Priorität

B-Liste / Reifegrad : 2

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Ausbau der vorhandenen Strassen (Rietstrasse, Krummenseestrasse) ist für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Balgach schweizerseitig mit den österreichischen Dörfer Hohenems, Altach, Stadt Lustenau und Dornbirn gegeben. Und die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht

Heute kann diese Umfahrung ohne wesentliche Hindernisse gebaut werden

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch den Ausbau der Rietstrasse kann der Verkehr aus Balgach besser abfliessen.

Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr auf der Linie Heerbrugg -Altstätten

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die Attraktivität für das Leica-Zentrum nimmt massiv zu. Balgach wird als spezialisierter Industriestandort aufgewertet.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrssicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher Verkehr von der Leica-Spange direkt zur Autobahn Schweiz und über die Umfahrungstrasse Diepoldsau nach Österreich geleitet wird.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Die Bodenressourcen können auf einem Minimum gehalten werden, da es sich um Ausbauten oder Sanierungsbauten handelt.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen. Strassen bereits vorhanden

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

Projekt 2: Talquerender Verkehr an Südring anschliessen

Massnahme : P02 /4 Ausbau Rietstrasse Balgach, Anschluss an Oval-Kreisel Widnau

Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Übersichtsplan :Diepoldsau Projekt : P02/4 (Quelle: Google Earth) Pkt. 8-9

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Aufnahme des Verkehrs aus der Umfahrungsstrasse (P01/1,P01/2,P01/3) soll aufgefächert werden. Durch diese Auffächerung entsteht die Möglichkeit die Dörfer an der schweizerischen Hangkante – Altstätten, Marbach, Rebstein , Balgach- mit den österreichischen Dörfer und Städte : wie Hohenems, Lustenau, Dornbirn, Altach direkt zu Verbinden. Dabei das Dorf Kriessern durch eine Nordumfahrung nicht belastet. Der Durchgangsverkehr Kriessern heute 2019: Kriessern Seegraben: 8511 Fahrzeuge DTV (höchste Belastung Werktags: 12046 3.Mai 2019) stark reduziert. Verkehr aus Richtung Balgach (Leica-Spange) übernehmen. Ein Anschluss an den Oval-Kreisel und Anbindung an die A 13 wird der Verkehr aufgeteilt.

Zielsetzung:

- Talquerender Verkehr aufnehmen
- Dorf Balgach und Knoten Heerbrugg entlasten

Massnahmen:

- Balgach übernehmen.
- Anschluss an Ovalkreisel (A13)

Zuständigkeiten

Federführung:

Das kantonale Tiefbauamt St. Gallen ist für die Projektierung, den Bau, den Betrieb und den Unterhalt von Kantonsstrassen verantwortlich.

Beteiligte Stellen

Verein Agglo Rheintal , Gemeinde Diepoldsau

Realisierung

Vorprojekt : 2025

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme : 2033

Richtplan

Muss noch erstellt werden.

Kosten

3 Mio sFr Genauigkeit (+/- 30 %) Anteil Bund: 40 %

Priorität

B-Liste / Reifegrad : 2

Bezug zum Zukunftsbild

Durch den Ausbau der vorhandenen Rietstrasse Balgach ist für eine optimale Anbindung der bergseitigen Gemeinden: Balgach schweizerseitig mit dem Anschluss an das schweizer Autobahnnetz (A13) optimiert. Die Verkehrliche Optimierung für Diepoldsau erreicht, indem die Rietstrasse für den Lagsamverkehr nach Diepoldsau benützt wird.

Heute kann diese Umfahrung ohne wesentliche Hindernisse gebaut werden

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4)

WK 1 : Qualität des Verkehrssystems verbessert

Durch den Ausbau der Rietstrasse kann der Verkehr aus Balgach besser abfliessen.

Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr auf der Linie Heerbrugg -Altstätten

WK 2: Siedlungsgebiet nach innen gefördert

Die Attraktivität für das Leica-Zentrum nimmt massiv zu. Balgach wird als spezialisierter Industriestandort aufgewertet.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Verkehrsicherheit bei der Dorfdurchfahrt wird deutlich erhöht indem sämtlicher Verkehr von der Leica-Spange direkt zur Autobahn Schweiz und über die Umfahrungstrasse Diepoldsau nach Österreich geleitet wird.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Staus werden vermindert und der Verkehrsfluss verstetigt, was sich positiv auf den Energieverbrauch und die Umwelt auswirkt. Die Bodenressourcen können auf einem Minimum gehalten werden, da es sich um Ausbauten oder Sanierungsbauten handelt.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist nachgewiesen. Strassen bereits vorhanden

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente

- Netzbericht Raum DHAMK vom 25.5.2018 (Schlussbericht)
- Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal - Mobilität für Räume und Menschen
- Programms Agglomerationsverkehr - Agglo Rheintal
- Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.19
- Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich
- Raumbild Vorarlberg
- Geoadmin (Bundesamt für Kommunikation (BAKOM))
-

Quantitative Angaben

Kanton St.Gallen Baudepartement , Tiefbauamt : Mobilität und Planung

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss

**Massnahmen zur Aufnahme in die Vernehmlassung beantragt durch:
Initiativkomitee**

**Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch
Umfahrungsstrasse**

Südring Diepoldsau

**Jakob Sieber Präsident Initiativekom. Nollenstrasse 1 9444 Diepoldsau
Eugen Spirig Co – Präs. Initiativ.Kom. Sandstrasse11 9444 Diepoldsau**

3.10 Massnahmenübersicht

Massnahmenübersicht AP 4			
Art.4a	Verkehrsinfrastruktur		Bund Mitfinanzierung
Nr	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio sFr)
P01.1	Bau Umfahrungsstrasse „Südring“	A	40
P01.2	Bau Brücke Rheinquerung/Querung A13	A	15
P01.3	Bau Verteilkreisel Dorfstrasse Kriessern	A	5
	Total A		60
Massnahmenübersicht AP 5			
Art.4a	Verkehrsinfrastruktur		Bund Mitfinanzierung
Nr	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio sFr)
P02.1	Ausbau Nordring Kriessern	B	4
P02.2	Ausbau Verbindungsstrasse Binnenkanal Kriessern	B	4
P02.3	Ausbau Verbindungsstrassr :Rietstrasse / Krummensee Kriessern	B	3
P02.4	Ausbau Rietstrasse Balgach,Anschluss an Oval-Kreisel Widnau	B	3
	Total B		14

	Massnahmenübersicht AP 4		
Art.4b	Verkehrsinfrastruktur		
Nr	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio sFr)
P03.1	Zentrumsgestaltung Diepoldsau	A	xx
P03.2	Anpassung Kantonsstrasse	B	xx
Po3.3	Anpassung Grenzübergang Schmitter	B	xx
	Massnahmenübersicht AP 5		
Art.4b	Siedlungsstruktur		
P04.1	Verdichtung gem. Ortsplanung in Auftrag	A	xx
P04.2	Freiräume innerhalb der Siedlungsgrenzen	B	xx

xx :noch nicht definiert

Der Verein Agglo Rheintal beantragt beim Kanton St.Gallen: AP4 A-Massnahme

Basis: Masterplan Agglo Rheintal / Verkehrsleitsystem 9444 Diepoldsau /Raumbild Vorarlberg

**Südring Diepoldsau übernimmt Grenzüberschreitender Verkehr aus Österreich und leitet in auf eine höhere Strassenklasse. (Südring)
Die Strassenführung wurde mit folgenden Mobilitätsberichten gegenübergestellt.**

Netzbericht Raum DHAMK 28.Mai 2018

Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau 25.Jan.2019

Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal

Agglomerationsprogramm AP4 4.Mai 2018

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

4. Berichte im Anhang

4.1 Die Netzstrategie Raum DHAMK beschreibt Planungsstand .

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Grundlage für die Kosten-Nutzen Berechnung dient das Berechnungsverfahren mit Hilfe der Indikatorenblätter des Kantons St.Gallen Tiefbauamt.

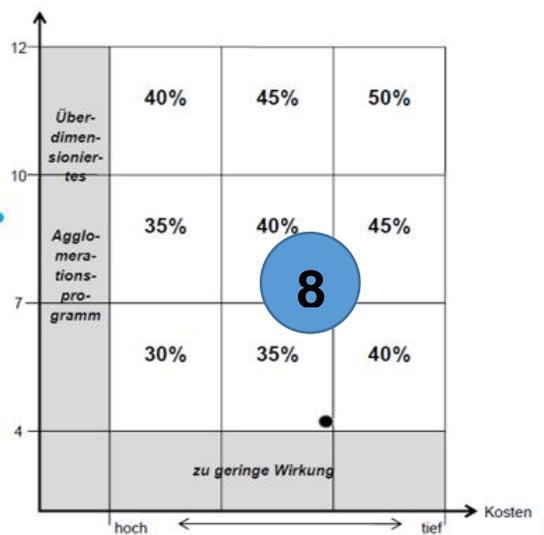
Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Beurteilung
Südring

	Wirksamkeitskriterium	Nutzen	
WK1	Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	3	2
WK2	Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2	3
WK3	Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	3	3
WK4	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	0	0
UR	Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0	0
Total Nutzen		<u>Pkte</u> 8	8

Kosten / Nutzen : Aggloprogramm

Beitragszahlung Bund



Bundesanteil

40 %

Nutzwertanalyse Zusammenzug

Basis: Raum Netzstrategie DHAMK 28.Mai 2018

Grundlage: Original Indikatorentabelle

Kanton St. Gallen

Variante	Nutzwertpunkte total	Rang
3.3	424	2
3.3 lang	408	3
3.4 Süd	160	4
3.5	-116	5
Südring Bewertung	1158	1

Berechnungstabellen, detailliert nach den einzelnen Teilzielen. siehe Anhang

Sämtliche aufgeführten Massnahmen befinden sich innerhalb des schweizerischen Grenzgebietes.

Bau und Finanzierung durch Schweizer Gremien.

a. Vorprojekt

AP4 – Massnahmen befinden sich 100% auf Gebiet der Schweiz, mit starker Auswirkung auf den Grenzüberschreitenden Verkehr. (Pendler und Tourismus)

Südring übernimmt sämtlichen Verkehr von und nach Öesterreich im Bereich Rheintal Mitte.

Die Investitionskosten /Massnahme überschreiten die 50 Mio sFr – Grenze nicht.

Anhang

Literaturübersicht:

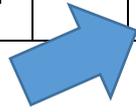
- in Netzstrategie Raum DHAMK 28.Mai 2018
- in „Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau“ 25.Jan.19
- in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal
- Im Agglomerationsprogramm AP4 4.Mai 2018
- Im Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK)
- 160111 Indikatorenblätter Kanton St.Gallen Tiefbau /Nutzwertanalyse

Bild/Karten – Nachweise:

4.2 Generationenkohärenz; Abstimmung auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.

4.2.1 Was bewirkt Südring in der Netzstrategie Raum DHAMK

Thema	Auszug Netzstrategiebericht Raum DHAMK 28.Mai 2018	Seite	Einflussnahme SüdRing Diepoldsau
Die Aufgaben der Netzstrategie Raum DHAMK	Die Stossrichtungen der Untersuchung werden mit folgenden drei Aufgaben charakterisiert (S. Zusammenfassung Strategiebericht) (1) Wie kann das Siedlungsgebiet von Diepoldsau möglichst entlastet werden, ohne dabei die Gemeinden im mittleren Rheintal zusätzlich zu belasten, und wie können gleichzeitig übergeordnete verkehrliche Effekte entsprechend gelenkt werden? (2) Wie können die verkehrintensiven Nutzungen und Betriebsgebiete optimal an das	Zus.f assg. S. I	(1)Die verkehrlichen Wirkungsanalysen zeigen, dass die Wirkung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Diepoldsau umso stärker ist, je näher eine neue Strasse bei der zu entlastenden Siedlungsdurchfahrt liegt, und je besser die neue Strasse an das bestehende Netz angeschlossen wird. „Anschluss an Unterdorfstrasse entlastet Ortsdurchfahrt“ (2)“ Entflechtung Knotenpunkt vor Schrägseilbrücke ergibt optimalerem Anschluss an die Autobahn. “



	<p>übergeordnete Netz angeschlossen werden?</p> <p>– Makroebene: Optimale Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn (v.a. A14) unter Einbezug des geplanten neuen Anschlusses L45</p> <p>– Mikroebene: Kapazität und Leistungsfähigkeit der Anschlüsse</p> <p>(3) Wie kann die LKW-Abfertigung mittelfristig bis zur Realisierung „Autobahnverbindung“1 optimiert werden und welche Bedürfnisse müssen dabei berücksichtigt werden?</p>		<p>„Geschlossener Zollübergang für LKW/PW lenkt Verkehr aus L45 auf den Südring ->Autobahn“</p> <p>(3) LKW Abfertigung künftig in Wolfurt</p>
Situationsanalyse. Ziele	<p>Diese sind deutlich stärker innerhalb der Landesgebiete auf den beiden Seiten der Grenze, als über die Grenze hinweg. Dabei spielen nebst den Handelsgütern auch die lokalen resp. regionalen Kiestransporte eine starke Rolle betreffend die Belastung der Siedlungsgebiete.</p>	3	<p>„Alle Kiestransporte aus Hohenems werden auf den Südring geleitet.</p> <p>Auch Kiestransporte mit Bestimmungsort Diepoldsau“</p>
	<p>Auffällig ist die starke ungleichmässige Belastung der Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit ca. 23'000 Fahrzeugen DWV westlich Diepoldsau Richtung Widnau und ca. 13'600 Fahrzeugen DWV beim Zoll Hohenems. Im Natur- und Siedlungsraum bestehen Zäsuren durch Rhein, Hochleistungsstrassen und Landesgrenzen</p>	4	<p>Südring verläuft nur auf Gemeindegebiet“</p> <p>Südring –Regime ergibt nur internen Verkehr. Max. 9600 Fahrz/ Tag (DTV)</p> <p>13600 Fahrz.DWV am Zoll werden umgeleitet</p> <p>Und nach Rheinquerung aufgefächert</p>
	<p>Anhang A4 zeigt die heutigen grenzüberschreitenden Strassengütertransporte, unterteilt nach Handelsgütern und Kiestransporten sowie die geplanten Routen für zukünftige Zollübertritte.</p>	5	<p>„Zollübertritte werden in Wolfurt künftig abgewickelt“</p> <p>„Kiestransporte aus Österreich nur über Südring möglich.“</p>
Strategievarianten	<p>Bei deren Entwicklung wird der Fokus vorerst auf die drei einzelnen Aufgaben Diepoldsau entlasten, Betriebsgebiete erschliessen und LKW-Abfertigung optimieren gelegt.</p>	5	<p>„Südring entlastet Diepoldsau zu 60 %“</p> <p>Betriebsgebiete sind mit Werkstrassensanschlüssen an den Südring angeschlossen.</p> <p>LKW Abfertigung in Wolfurt“</p>
S1: ÖV-„Befreiungsschl ag“	<p>Erwartete Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Zuverlässigkeit - Minimierung Umweltbeeinträchtigung - Aufwertung der Siedlungsgebiete - Attraktivierung der Standortgunst 	6	<p>„Südring entlastet Durchgangsverkehr zu 66 %.</p> <p>öV ohne Stau auf Busspur unterwegs, Siedlungsgebiete werden entlastet, Gemeinde ohne Durchgangsverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“</p>
S2: Optimierung bestehendes System	<p>Erwartete Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - Knotenoptimierungen - Anpassungen Verkehrsregime - Optimierung Zollabfertigung 	6	<p>„Ortsdurchfahrt um 60% reduziert!</p> <p>Knoten vor Schrägseilbrücke wird massiv entlastet, die Anpassung des Verkehrsregime ermöglicht erst die optimale Verkehrsumleitung.</p>

			Zollabfertigung in Wolfurt. Stauraum auf Südring vorhanden“
S3: Strassenverbindung zwischen beiden Rheinseiten	Erwartete Effekte: - Verkürzung der Reisezeiten - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Aufwertung der Siedlungsgebiete - Attraktivierung der Standortgunst		„Staubildung wird stark reduziert. Verkehrssicherheit auf Schnellstrasse wesentlich höher als auf Hauptstrasse (siehe Statistik) Gemeinde ohne Durchgansverkehr wird Attraktiv für den Wohnraum.“
Verkehrliche Wirkungen	Die L45 wird im Referenzzustand 2030 als realisiert vorausgesetzt, MK 3.1, MK3.2, MK3.3 und MK3.8 liegen im Einflussbereich dieser geplanten L45. Für die MK3.1 und MK3.8 wird der Ausbau vom ¾ Anschluss zum Vollanschluss L45 im Rahmen von Flankierenden Massnahmen angenommen, im Gegensatz zu den Varianten MK3.2 bis MK3.7. Dieser Ausbau vom ¾ Anschluss zum Vollanschluss L45 wurde im Verkehrsmodell für MK3.1 und MK3.8 entsprechend berücksichtigt. Die grösste Entlastungswirkung zeigt sich für MK3.2 und MK3.3. Diese beiden Varianten leiten den heutigen Durchgangsverkehr durch Diepoldsau am effizientesten weg von der Tram- und Hohenemsstrasse. Die zwischen Diepoldsau und Kriessern gelegenen Netzverbindungen gemäss MK3.4, MK3.5 und MK3.6 entlasten die Ortsdurchfahrt Diepoldsau weniger, entlasten dafür auch Kriessern. Die stärkste Bündelung von Verkehrsströmen weist die Verbindung gemäss MK3.4 mit einem DWV von ca. 14'300 Fahrzeugen pro Tag auf.	11	„Der anfallende Verkehr auf L45 Richtung Schweiz wird über den Südring aufgefächert. SüdRing – Regime ergibt die mit Abstand effizienteste Entlastungswirkung auf den heutigen Durchgangsverkehr. „
Zwischenentscheidungen	IG beantragt, die Netzverbindungen gemäss MK3.2, MK3.3, MK3.4 und MK3.5 hinsichtlich verkehrs- und bautechnischer sowie umwelt- und planungsrechtlicher Machbarkeit zu vertiefen und anschliessend ggfs. der Nutzwertanalyse zu unterwerfen. Dabei kommt der starke Wunsch nach einer möglichst weitgehend unterirdischen Führung neuer Strassenverbindungen bei allen vier Lösungsansätzen zum Ausdruck. Das MK3.8 wird trotz besserer Kosten-Wirksamkeit als beispielsweise MK3.5 nicht zur Weiterbearbeitung bestimmt;	14	„SüdRing wird oberirdisch geführt, Grundwasser wird nicht tangiert, hohe Kosten-Nutzeffekt. Bautechnische Hindernisse (kein Tunnel) sind keine vorhanden. Entlastungswirkung enorm!! SüdRing ist die erfolgversprechenste Lösung. Eine Nutzwertanalyse wird dies bestätigen“

	<p>insbesondere wird der verkehrliche Entlastungseffekt als relativ schwach und die siedlungsnahe Trennwirkung als stark beurteilt. Die Varianten MK3.1, MK3.6, MK3.7 und MK3.8 werden vorderhand nicht weiter vertieft. Auf diese Lösungsmöglichkeiten soll jedoch wieder zurückgegriffen werden können, wenn sich aus der ersten Gruppe keine erfolgsversprechende Lösung abzeichnen sollte.</p>		
<p>Linienführungen MK3.2, MK3.3 (ohne und lang), MK3.4 Nord, MK3.4 Süd und MK3.5</p>	<p>Betreffend MK3.4 hat sich gezeigt, dass bei den gegebenen dreidimensionalen Raumverhältnissen von A13, neuer Rhein, „Insel“ Diepoldsau, alter Rhein, A14 eine nördliche und eine südliche Linienführung zu sehr unterschiedlichen Lösungen führen. Die nördliche Variante MK3.4 Nord bietet die Möglichkeit, als hochrangige Strassenverbindung den alten Rhein zu unterqueren. Allerdings ist damit zur A14 nur ein Halbanschluss aus / in Richtung Norden möglich. Die südliche Variante MK3.4 Süd ermöglicht einen Vollanschluss an die A14 mit Anschluss Altach und Kieswerk; sie entspricht damit einer Landesstrasse. Sie verläuft vollständig oberirdisch, teilweise in Hochlage, da sie die relativ hoch gelegenen Dämme des alten Rheins quert.</p>	15	
<p>Grundwasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit</p>	<p>Die projektspezifisch neu erstellten, detaillierten hydrogeologischen Profile im Anhang A13 (M16) bilden die Basis für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der MK3.2, MK3.3 lang, MK3.4 Nord und MK3.5 bezüglich Grundwasser. MK3.4 Süd als vollständig oberirdisch verlaufende Verbindung, ohne Einfluss auf die Grundwassersituation, wird hier nicht mitbehandelt. Es werden insbesondere die quantitativen Veränderungen des Grundwasserdurchflusses aufgezeigt. Abbildung 9 fasst die Erkenntnisse der Beurteilung durch die Fachgruppe Grundwasser, bestehend aus Vertretern der zuständigen Umweltämter, Experten des Projektes Rhesi sowie den Fachplanern, zusammen (weitergehende Feststellungen der</p>	18	<p>„SüdRing verläuft vollständig oberirdisch.“ Betr. Grundwasser muss SüdRing nicht mehr weiter untersucht werden“</p> <p>„Minimaler geforderter Abstand zum Grundwasser wird eingehalten „</p>



	Fachgruppe Grundwasser siehe Anhang A13, Protokoll des Fachgesprächs vom 20.10.2015).		
	<p>Angesichts der tiefen Wahrscheinlichkeit der Genehmigungsfähigkeit bzgl. Grundwasser und weiterer bedeutender Nachteile (MK3.2: temporäre Eingriffe im Siedlungsgebiet während der mehrjährigen Bauzeit; schwerwiegende Beeinträchtigungen des Ortsbildes und der Erschliessungsstruktur bei den Anschluss- / Portalbauwerken; MK3.4 Nord: schlechte Anschlussmöglichkeit an die A14: nur Halbanschluss und entsprechend ungünstigen verkehrlichen Wirkungen) beschliesst die Projektleitung, die Variante MK3.2 und MK3.4 Nord in der NWA <i>vorderhand</i> nicht zu behandeln. Dieser Entscheid beruht auch darauf, dass kaum oder nur sehr bedingt genehmigungsfähige, Lösungsansätze erst Bedeutung gewinnen werden, wenn keine besseren Handlungsoptionen vorliegen. Weil solche jedoch vorliegen werden die Varianten mit gewichtigen Nachteilen nicht weiterverfolgt.</p>	18	<p>„SüdRing macht all diese Einschränkung überflüssig. Er ist die optimale Handlungsoption.“</p> 
<p>8.2 Fazit hinsichtlich Aufgabe (1) Entlastung Siedlungsgebiete</p>	<p>Angesichts der zu erwartenden Belastung einer neuen Verbindung von deutlich unter 20'000 DWV wird kein Autobahn-Standard (Nationalstrasse bzw. Bundesstrasse) sondern eine 2-spurige Verbindung mit Gegenverkehr auf Ebene Kantons- bzw. Landesstrasse mit direkten Anschlüssen an die A13 resp. die A14 angestrebt. MK3.3 bringt keine regionalen Verbesserungen, im Gegensatz zu MK3.4 Süd, welche nebst der Entlastung von Diepoldsau zahlreiche regionale Vorteile bietet und in diesem Sinne eine regionale Lösung darstellen könnte (vgl. M14, Kap. 3.5.2).</p>	<p>34 35</p>	<p>„SüdRing stellt ein Optimum im Zusammenspiel der aufgeführten Var. (Vor – und Nachteilen.) Bei Betrachtung : Anschlussmöglichkeit Hohenems , Altach, Mäder im Bereich südlich oberhalb Rheinspitz - eine Variante die nur mittelbar die Natur- und Naherholungsgebieten tangiert. (Siehe : Vision :Diepoldsau ohne Durchgangsverkehr Schritt 3 : SüdRing eröffnet Möglichkeiten Grenzüberschreitend; separates Manuskript)“</p>
<p>Schritte zur Entlastung der Siedlungsgebiete</p>	<p>Ergänzende Variantenstudien für eine Netzverbindung im übergeordneten Landesstrassen- oder Kantonsstrassennetz im engeren Geländekorridor südlich Diepoldsau, zwischen dem Trassee</p>	39	

	<p>der bisherigen Variante 3.3 lang und der 3.4 Süd (s. Abbildung 19). Dabei sind erfolgversprechende Kombinationen von westlichen und östlichen Abschnitten der bisher untersuchten Varianten besonders zu berücksichtigen, bspw. eine Kombination von westlichem Abschnitt der 3.4 Nord und östlichem Abschnitt der 3.4 Süd.</p>		 <p>„SüdRing verbindet diese zwei Varianten“</p>
<p>Rahmenbedingungen seitens ASTRA (Schweiz)</p>	<p><i>Der Netzbeschluss Nationalstrasse</i> sieht heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor. Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag. Das bedeutet, dass bis zur Aufnahme der Verbindung oder zumindest des zusätzlichen Anschlusses ins Nationalstrassennetz für notwendige nachfolgende Vertiefungsarbeiten und -abklärungen die Zuständigkeiten grundsätzlich weiterhin beim Kanton liegen (Leitung, Finanzierung, Abstimmung mit anderen Planungen, etc.)</p>	43	<p>heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor. Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag.</p> <p>Siehe auch : Richtplananpassung 18 Kanton St.Gallen</p>
<p>Rahmenbedingungen seitens ASFINAG (Oesterreich)</p>	<p>Die ASFINAG hält hinsichtlich der im Zuge der Netzstrategie Raum DHAMK ausgearbeiteten Untersuchungen Folgendes fest: Im Bearbeitungsperimeter (gegenständlicher Untersuchungsraum) ist im aktuellen Bundesstrassengesetz keine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten. Bevor ein derartiges Projekt in das Bundesstrassengesetz aufgenommen werden kann, müsste eine Strategische Prüfung Verkehr erstellt werden.</p>	44	<p>im aktuellen Bundesstrassengesetz keine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten.</p>
<p>Zollaspekte</p>	<p>Seitens der Eidgenössischen Zollverwaltung werden die konzeptionellen Ergebnisse als sinnvolle Ansätze beurteilt und die Bereitschaft signalisiert, die aufgezeigten weiteren Schritte begleitend zu unterstützen. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass seitens der Zollorgane andere Ausbauprojekte klare Priorität geniessen, wie bspw. die Abfertigungsanlagen im nördlichen Rheintal mit Ausbau der Vorabfertigung in Wolfurt und der Neuanlage in St. Margrethen. Die</p>	46	<p>Vorabfertigung in Wolfurt und der Neuanlage in St. Margrethen.</p>

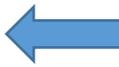
	politische Umsetzbarkeit einer neuen Zollanlage im mittleren Rheintal wird angesichts der finanzpolitischen Rahmenbedingungen als schwierig beurteilt		
Abstimmungsprozesse zwischen Siedlungsentwicklung, Schutzgebieten und Verkehr	Das weitere Vorgehen gemäss Aktionsplan Kap. 8.6 wird von den Gemeinden Diepoldsau, Mäder und Oberriet vollumfänglich unterstützt, während die Stadt Hohenems und die Gemeinde Altach zurzeit noch nicht in der Lage sind zu einer Linienführung gemäss MK3.4 Süd Stellung zu nehmen. Die aufgezeigten Auswirkungen im Siedlungsgebiet insbesondere von Hohenems, die möglichen Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten und die offenen Fragen hinsichtlich genereller städtischer Raumentwicklung (bspw. Betriebsgebiete Hohenems), resp. die noch fehlenden Vorstellungen bezüglich einem GMK für Altach bedingen weitere Planungszeit und Zeit zur Entscheidungsfindung	46	„Diepoldsau muss nicht auf Entscheidungen von Hohenems und Altach warten. Altach kann informiert werden, dass SüdRing als optimale Lösungsvariante weiter verfolgt wird.““
Kommentare zur grenzüberschreitenden hydrogeologischen Analyse	Im Vergleich zu den vier in der Tabelle aufgeführten Varianten mit Abschnitten in Tieflage haben die MK3.3 ohne und MK3.4 Süd bzgl. Genehmigungsfähigkeit bzgl. Grundwasser ein $w = 1.0$. Bei den vier in der Tabelle aufgeführten Varianten handelt sich um eine bereits selektionierte Auswahl von möglichen Linienführungen. Aus dem Kreis der Fachgruppe Grundwasser werden folgende Kombinationen als denkbare weitere Optionen vorgeschlagen: (1) MK3.3 in Hochlage (2) westlicher Abschnitt MK3.4N + östlicher Abschnitt MK3.3	72	 „SüdRing basiert auf diesen Erkenntnissen.“ 

4.3.2 Was bewirkt SüdRing im „Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau

Konzept der räumlichen Entwicklung Diepoldsau	Empfehlung Planungsbericht	Auswirkung SüdRing
Handlungsfeld 1: Bevölkerungsentwicklung	Die Bevölkerung der Gemeinde Diepoldsau ist im Durchschnitt der letzten 25 Jahren um ca. 2.14% pro Jahr gewachsen. Aus der Bevölkerungsumfrage geht hervor, dass rund die Hälfte aller Befragten kein weiteres Bevölkerungswachstum in der Gemeinde mehr wünschen.	SüdRing übernimmt sämtlichen Durchgangs - Verkehr unabhängig der Bevölkerungsentwicklung in Diepoldsau .
Handlungsfeld 2: Entwicklung von Gewerbe und Industrie	In der Gemeinde Diepoldsau sind aktuell rund 170 Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Viele dieser Betriebe sind KMU's, nur wenige Unternehmen weisen Arbeitsplatzzahlen von mehr als 100 auf. Rund die Hälfte der ansässigen Betriebe planen gemäss der Gewerbeumfrage eine kurz- oder mittelfristige Erweiterung ihres Betriebes	SüdRing mit Werkseinfahrten ist prädestiniert, Industriezonen auszusiedeln.  Wiesen, Agerst, Heldbüchi, Hintere Schwelli, Jöhi
Handlungsfeld 3: Verkehrsentwicklung	Im Bereich des Verkehrs besteht von Seiten der Bevölkerung ein grosses Anliegen in der Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Durchfahrtsstrasse, Auch auf regionaler Ebene wurde das Problem der stark belasteten Ortsdurchfahrt erkannt.	SüdRing entlastet Durchgangstrasse (Hohenemserstrasse/Tramstrasse um 60 %  Freiraum Hohenemserstrasse wird aufgewertet
	Die Planung einer Umfahrungslösung als Verbindung der beiden Autobahnen auf Schweizer und Österreichischer Seite wurde gestartet.	Gemeinde Altach : Verbindung der beiden Autobahnen : Wird nicht weiterverfolgt
	Im Rahmen der Umsetzung dieses Konzepts werden in den nächsten Jahren in Diepoldsau 14 Tempo30-Zonen geschaffen, wodurch auch dem Anliegen nach verkehrsberuhigten Quartieren Rechnung getragen wird.	Wird umgesetzt!!! SüdRing entlastet 60% interner Verkehr öV wird attraktiv – keine Stau's Velo-Schnellstrasse auf der Hauptstrasse lässt sich langfristig verwirklichen (Kopenhagen)
Handlungsfeld 4: Siedlungsentwicklung nach Innen	Gleichzeitig kommt in den Ergebnissen der Bevölkerungsumfrage auch zum Ausdruck, dass mehr öffentliche Grün- und Freiflächen im Inneren des Siedlungsgebietes geschaffen werden sollen. Dies zeigt, wie wichtig bei der Innenentwicklung die Aspekte der Grün- und Aussenraumplanung sind.	SüdRing befindet sich am äussersten Rand des Gemeindegebietes- auch in hundert Jahren kein Hindernis für grün- und Freiflächen im innern.
Handlungsfeld 5: Schutz und Nutzung im Bereich der Kulturgüter	Kommt die Gemeinde nach sorgfältiger Abwägung zum Schluss, dass die Siedlungserneuerung höher zu gewichten sei als der Erhalt der ursprünglichen dörflichen	SüdRing leitet Durchgangsverkehr um. Hohenemserstrasse/Tramstrasse kann sich zu einer gesellschaftlichen /kulturellen Strasse entwickeln.

	Struktur von lokaler Bedeutung, so erscheint es sinnvoll, prägende, historisch wertvolle Einzelobjekte zu schützen und auf ausgedehnte Ortsbildschutzgebiete zu verzichten.	
Handlungsfeld 6: Umgang mit dem Übrigen Gemeindegebiet	Diese Gebiete galten als zukünftiges Diepoldsauerwartungsland. Es gelten rechtlich dieselben Bestimmungen wie in der Landwirtschaftszone, da es sich nicht um eine Bauzone handelt. Zonenpläne der heutigen Generation kennen keine ueG's mehr.	Rücksichtnahme auf kant. Richtplan, Fruchtfolgeflächen ist Voraussetzung
Handlungsfeld 7: Siedlungsränder	Aufgrund der Morphologie des Siedlungsgebietes von Diepoldsau ist es schwierig, klare Siedlungsränder zu finden. Damit Siedlungsränder als solche wahrgenommen werden und als langfristige Siedlungsbegrenzung dienen können, ist es wichtig, dass diese in der Landschaft erleb- und wahrnehmbar sind. Dies unterstützt auch die Bedeutung der siedlungsnahen Wege als wichtiges Naherholungsgebiet, was in der Bevölkerungsumfrage zum Ausdruck gebracht wurde. Im Rahmen der Ortsbegehung wurden verschiedene Siedlungsrandtypen in der Gemeinde Diepoldsau identifiziert. Beispiele sind Strassen entlang der Siedlungsränder, Bäche und Kanäle mit einer naturnahen Uferbepflanzung, natürlich gestaltete Obstgärten mit einem fließenden Übergang zwischen Siedlung und Landschaft und angehobene Gärten mit einer künstlich geschaffenen Böschung entlang der Bebauungsgrenze.	Südring befindet sich am äussersten Rand des Gemeindegebietes- auch in hundert Jahren kein Hindernis für grün- und Freiflächen im innern. Die Einbettung in die Landschaft lässt sich durch die Tieflage ideal durchführen (Umfahrung Arbon) Eine Abrenzung zur Uferlandschaft kann entsprechend gestaltet werden. Aufwertung der Uferlandschaft.
Handlungsfeld 8: Schutz und Nutzung im Bereich Natur	Der Neue Rhein mit dem Rheinvorland, dem Rheinkanal und dem Rheindamm sowie der Alte Rhein sind gemäss Bevölkerungsumfrage die wichtigsten Naherholungsgebiete der Bevölkerung. Genau in diesen Gebieten ist jedoch auch der Konflikt zwischen Naturschutzanliegen und der Erholungsnutzung sehr gross. Hinzu kommen die Interessen der Fischerei und des Hochwasserschutzes (beim neuen Rhein). In diesen ökologisch wertvollen Gebieten stellt sich die Frage, wie diese Nutzungskonflikte mittels Bestimmungen in der Schutzverordnung sinnvoll gelöst werden können.	Im Bericht der Netzstrategie Raum, DHAMK nimmt der Umweltschutz den Raum von 30 % der Zielerfüllung ein. 20 % werden vom Südring nicht tangiert oder werden in der Gesamtbeurteilung niedrig eingestuft. Die restlichen 10 % (Flächenbeanspruchung, Beeinträchtigung der Lebensräume) müssen entsprechen ökologisch ausgeglichen werden. Nur dann ist der Weg zum Südring frei. Schnellstrassen-Böschungen sind wichtig für die Artenvielfalt und vernetzung der Oekosysteme Projekt Südring darf auf Grund der Ziel-Nichterfüllung von max. 10 % nicht scheitern.

4.3.3 Was bewirkt SüdRing in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal

Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	Empfehlung Mobilitätsbericht	Auswirkung SüdRing
Zielsetzung Gesamtverkehrstrategie Kanton St. Gallen: Seite 7	SG c) Berücksichtigung der Sicherheit und Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden SG d) Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs	SüdRing bringt höhere Verkehrssicherheit SüdRing dank oberirdische Strassenführung : hoher Kosten/ Nutzungseffekt 
2.4.1. Netzhierarchie und Netzbelastung Netzbelastung Seite 45 !!	> 22'000 Fz./Tag überlastet Ausbau oder Alternativroute 3 Pkt.	Bau SüdRing bietet dies an 

Die 12 Grundsätze der Vision

Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	Empfehlung Mobilitätsbericht	Auswirkung SüdRing
G1 Kompaktes Siedlungsgebiet und grosszügiger Landschaftsraum	Sowohl die Siedlungsgebiete als auch die landschaftlichen und offenen Gebiete sind möglichst wenig von Strassenbauten zerschnitten. Überlandstrassen sind ins landschaftliche Erscheinungsbild integriert.	SüdRing Var.2. (Vertiefter Verlauf) verläuft am südlichsten Punkt der Gemeinde und zerschneidet minimal Verkehrswege (Wege 3.Klasse)
G2 Regionaler Planungsschwerpunkt ÖV	Die wichtigen Bahnhöfe und zentralen Bushaltestellen sind zu Fuss oder mit dem Velo in kürzester Zeit erreichbar, womit die Verdichtungsgebiete optimal an den ÖV angebunden sind (Chance ÖV – LV).	SüdRing übernimmt ein Grossteil des Durchgangsverkehrs und gibt dadurch dem öV staufreiere Strasse zurück.
G3 Planungsschwerpunkt Arbeiten am Siedlungsrand	Die Arbeitsgebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte (Gewerbe und Industrie) sind für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar (Chance MIV). Wohngebiete und kompakte Siedlungsräume werden von der Erschliessung der Arbeitsgebiete nicht tangiert. 3>312	SüdRing ist defacto an die Autobahnen (A/CH) angeschlossen
Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	Empfehlung Mobilitätsbericht	Auswirkung SüdRing

<p>G4 Aufwertung der zentralen Hauptachsen (Lebensader)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Grossräumige Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz um die Siedlungsgebiete zu entlasten <input type="checkbox"/> Ein effizientes Verkehrsmanagement kombiniert mit der Gestaltung von attraktiven und sicheren Strassenräumen. 	<p>SüdRing ist die absolut grösstmögliche, räumliche, Umfahrung der Siedlungsräume.</p>  <p>Verkehrsmanagement ermöglicht dies und ist wesentlich sicherer als die Hauptstrasse.</p>
<p>G5 Koordinierte lokale Strukturen von Siedlung, Verkehr und Landschaft</p>	<p>Die Funktion der Umfahrungstrasse wird mit der einer Sammelstrasse kombiniert, insbesondere für Strassen, welche eine direkte Erschliessung der Planungsschwerpunkte Arbeiten ab der Autobahn aufweisen</p>	<p>Südring sammelt den gesamten Grenzverkehr aus Richtung Hohenems (ab Autobahn A)</p>
<p>G6 Verkehrsmanagement auf dem Strassennetz</p>	<p>Die Verkehrslenkung begünstigt die Nutzung der Autobahn für den Ziel/Quell-Verkehr und einen Teil des Binnenverkehrs. Die Nutzung von urbanen Sammelstrassen mit Umfahrfunktionen wird durch die Verkehrslenkung begünstigt (Dosieranlagen, Verkehrssteuerung an Knoten, Buspriorisierung). Auf den zentralen Hauptachsen fliesst der Verkehr verträglich, flüssig und stetig. Der Busverkehr ist priorisiert. Der Fuss- und Veloverkehr geniesst hohen Komfort und hohe Sicherheit.</p>	<p>SüdRing bietet dies an</p> 

5.5. Teilstrategien MIV S.84

5.5.3 Netzergänzungen

5.5.5. Strategische Handlungsfelder MIV (Motorisierter Individualverkehr)

<p>Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal</p>	<p>Empfehlung Mobilitätsbericht</p>	<p>Auswirkung Südring</p>
<p>Mit den Zielen eines flüssigen MIV in den sensiblen Abschnitten, einer hindernisfreien Fahrt für den ÖV und eines attraktiven Angebots für den LV werden der Betrieb und die Gestaltung der Hauptachsen (Lebensader) optimiert. Dies kann geschehen:</p>	<p>mit neuen Strassen mit hauptsächlichem Umfahrscharakter zur Entlastung der Siedlungsgebiete und Lenkung des MIV auf die HVS und Autobahnen.</p>	<p>SüdRing bietet dies an</p> 

**6.2 Konzeptansätze für wichtige Massnahmen pro Gebiet (Kap.Nummerierung aus :
 Mobilitätsstrategie) S.105**

6.2.3. Au – Balgach – Diepoldsau – Widnau

Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	Empfehlung Mobilitätsbericht	Auswirkung Südring
Optimierung des Betriebs und der Gestaltung der bestehenden Strassenabschnitte mittels Lenkungsmassnahmen		Südring ,Lenkungsmassnahmen als Vorgabe 
Verbesserung der Zollübergänge und Autobahnanschlüsse mittels Ausbauten der Infrastrukturen und Optimierungen der Verkehrsströme	Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse	Zoll Infrastrukturnenausbau gem. Netzstrategie und Agglo Rheintal : nicht mehr weiter zu verfolgen
Neue Verbindungsmöglichkeiten zwischen zwei nationalen Autobahnen im Raum Diepoldsau mittels neuer Infrastruktur	Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse	gem. Netzstrategie und Agglo Rheintal : nicht mehr weiter zu verfolgen
örtliche Umfahrungen, mit direkter Erschliessung ab Autobahn von Industriegebieten und Siedlungsschwerpunkten mittels Ausbauten bestehender Strassen (gestreckte Linienführung) oder neue Abschnitte	Nordostumfahrung Au-Widnau (parallel zur Autobahn) Südwestumfahrung Diepoldsau – Widnau – Au – Balgach (gleiche Linie wie die Rietstrasse	Südring integriert dies 

Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	Empfehlung Mobilitätsbericht	Auswirkung Südring
	<p>diese Variante ist eine reine Verbindung zwischen den zwei Autobahnen mit Verzweigungen 3. Sie bringt eine spürbare Entlastung für Diepoldsau und auch Mäder. Sie ist aber nicht optimal für eine Alternative für die Tramstrasse/Hohenemserstrasse,</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine andere neue Variante sieht eine Autobahnverzweigung in Österreich und einen Strassenknoten ohne Autobahnanschluss in der Schweiz vor (siehe Abbildung 52), - diese Variante bringt eine spürbare Entlastung für Diepoldsau und Mäder, ist aber nicht optimal für eine Gesamtumfahrung Diepoldsau-Widnau-Au (indirekte Linienführung auf der Gesamtlänge). 	<p>SüdRing übernimmt diesen Vorschlag Anschluss Österreich kann verhandelt werden. SüdRing löst dieses Problem</p> <p>Darf hinterfragt werden. </p>

4.3.4 Was bewirkt SüdRing im Agglomerationsprogramm AP4

	Agglomerationsprogramm AP4 Grundsätze & Prinzipien zum Zukunftsbild 4. Mai 2018	Nach- schlag Seite	Einflussnahme SüdRing Diepoldsau
Allgemei ne Grundss ätze	a)Die Entwicklung dieser Potenziale folgt gemeinsamen Zielen und nimmt Rücksicht auf die Situation in den beiden Ländern.	1	Integration Grenzüberschreitender Verkehr (Hohenems/Altach) möglich
	b)Dabei werden qualitativ wertvolle Freiräume im Siedlungsgebiet geschaffen resp. erhalten und die Zugänglichkeit zu den Gewässern in Siedlungsnähe sichergestellt.	1	SüdRing lässt Zugänglichkeit zu
	c)Das Rheintal richtet sich auf eine multimodale Mobilität aus und nutzt prioritär die Potenziale des Radverkehrs. Die Netze des öffentlichen und des Strassenverkehrs werden zweckmässig weiterentwickelt.	1	Durchgangsverkehr Diepoldsau 1/3 dank SüdRing
	d)Im Zuge der Verbesserung des Hochwasserschutzes werden am Rhein auch die Potenziale zur Revitalisierung und Aufwertung der gewässerbezogenen Erholung genutzt.	1	SüdRing wird in Rhesi integriert Rhesi schützt Südring nachhaltig
V1 Öffentlic her Verkehr	b) Bus: Das Busnetz übernimmt die Erschließungsfunktion und dient als Zubringer zu den multimodalen Drehscheiben mit Anschluss an das Bahnnetz. In den Bus-Hauptkorridoren besteht eine bedarfsgerechte Taktfrequenz mit störungsfreiem Betrieb.	2	SüdRing verhindert Staubildung auf Haupt-Bus Verkehrsstrasse Durchgangsverkehr 1/3 dank SüdRing
	c) Es gibt attraktive grenzüberschreitende Verbindungen im öffentlichen Verkehr mit einem einfachen Tarifsystem.	2	SüdRing verhindert Staubildung auf Haupt-Bus- Verkehrsstrasse (Hohenemserstrasse)
V2 Rad- und Fussverk ehr	c)Hauptrouten mit hohem Potenzial bilden das Rückgrat des Radroutennetzes und verbinden grenzübergreifend die Zentren. Der Ausbau entspricht einem erhöhten Standard.	3	Möglichkeit Einbau breiterer (sichere) Radwege
	d)Freizeitrouten verfügen über einen hohen Komfort und erfüllen hohe Ansprüche an die Umfeldqualität sowie an die Sicherheit.	3	Möglichkeit Einbau breiterer (sichere) Radwege/Nähe alter Rhein
V3 Strassen netz	a)Das übergeordnete Strassennetz nimmt den Durchgangsverkehr auf und entlastet die Siedlungsräume und Ortskerne. Der Verkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geführt. Mittels gezielter Lenkung und Strassenraumgestaltung wird die Entlastungswirkung sichergestellt.	3	Hauptaufgabe SüdRing 
	d) Die Entlastungsstrassen (Altstätten, Balgach, Lustenau, Altach/Diepoldsau)tragen zur Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt.	3	Hauptaufgabe SüdRing  z.B. Leica-Spange, Kiestransporte
	f) Grenzübergänge und Zollabfertigung sind entflochten und hinsichtlich ihrer Bedeutung auf die Netzhierarchie abgestimmt.	3	Zoll in St.Margrethen /Wolfurt

L1 Unbebaute Natur- & Kulturlandschaft / Struktur- & artenreiche Landschaftskammern	b) Grosse zusammenhängende Flächen bleiben erhalten und sind möglichst 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.	4	Äusserste , Grenznahe Strassenführung (Staatsgrenze) Südring vertieft, Landwirtschaft integriert 
--	---	---	--

4.3.5 Was bewirkt SüdRing

Region amKumma | Regionales Räumliches Entwicklungskonzept (regREK) Österreich

4.6 VERFLECHTUNG MIT NACHBARREGIONEN S.75

Nr.	Maßnahmen-titel	Maßnahmen-Kurztext	Adressat / NutzerInnen	Räumlicher Bezug	Art des Produkts / Ergebnisse	Lead (Potenzielle Partner)
16A	Regelmäßige Abstimmung mit den Nachbarregionen zur Weiterentwicklung der Verkehrs-, Sport-, Kultur- und Freizeitinfrastrukturen	*Die Gemeinden stimmen sich bei der Weiterentwicklung der überregional bedeutenden Infrastrukturen ab, insbesondere bei der Weiterentwicklung der Verkehrs-, Sport-, Kultur- und Freizeitinfrastrukturen mit den Nachbarregionen (Region Vorderland, Hohenems, Dornbirn, Lustenau, Gemeinden des Schweizer Rheintals) ab. Die Region erstellt ein Mobilitätskonzept zur Abwicklung des Verkehrs bei überregionalen Großveranstaltungen, wie zum Beispiel Sport-Events. Die Gemeinden erarbeiten eine Lösung zur Entflechtung der Verkehrsströme beim Freizeitzentrum Rheinauen. Dabei stehen insbesondere die Verbesserung der Erreichbarkeit, der Verkehrssicherheit und der Radinfrastrukturen im Vordergrund. Bestehende überregionale Konzepte, wie zum Beispiel* die Karte „Freizeitnutzungen am Alten Rhein“, werden aktualisiert.	Bevölkerung, Gemeinden	Region amKumma und Nachbarregionen	Vorhaben, die gut mit den Nachbarregionen abgestimmt sind; Verkehrskonzepte für Großveranstaltungen;	Region amKumma (Sportstätten, Freizeitzentrum Rheinauen)

4.3.6 Was bewirkt SüdRing im Raumbild Vorarlberg

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

4.3.7 Was bewirkt SüdRing im Metropolitanraum Bodensee

Der Metropolitanraum – stark und zukunftssträftig

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

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

Dies erreichen wir, ...

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

Die Strategie – stärken, vertiefen, bündeln

Standortqualitäten stärken

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

Fazit:

Südring Diepoldsau ist ein wichtiger Mosaikstein innerhalb Metropolitanraum Bodensee

4.3.8 Was bewirkt SüdRing im: Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 1a: Hauptbericht Entwurf für Vernehmlassung:

Vergleich: Vernehmlassung und Stellungnahme Initiativ-Komitee : Entlastung Diepoldsau

Ist Zustand (Agglo) S.7 Zusammenfassung				Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau
Die Agglomerationsplanung im Rheintal verfolgt auf einen langfristigen Horizont hinaus das Ziel einer grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung				Raumbild Vorarlberg: Keine grenzüberschreitenden Massnahmen aufgeführt, die bis 2030 umgesetzt werden. Altach : Verbindung der beiden Autobahnen im Perimeter Netzbericht Raum DAHMK : Wird nicht weiterverfolgt.
Einen Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms 4. Generation bildet die Förderung des Veloverkehrs und die Aufwertung der Lebensadern (Ortsdurchfahrten).				Durch die Talquerende Verbindung über den Südring Diepoldsau , wird die Ortsdurchfahrt für den öffentlichen, wie individuellen Verkehr massiv aufgewertet. Verkehrreduktion: 60 %
Längerfristig (B und CHorizont) sind nebst weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und des LV-Netzes grössere Optimierungen im ÖV und Verkehrsmanagement vorgesehen.				Ein „C-Horizont“ bedeutet, dass eine Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen ab 2040 möglich sind. Dies wird nicht hingenommen.Im Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Durchgangsverkehr (Schrägseilbrücke) Diepoldsau mit >22000 Fahrzeuge /Tag überlastet ist und ein Ausbau oder Alternativroute nötig sind.
Verkehr (Agglo) S.7 IST - Zustand	Handlungsbedarf (Agglo)	Strategie (Agglo)	Massnahmen (Agglo)	Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau
Mobilitätsverhalten: Zunahme Verkehrsleistung und mehr Wege durch Bevölkerungswachstum	Massnahmen - zur Vermeidung von (langen) Wegen, - zur Verlagerung von Wegen hin zu Fuss-/Veloverkehr und zum ÖV sowie - zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Personen- und Güterverkehrs	Abstimmung Siedlung und Verkehr Gezielte Förderung der effizienten und siedlungsverträglichen Verkehrsmittel entlang der dicht bebauten Achsen und in den Ballungsräumen (Lebensadern)	– Durchmischung der Nutzungen (Siedlung der kurzen Wege) – Mobilitätsmanagement – Aufwertung Lebensadern zu Gunsten LV – Busbevorzugung	Südring verläuft am äussersten möglichen grenznahen Perimeter. Siedlungsentwicklung nach innen zukünftig ohne Einschränkung möglich. Südring verläuft am äussersten möglichen grenznahen Perimeter. Siedlungsentwicklung nach innen zukünftig ohne einschränkung möglich. Durch die Umlenkung des Grenzverkehrs aus – und nach Oesterreich wird die Verkehrs-Hauptachse in Diepoldsau massiv entlastet und den öv freie Fahrt gewährleistet.

		Umsetzung von Push- und PullMassnahmen	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht – Mobilitätsmanagement	<p>Eine bauliche Verdichtung entlang dieser Hauptachse kann gefördert werden.</p> <p>Dies ist zukünftig parallel zur Umfahrung möglich. Auf der Hauptachse ist nur der interne Diepoldsauer Verkehr und die öV unterwegs. Parkraum für Velo an den Knoten öV, Autobahn</p>
Mobilitätsverhalten: Hoher MIV-Anteil	MIV-Anteil am Gesamtverkehr nicht mehr weiter erhöhen sondern plafonieren bis reduzieren	<p>Angebotsorientiert planen</p> <p>Abstimmung Siedlung und Verkehr</p> <p>Umsetzung von Push- und PullMassnahmen</p>	<p>ÖV ausbauen und verdichten – Velorouten ausbauen</p> <p>– Siedlungsverdichtung an gut mit dem öV erschlossenen Lagen</p> <p>Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht – Mobilitätsmanagement</p>	<p>Diese Agglo Strategie kann nicht umgesetzt werden. Agglo Rheintal befindet sich im 3-Ländereck (D,CH,A). Wir sind dem internationalen Verkehrs ausgesetzt und verpflichtet .</p> <p>öV /Velorouten ausbauen möglich, Dank der Verkehrsumlenkung über den Südring.</p> <p>Werkverkehr wird direkt auf den Südring geleitet, und die Hauptachsen im Dorf gemieden. Alle Kiestransporte eingeschlossen.</p> <p>Parkand Ride Massnahmen möglich, durch Veloparkhäuser an den Verkehrsknoten.</p>
Verkehrssystem: Die aktuelle Netzhierarchie ist nur teilweise zweckmässig Zum Teil Ausweichverkehr in den Quartieren	Die verschiedenen Funktionen im Strassennetz sind mittels der einer zweckmässigen Netzhierarchie sichergestellt und widerspiegeln sich auch in der Gestaltung der Strassenräume.	Das Strassennetz wird entsprechend der Hierarchie und der Funktionen der einzelnen Netzelemente weiterentwickelt. Dabei kommt der angemessenen Berücksichtigung der Funktionen der Strassenräume für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, aber auch für andere Nutzungen als öffentliche Räume besondere Bedeutung zu.	Aufwertung Lebensadern und weiteren Ortsdurchfahrten – Behebung von Sicherheitsdefiziten – Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszonen) – Netzergänzungen mit flankierenden Massnahmen	<p>Südring schafft ein hohe verkehrssicherheit auf der Hauptachse, dank Verkehrsverringern um 60 %. Südring ermöglicht sämtlichen Werkverkehr aufzunehmen. Der Verlauf Südring beinhaltet eine Schnellstrasse für Radfahrer, Zugang zu den Freizeitgebieten des alten Rheine, sowie die Nützung des Erholungsgebietes die das Rhesi-Projekt ermöglicht. Der öV kann ausgebaut werden. Achse West-Ost (Dornbirn-Altstätten direkt wird möglich. Wanderwege am Alten Rhein werden nicht tangiert. Der Südring verläuft in bis zu 45 m unter Terrain. Zusätzliche Dämme lassen den Lärm stark minimieren.</p> <p>Südring ergibt nur Dorfinterner Verkehr.</p>
Verkehrssystem: MIV-belastete Ortsdurchfahrten / Ortszentren – Hohe Trennwirkung – geringe Aufenthaltsqualität – Lärm- / Luftbelastung – Sicherheitsdefizite Ausweichverkehr in Quartiere	Ortsdurchfahrten / Ortszentren aufwerten Trennwirkung reduzieren Koexistenz der Verkehrsmittel fördern	Aufwertung Ortsdurchfahrten (Lebensadern) – Ausgewogene Berücksichtigung aller Ansprüche an den öffentlichen Raum – Verringerung der Trennwirkung –	Aufwertung Lebensadern und weiteren Ortsdurchfahrten – Verkehrsberuhigung (T30 / Begegnungszonen)	<p>Südring ergibt starke Verkehrsberuhigung am Neu gestaltetem Dorfzentrum Diepoldsau</p> <p>Durchgangsverkehr 60% verringert. Begegnungsräume können geschaffen werden.</p>

		Begegnungsräume wiederherstellen		
<p>ÖV: ÖV-Potenzial vorhanden aber zu wenig ausgeschöpft</p> <p>– Periphere Bahnhaltstellen auf Schweizer Seite – Unterschiedliche Tarifsysteme – Fahrzeitverluste Bus Fehlende grenzüberschreitende Angebote</p>	<p>Abstimmung Siedlungsentwicklung auf das ÖV-Angebot</p> <p>Bahnangebot Vbg, Busangebot SG und Vbg sowie grenzüberschreitend verbessern</p> <p>Unterschiedliche Tarifstrukturen CH und Vbg vereinheitlichen</p>	<p>Siedlungsentwicklung abhängig von ÖV-Angebot</p> <p>Angebotsausbau Bahn (Vbg) und Bus (beidseits des Rheins und grenzüberschreitend)</p> <p>Vereinheitlichung Tarife: Quick wins und längerfristige Lösungen</p> <p>Ausbau multimodale Drehscheiben</p>	<p>Siedlungsverdichtung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</p> <p>Angebotskonzept Bahn (Vbg) umsetzen – Angebotskonzept Bus umsetzen</p> <p>Jobticket – weitere Tarifharmonisierung langfristig Bahnhof Heerbrugg (insbes. Ostseite), Altstätten und St. Margrethen – Bahnhof Götzis, Bahnhof Altach, Bahnhöfe in Feldkirch</p>	<p>öV / Radfahrrouten auf der Hauptachse möglich</p> <p>Wird unterstützt</p> <p>Wird unterstützt</p>
<p>ÖV: Fahrzeitverluste strassengebundener ÖV (Stau)</p>	<p>Korridore Heerbrugg – Dornbirn und Heerbrugg – Hohenems</p>	<p>Busse wo nötig bevorzugen: Verkehrsmanagement, Busspuren, stabilen Betrieb gewährleisten und Ausbauten des Angebots so ermöglichen</p>	<p>Busbevorzugung neuralgischer Korridor – Verkehrsmanagement</p>	<p>Wird unterstützt</p>
<p>LV: Potenzial Velo (Topografie) gross, hoher Anteil in Vbg, aber in SG zu wenig genutzt</p>	<p>In Korridoren mit grossem Potenzial und auf den Zubringern zu diesen Korridoren</p>	<p>Korridorrouten umsetzen, bei Bedarf neue Flächenaufteilungen, Knotenlösungen etc.</p>	<p>LV-Brücke Au - Lustenau – Massnahmenpakete LV</p>	<p>Wird sehr unterstützt</p>
<p>LV: Lücken und Schwachstellen im LVNetz</p>	<p>Sowohl punktuell als auch in Längsrichtung (Verbindungen), v.a. in Ortszentren und um Attraktorengelände</p>	<p>Schwachstellen beheben, Lücken schliessen, Ausbau Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten</p>	<p>Massnahmenpakete LV</p>	<p>Wird unterstützt</p>
<p>MIV: Punktuelle Überlastungen auf dem Strassennetz</p>	<p>Entlastung schaffen: kurzfristig Altstätten, langfristig Korridor Hohenems - Diepoldsau - Balgach) und Bregenz – Hard – Fussach – Dornbirn – Lustenau</p>	<p>Netzergänzungen – Entlastung Lebensadern – ohne negative Verlagerungseffekte – Schutz der Naturwerte – Synergien mit Erschliessungsfunktion. Dosierung wo nötig</p>	<p>Anbindung überkommunales Arbeitsgebiet (Altstätten-Baffles) – Umfahrung Altstätten – MIV-Korridor Verkehrsmanagement Raum Heerbrugg – Dosierungen und Busbevorzugung auf Lebensadern (Vbg)</p>	<p>Südring unterstützt diese Massnahmen im hohen Masse.</p>
<p>MIV: Grenzübergänge / Zoll als neuralgische Stellen (Überlagerung der Verkehre)</p>	<p>Au-Lustenau Diepoldsau - Hohenems</p>	<p>Entflechtung der Verkehre am Zoll räumlich und organisatorisch</p>	<p>Zoll Au-Lustenau – Güterverkehrskorridor im Raum Feldkirch – Liechtenstein – Schweiz</p>	<p>Zoll in Wolfurt Zoll in St. Margrethen Siehe Netzbericht Raum DHAMK</p>
<p>MIV: Parkierung (privat und öffentlich) sehr heterogen geregelt, wird fast nicht als Steuerungsinstrument eingesetzt</p>	<p>Vorgaben betreffend öffentlicher und Privater Parkierung wo zweckmässig harmonisieren und als Steuerungsinstrument (PushMassnahme) einsetzen.</p>	<p>Vorgaben zur privaten und öffentlichen Parkierung ausdehnen. In Koordination mit den Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement werden damit lenkende Massnahmen getroffen zur Erreichung einer Modal Split-Verschiebung.</p>	<p>Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung und Erstellungspflicht – Mobilitätsmanagement</p>	<p>Parkand Ride Massnahmen möglich, durch Veloparkhäuser an den Verkehrsknoten</p>

7 Handlungsbedarf S.178	Stellungnahme Initiativ-Kom. Südring Diepoldsau
7.1 Übergeordnete Aspekte	
Siedlungsgebiete vom grenzquerenden motorisierten Individualverkehr entlasten durch eine Lösungsfindung bei den grenzüberschreitenden Problemen im Raum Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern.	Südring Diepoldsau : Optimale Lösung
7.3 Verkehr S.183	
Verkehrssystem	
Das Bevölkerungswachstum in der Agglomeration schafft nicht nur mehr Druck auf Flächen, sondern auch mehr Wege. Nebst der Verlagerung dieser Wege auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr müssen punktuell Engpässe beseitigt werden. Einer dieser Engpässe besteht im Raum Bregenz – Hard – Fussach – Dornbirn – Lustenau.	Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit 22000 Fahrz,Tag (DTV) ist nicht aufgeführt.
Auf den Ortsdurchfahrten ist durch das Verkehrsaufkommen die Aufenthaltsqualität, aber auch die Verkehrssicherheit eingeschränkt. Es kommt zu Trennwirkung und zu einer verminderten Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Velo. Der motorisierte Verkehr ist in einigen Ortsdurchfahrten in einer Grössenordnung, die nicht mehr siedlungsverträglich ist (>15.000 bis über 20.000 DTV). Aber auch Ortsdurchfahrten mit weniger hohem Verkehrsaufkommen sind durch den hohen Anteil an grenzüberschreitenden Schwerverkehren belastet.	Ortsdurchfahrt Diepoldsau mit 22000 Fahrz,Tag (DTV) Alle Kiestransporte durch Diepoldsau
Verkehr S.188	Erläuterung Agglo
Umsetzung von Massnahmen zur Vermeidung von Wegen, zur Verlagerung von Wegen hin zu Fuss-/Veloverkehr und zum ÖV sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Personen- und Güterverkehrs	Dabei handelt es sich um eine Daueraufgabe, die mit der Gesamtkonzeption der Agglomerationsprogramme grundsätzlich verfolgt wird.
Ortsdurchfahrten / Ortszentren aufwerten, Trennwirkung reduzieren, Koexistenz der Verkehrsmittel fördern	Je nach Problemdruck und Sanierungsbedarf erfolgt die Aufwertung gestaffelt.
9.2.4 Priorisierung im Strassenverkehr für Zuverlässigkeit S.216	
Auf den Strecken, wo regelmässig Stau auftritt und die Busse Verlustzeiten	Der Lösungsmöglichkeit Südring Diepoldsau bildet die optimalste Voraussetzung

erfahren, werden mit geeigneten Massnahmen die Busse priorisiert. Dies betrifft insbesondere die Strecken Heerbrugg – Dornbirn und Heerbrugg – Hohenems. Wo ausreichend Platz zur Verfügung steht, ist zu prüfen, ob eine Eigentrassierung (Busspur) möglich und zweckmässig ist. Andernfalls werden weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt.	
9.4.1 Leistungsfähigkeit S.225	Lösungsvorschlag: Südring Diepoldsau
Engpässe bestehen hauptsächlich bei den Autobahnanschlüssen und Grenzübergängen. Gemeinsam mit Kanton/Land und ASTRA/Asfinag werden Konzepte zu deren Entflechtung erarbeitet. Die räumliche Trennung und geeignete Verkehrsführung zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit sind das Ziel dieser Massnahmen.	Der Vergleich: Autobahnzusammenschluss A13(CH) – A14 (A) zeigt eindeutig, dass die Entlastung des Durchgangsverkehr wesentlich kleiner ist als die Variante : Südring Diepoldsau. Gem. ASTRA/ASFING ist ein Autobahnzusammenschluss südlich von Diepoldsau nicht vor 2060 spruchreif. Der Bau der S 18 wird als vordringlich bezeichnet. Der Südring Diepoldsau ist im erweiterten Sinn eine Zusammenführung der beiden Autobahnen.
9.4.2 Netzergänzungen S.225	
Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten (Feldkirch, Höchst, Lustenau, Altstätten, Diepoldsau) sowie in Wohngebieten (Koblach; Entlastung/Erschliessung von Lkw- und Rohstoffverkehr Altach) Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden	Süd schafft diese Voraussetzung Der Südring Diepoldsau entlastet die Durchgangsstrasse um 60 %. Ein Autobahnzusammenschluss max. 30%
Übergeordnete Vorhaben (siehe Kapitel 3.3.3) S.225	
Autobahn-Anschlussstelle A14/L46 Rheintal Mitte: Eine zusätzliche A14-Anschlussstelle wird die Betriebsgebiete zwischen Dornbirn und Hohenems (Wallenmahd, Bobletten, Unterklien, etc.) direkter an das hochrangige Strassennetz anbinden.	Dies Anschlussstelle bringt vermehrt Verkehr auf den Zoll Diepoldsau Schmitter. Insbesondere Lastwagentransporte. Mit Südring könnten dies LKW-Fahrten umgeleitet werden. Indirekter Anschluss an die Schweizer-Autobahn. Ohne Durchfahrt in Diepoldsau

Mobilitätskorridor mittleres Rheintal S.226	
<p>Im Korridor Widnau/Balgach – Diepoldsau – Hohenems wurden in den letzten Jahren bereits mehrfach auf unterschiedlichen Stufen Möglichkeiten für eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Situation entwickelt (z.B. Netzstrategie DHAMK), allerdings konnte noch keine konsensfähige Lösung gefunden werden. Die Thematik wurde daher im Rahmen einer Vertiefungsstudie zum vorliegenden Agglomerationsprogramm nochmals aufgerollt. In einem partizipativen Prozess wurden zusammen mit den betroffenen Gemeinden, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St. Gallen Ziele, Rahmenbedingungen und das konkrete weitere Vorgehen für eine erneute Lösungsfindung definiert. In einem nächsten Schritt werden nun Mobilitätslösungen mit Netzergänzungen und flankierenden Massnahmen im mittleren Rheintal untersucht. Diese bauen auf dem Projekt DHAMK auf, die Wirkung der Mobilitätslösungen wird aber in einem erweiterten Perimeter (von Hangkante zu Hangkante) beurteilt. Das Projekthandbuch dazu ist zurzeit in Erarbeitung. Konkrete infrastrukturelle Massnahmen fliessen frühestens ins Agglomerationsprogramm 5. oder 6. Generation ein. Mit den Mobilitätslösungen sollen folgende Ziele verfolgt werden: – Entlastung heutiger, siedlungsorientierter Hauptachsen vom Durchgangsverkehr mittels verträglicher Lösungen für alle – Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrssystems, welches alle Verkehrsträger umfasst, sowohl für den lokalen und regionalen als auch für den überregionalen Verkehr – Gewährleistung der Erreichbarkeit von Attraktorengebieten (Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.) mit regionaler Ausstrahlung für den Ziel- und Quellverkehr – Berücksichtigung und</p>	<p>Seit 2 Jahren liegen Lösungsvorschläge zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in Diepoldsau auf dem Tisch des Gemeinderates Diepoldsau. Offenbar verhindert der Gemeinderat Diepoldsau die Weiterverfolgung in der Agglo Rheintal. Eine Zulassung der Form für eine Volksinitiative : „Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch Umfahrungsstrasse“ wird seit September 2019 mit allen, legalen, Mitteln, bekämpft. Ein Regierungsrat – Entscheid ist noch hängig. Ein komplett, nach den geltenden Gesetz-Verordnung als Grundlage, „Eingabe an die Agglo Rheintal/Kanton“ ausformulierte Versiob liegt seit Juli 2020 bei der Agglo Rheintal und dem Gemeinderat Diepüoldsau vor. Sämtliche Massnahmen sind beschrieben, bewertet, und mit allen vorhanden Mobilitätsbericvhten verglichen. www.diepoldsau-durchgangsverkehr-umlenken.ch</p> <p>Die vorgeschlagene Lösung : Südring Diepoldsau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verläuft auf dem gleichen Trasse im Perimeter gem. Netzbericht Raum DHAMK • Verbindet den talquerenden Verkehr - von Hangkante zu Hangkante Ein Autobahnzusammenschluss Süd übernimmt diesen Verkehr nicht. • Kann bis 2028 realisiert werden • Kostet 1/2 einer Lösung im Dorfnäheren Strassenführung (Var. 3.3) • Autobahnzusammenschluss nicht vor 2060 • Durchgangsverkehr Diepoldsau um 60 % reduziert. • Massive Sicherheitsverbesserung der Verkehrsteilnehmer aus der Durchgangsstrasse in Diepoldsau, öV ohne Behinderung machbar, sogar einen Velohauptweg wie in Kopenhaen könnte ralisiert werden. • Die Biodiversität wird unterstützt und verbessert gegenüber einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.

<p>Schutz wertvoller Natur- und Erholungsräume – Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Grenzübergänge (z.B. durch Entflechtung der Zollabfertigung und der Grenzübergänge) Folgende generelle Stossrichtung ist bei der Erarbeitung und Beurteilung von Mobilitätslösungen zu berücksichtigen: – Netzergänzungen sollen die gewünschten Verlagerungswirkungen gemäss dem Zukunftsbild unterstützen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bereits beschlossene und geplante Vorhaben sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur Strassennetz-Ergänzungen, sondern insbeson- Teilstrategie Verkehr Motorisierter Individualverkehr 227 dere auch Massnahmen in den Bereichen Strassenraumgestaltung, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und Mobilitätsmanagement. – Die Trends und Veränderungen in der Mobilität sind bei der Beurteilung der Varianten zu berücksichtigen. Betreffend Perimeter wird unterschieden zwischen dem Planungsraum und dem Wirkungsraum. – Planungsraum: Gebiet, in dem neue Infrastrukturen denkbar sind – Wirkungsraum: Gebiet, in welchem die Auswirkungen der Infrastrukturen potenziell spürbar sind 	<p>Eine Lösungsaufnahme ins Aggloprogramm 6 bedeutet, dass frühestens 2040 eine Verbesserung des Durchgangsverkehr eintritt. Diepoldsauer Durchgangsstrasse ist die Kantonsstrasse in St. Gallen mit 22000 Fahrz./Tag Fahrzeugen , eine der höchsten belasteten Strasse. (Bütschwil, vor Umfahrung:17000 Fahrz./Tag)</p> <p>Einvergleich aus der jüngsten Zeit: Verkehrsaufkommen im April 2020 (Corona) in Diepoldsau lässt sich mit einer Verkehrsumlenkung um weitere 30% des Coronamonates reduzieren. Unvorstellbar.</p>
<p>9.4.3 Anbindungen Arbeitsplatzgebiete S.228</p>	
<p>Auf Seite des Kantons St. Gallen ist insbesondere die Anbindung der Arbeitsplatzgebiete im Süden von Altstätten, Marbach und Rebstein, entlang der Achse nach Kriessern-(Mäder-Altach/Götzis) sowie Balgach-Widnau-Diepoldsau und die Lückenschliessung Espenstrasse zwischen Au und Lustenau (siehe oben,</p>	<p>Die vorgeschlagte Lösung „Südring“ bietet die beste Voraussetzung , den talquerenden Verkehr aus Altstätten, Marbach, Rebstein, Balgach aufzunehmen. Ein Autobahnzusammenschluss löst dieses Problem nicht.</p>

Nordostumfahrung Au – Widnau) zu thematisieren.	
Projekt Rhesi,	Wird durch die Umlenkung des Verkehrs nicht tangiert, im Gegenteil trägt zur Sicherheit bei, da eine beachtliche Strecke am grünen Damm, durch die Strassenführung verstärkt wird.
11 Massnahmen S.235	
Längerfristig (B und C-Horizont) sind nebst weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und des LV-Netzes grössere Optimierungen im ÖV, Netzergänzungen mit flankierenden Massnahmen im MIV und Verkehrsmanagement vorgesehen.	Die Massnahmen des motorisierten individuellen Verkehr (MIV) wird weiterhin hinausgeschoben. Die Verkehrssituation in Diepoldsau wird von den politischen Vertreter in der Agglo verkannt. B/C Horizont: ab 2040
Arbeitsgebiete / Betriebsgebiete S.238	
Um die bestehenden Potenziale optimal nutzen zu können, ist ein Ansiedlungsmanagement erforderlich.	Die Südringlösung bringt für alle Produktionsstandorte im Rheital Mitte Vorteile, durch die direkte Anbindung an die Autobahne im grenzüberschreitenden Verkehr, ohne Stau bei Dorfdurchfahrten.
Raum Vorarlberg: S.239	
Unter der Federführung des Landes Vorarlberg wird ein Leitfaden für die Planung von überkommunalen strategischen landesweiten und regionalen Betriebsgebieten erarbeitet.	Der grenzüberschreitenden Verkehrthematik wurde im Raumbild Vorarlberg 2030 keine Massnahme die bis 2030 umgesetzt werden soll ausgewiesen. Siehe Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 Begutachtungsentwurf Bregenz, 15. April 2019
11.3 Massnahmen Verkehr S.242	
Weitere Betriebs- und Gestaltungsprojekte auf Kantonsstrassen sind in Planung, werden aber aufgrund der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen frühestens im B- oder gar C-Horizont umgesetzt.	Die Massnahmen des motorisierten individuellen Verkehr (MIV) wird weiterhin hinausgeschoben. Die Verkehrssituation in Diepoldsau wird von den politischen Vertreter in der Agglo verkannt. B/C Horizont: ab 2040
Auch für die Naherholung und kommunale Erschliessung haben Rheinquerungen eine grosse Bedeutung. Eine neue Fuss- und Velobrücke zwischen Widnau und Diepoldsau schliesst diesbezüglich eine Lücke.	Das Initiativkomitee unterstützt diese Massnahme .

Kapazität Strasse S. 244	
Die Planungen zur Netzergänzung im mittleren Rheintal sind noch deutlich weniger konkret, da wie eingangs erwähnt, das Projekt nochmals neu aufgerollt wird. Auch hier geht es darum, belastete Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten, Freiräume für LV und ÖV schaffen und mit flankierenden Massnahmen die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Zentren (Lebensadern) zu verbessern. Die Planungen werden weiter vorangetrieben mit dem Ziel, konkrete Infrastrukturvorhaben im Zeitraum 2028–2032 umzusetzen.	Konkrete Lösungsvorschläge liegen auf dem Tisch. Gemeinderat Diepoldsau fordert einen Autobahnzusammenschluss Südlich von Diepoldsau (Var.3.4) Initiative Südring: fordert eine Umlenkung des Verkehrs auf dem gleichen Trasse wie eine allf. Autobahnverbindung, nur mit dem zusätzlichen Vorteil den talquerenden Verkehr einzubinden.
Die Korrektur Knoten Zoll/Autobahn (Schweiz) beinhaltet den Neubau der bestehenden Brücke über den Rhein inkl. Zollanlagen und allenfalls Anschlussbauwerke.	Gem. ASTRA und ASFING werden künftig die Zollämter in Wolfurt und St. Margrethen in Zusammenhang mit der S18 gebaut. Siehe „S 18 Bodensee Schnellstraße Knoten Lauterach bis Staatsgrenze bei Höchst“
11.4 Controlling und Umsetzung S.246	
Eine effiziente und fristgerechte Umsetzung der Massnahmen wird mit nachstehenden Planungs- und Controllinginstrumenten gewährleistet. Einerseits handelt es sich um Web-basierte Anwendungstools, welche in allen Agglomerationsprogrammen des Kantons St. Gallen eingesetzt werden und andererseits werden regelmässig stattfindende Umsetzungsgespräche mit den Gemeinden institutionalisiert.	Durch die Struktur : „Verein Agglo Rheintal“ ist die politische Mitwirkung der Bevölkerung ausgeschlossen, was nicht akzeptiert werden kann. Eine Aufnahme in den Verein aus der Bevölkerung ist nur möglich, wenn „Mitglieder des Vereins Agglomeration Rheintal sind Gebietskörperschaften innerhalb der Region des St. Galler und Vorarlberger Rheintals, die einen funktionalräumlichen Bezug zum Agglomerationsprogramm Rheintal aufweisen. Die Mitgliedschaft von Privatpersonen ist nicht vorgesehen. Sie können sich jedoch gerne über den Projektverlauf, die Statuten und weitere Informationen auf unserer Website informieren. „ gem. Mail von Agglo 12.8. 2019. Staatspolitisch fraglich, aus Sicht Initiativkomitee.
Umsetzungsgespräche mit Gemeinden: Mindestens einmal jährlich wird mit jeder Mitgliedsgemeinde ein	Einmal pro Jahr eine Sitzung /Gemeinde: Für Projekte mit Jahrhundert-Charakter.

<p>Umsetzungsgespräch durchgeführt. Dabei wird der Planungsstand der Massnahmen erfasst und gemeinsam werden die vergangenen und kommenden Planungsschritte diskutiert. Ergänzende themenspezifische Umfragen bei den Gemeinden werden nach Bedarf durchgeführt.</p>	<p>Ein stiller Gemeinderat bringt keine Lösung für die anstehenden Verkehrsprobleme auf den Tisch. Noch weniger für deren Umsetzung innert nützlicher Frist.</p>
--	--

4.3.9 Autobahnzusammenschluss A13(CH) – A14(A) – oder Südring Diepoldsau

F
o
l
i
e
1

Autobahn-Zusammenschluss Diepoldsau Süd (CH:A13/ A:A14) oder Südring Diepoldsau

Gegenüberstellung:

Konzept

Lösungsvorschläge

Forderungen: Agglo Rheintal /Raumbild Vorarlberg

Umsetzungs-Horizont; Einbindung in die div. Mobilitätsstrategien, Netzbericht Raum DHAMK , Ortsplanung Diepoldsau, Kosten, Wirksamkeit, Talquerender Verkehr, Auswirkung Eingabetermin beim Bund.

Grundlage für : Eingabe Agglomerationsprogramm Agglo Rheintal : 4.und 5. Generation

Ausgearbeitet: Initiativ-Komitee:

«Entlastung Durchgangsverkehr Tramstrasse / Hohenemserstrasse durch Umfahrungsstrasse»

1 Kopie an: Herr Friedauer Präs. Agglo Rheintal/Herr John Tiefbauamt St.Gallen am 2. Juli 2020 abgegeben. Initiativ-Kom. Präsident: Jakob Sieber

Zielvorgaben: Initiativ Komitee (seit Juni 2018)

Diepoldsau Durchgangsverkehr umlenken

+

Verkehr von Hangkante zu Hangkante einbinden

Lösungsvorschläge einbringen

Bevölkerung bei Mitwirkung unterstützen

Mehrheiten für eine Lösung bewirken

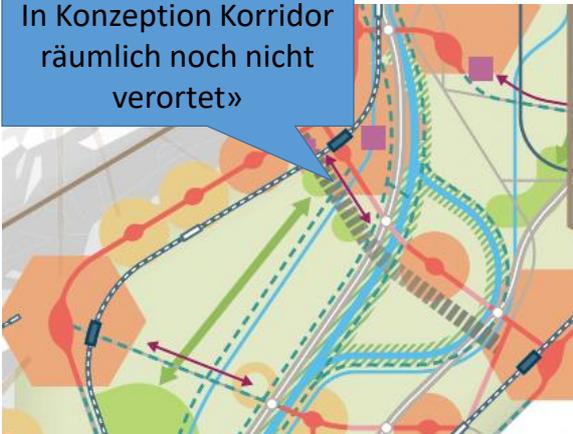
(Projekt oder Moratorium)

2

Ausgangslage

Zukunftsbild Rheintal

«Ergänzendes
Strassennetz
In Konzeption Korridor
räumlich noch nicht
verortet»

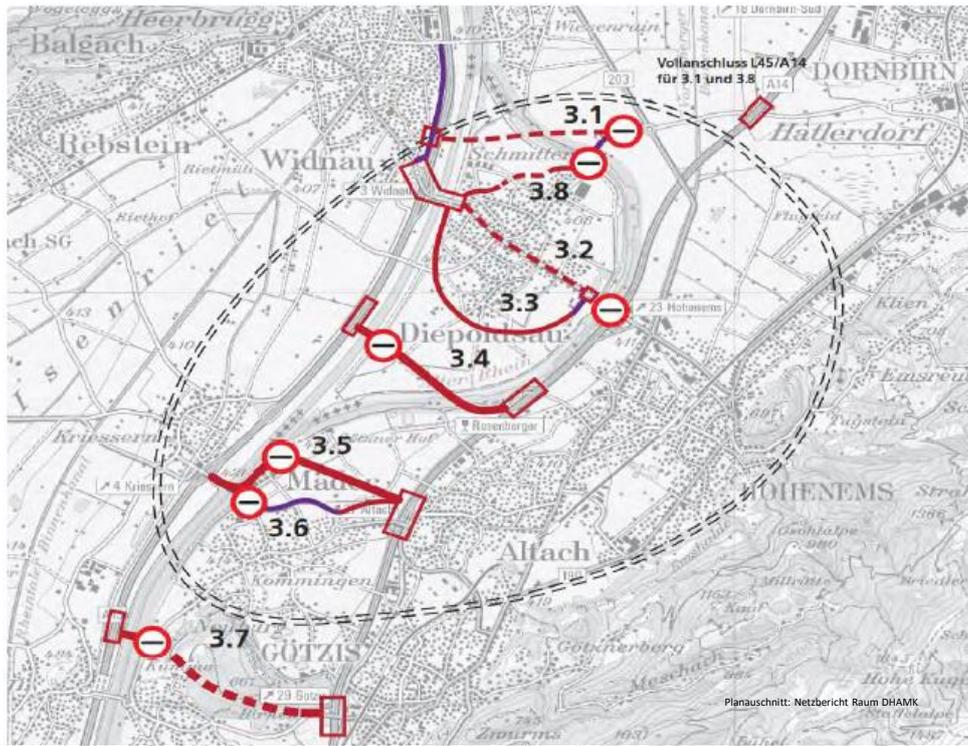


Raumbild Vorarlberg

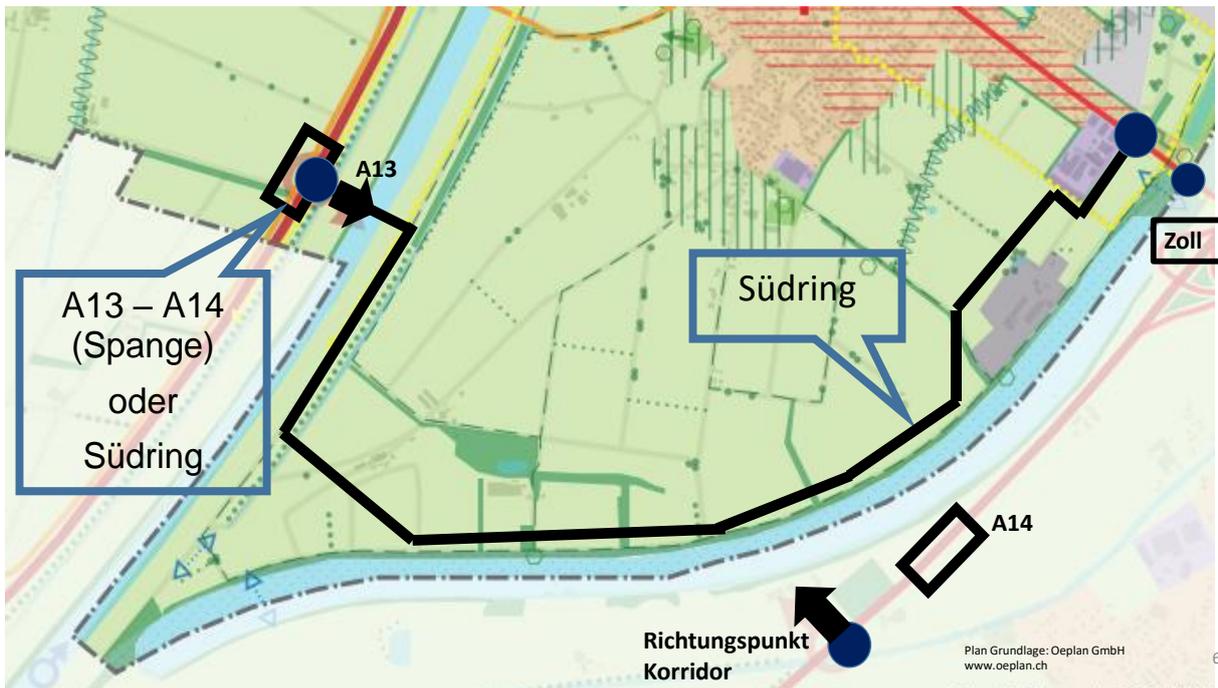
«Verkehrsverbindung
ausbauen (Strasse,
Schiene, Radroute)»



4



Autobahnezusammenschluss A13 – A14 oder Südring

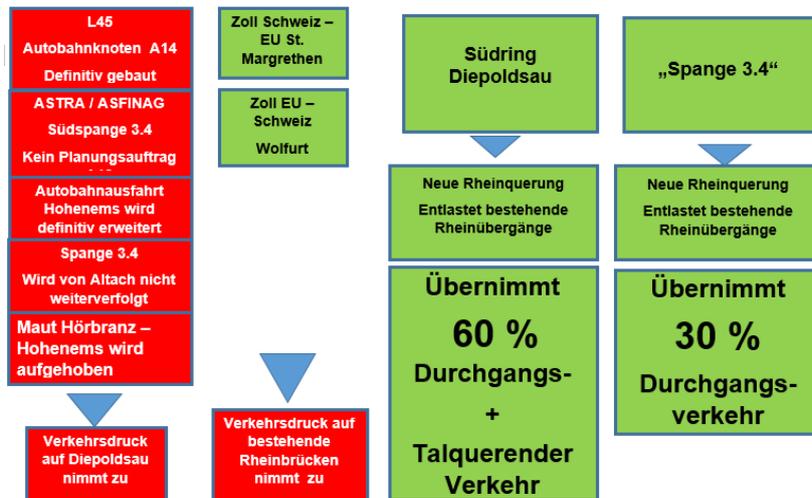


Ausgangslage 2030



DTW = Durchschnittlicher Tagesverkehr

Planausschnitt: Netzbericht Raum DHAMK



MOBILITÄTSKONZEPT ALTACH

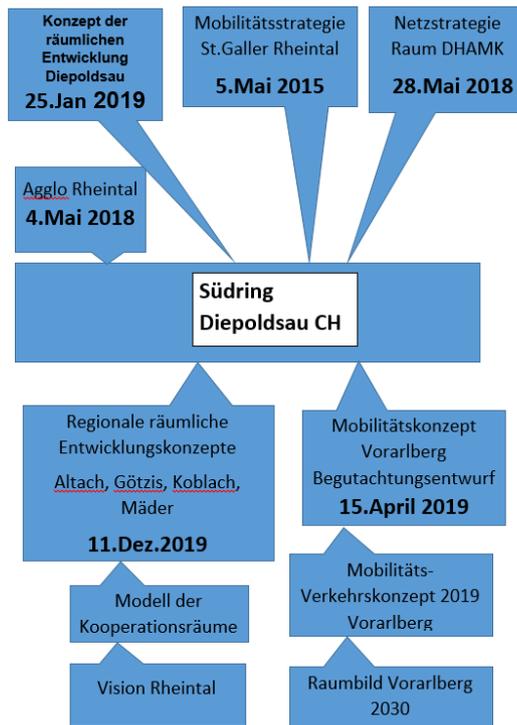
Maßnahmen

Veranstaltung: Altach Mobilität
21.März 19 19.00 Uhr
Saal KUM Altach

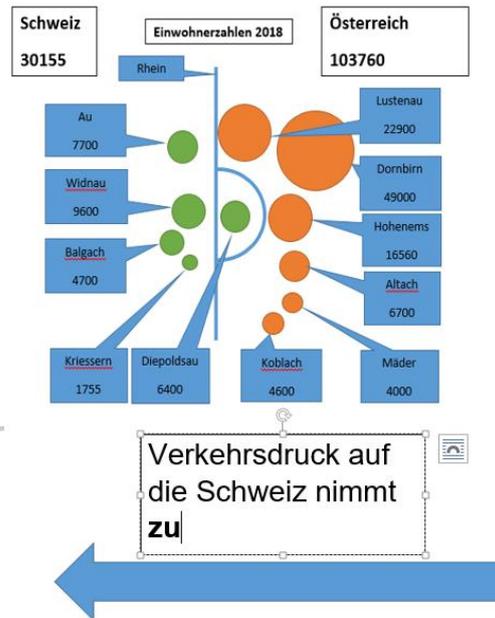
Straßennetz

Projekte

Projekt	Status
vollanschluss Raststätte Hohenems	wird nicht weiter verfolgt
Spange Diepoldsau (Variante 3.4)	wird nicht weiter verfolgt
Straßen- Wegekonzert	wurde erarbeitet
Begegnungszone Achstraße	eigenes Projekt
Fahrradstraßenkonzert	wurde erarbeitet



Bevölkerung



11

Aussagen (aus Netzbericht 28.5.2018)

Rahmenbedingungen seitens ASTRA

- **Der Netzbeschluss Nationalstrasse sieht heute keine Autobahnverbindung A13 – A14 vor.** Ausserhalb des Netzbeschlusses hat der Bund grundsätzlich keinen Planungsauftrag.

Rahmenbedingungen seitens ASFINAG

- **Im Bearbeitungsperimeter (gegenständlicher Untersuchungsraum) ist im aktuellen Bundestrassengesetz keine hochrangige Verbindung des Autobahnnetzes von der A14 in Österreich zur A13 in der Schweiz enthalten.**
- **Im Hinblick auf die in der vorliegenden Netzstrategie Raum Diepoldsau ermittelten Verkehrsfrequenzen für die untersuchten zusätzlichen Strassenverbindungen erscheint eine Aufnahme einer dieser Varianten ins hochrangige Straßennetz als sehr unrealistisch und weitere dahingehende Planungen als verlorener Aufwand.“**
- **FAZIT: Spange entfällt**

12

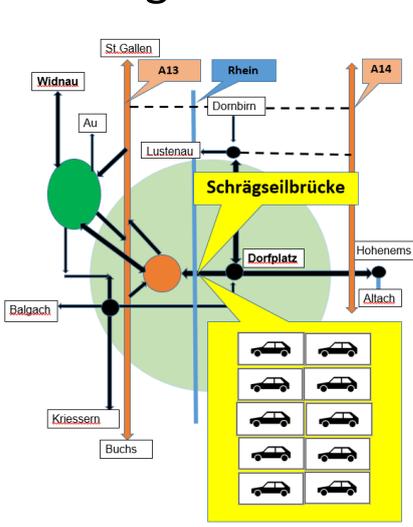
Forderungen Agglo Rheintal

- 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.
- 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.
- **FAZIT: Südring integriert die Agglo - Weitsichtplanung**

13

Verkehrs - Problempunkte

- Schrägseilbrücke



Verkehrsknoten Schrägseilbrücke
2030: 23000 DTV)
> 22'000 Fz./Tag überlastet
Ausbau oder Alternativroute gem.
Mobilitätsbericht St. Galler
Rheintal

FAZIT: Neue Strassenführung und auffächern → Südring erfüllt diese Forderung

14

Lösungsansätze

- Gemeinderat Diepoldsau

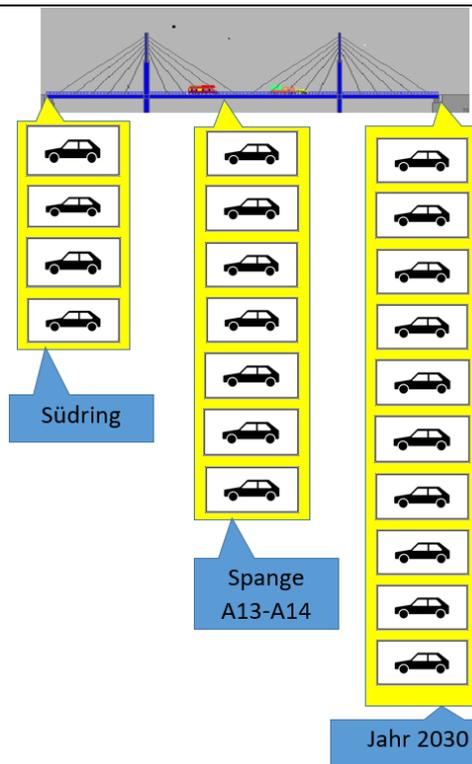
«... Verbindung der Autobahnen A 14 und A 13 südlich von Diepoldsau»
 Siehe Geschäftsbericht Politische Gemeinde Diepoldsau 2019 Seite 20

- Initiativekomitee Diepoldsau

Südring Diepoldsau

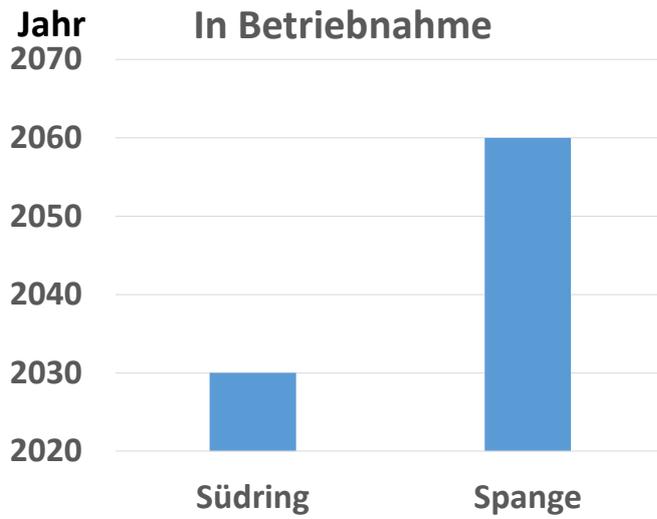
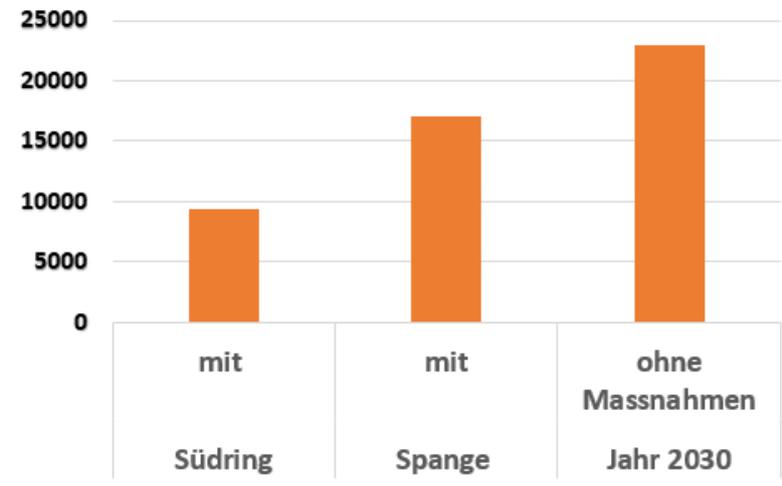
FAZIT: Nur Südring ist die Lösung

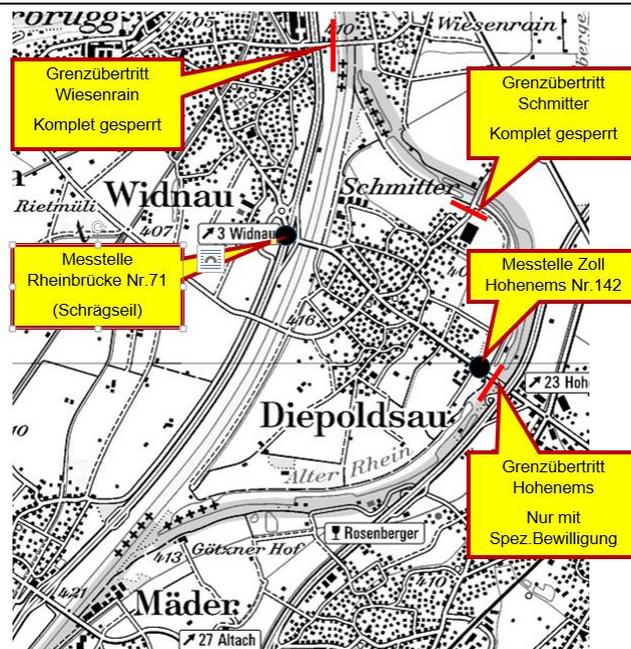
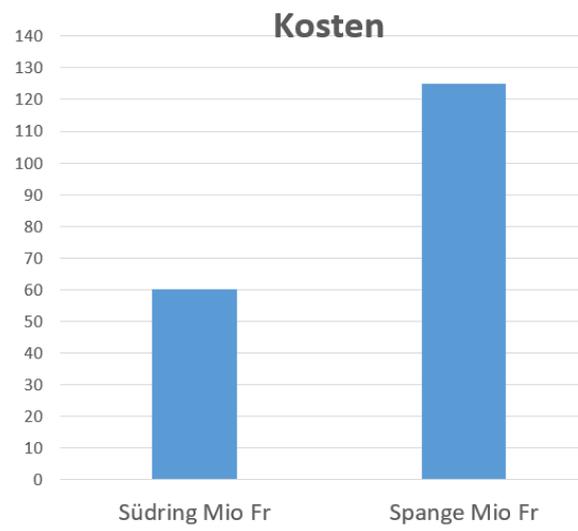
Durchgangs-
verkehr
Diepoldsau



Ohne
Massnahmen ¹⁶

Schrägseilbrücke Zählstelle Nr. 71
Anzahl Fahrzeuge pro Tag
Jahr 2030

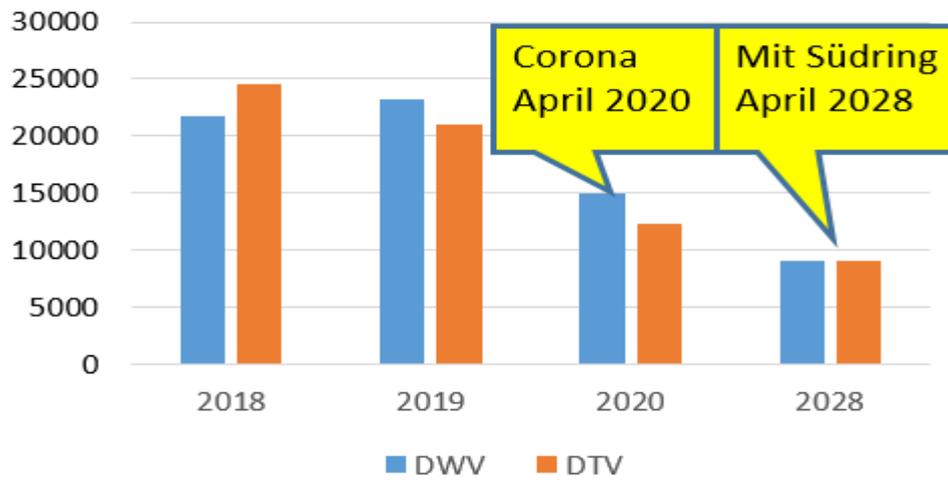




Ausgangssituation : Verkehrszählung
April 2020 „Corona“

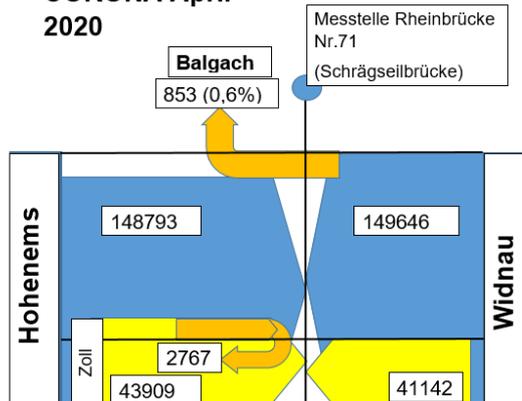
Planausschnitt: Geoadmin.ch

Schrägseilbrücke April - Werte Fahrz./Tag



Verkehrsfluss DWV

CORONA April 2020



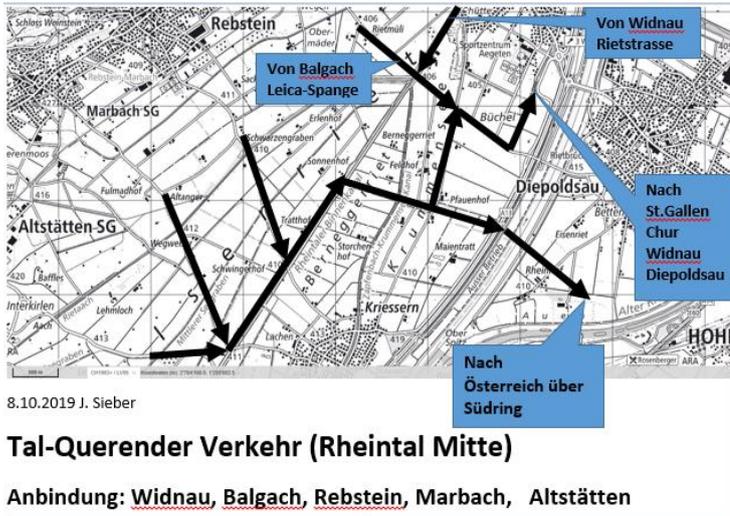
298438 Fahrzeuge /Monat (20Tage)
 Werkverkehr April 2020 (CORONA)
 = 14924 Fahrzeuge /Tag
 = **64% von April 2019**
Mit Südring: Verkehr von Hohenems wird umgelenkt
 Restverkehr Rheinbrücke = 10534 Fahrz./Tag
 = **45 % von April 2019**

Südring	Zuständigkeiten/Kosten(sFr)/Realisierungsdauer						
	CH	SG	Diepoldsau	Agglo	Altach	Vlbg	A
Boden		●	●				
Kosten Bewilligung	●	●	●	●			
Bau-Bewilligungen		●	●	●			
Umwelt (UVP)							
Staatsverträge							
Zollanlage							
Durchg.Verkehr			- 60 %				
Auswirkung auf öV			+++				
Auswirk.Grundwass.			+++				
Nutzwert			1158				
Realisierung (Jahr)			2028				
Totalkosten			60 Mio sFR				

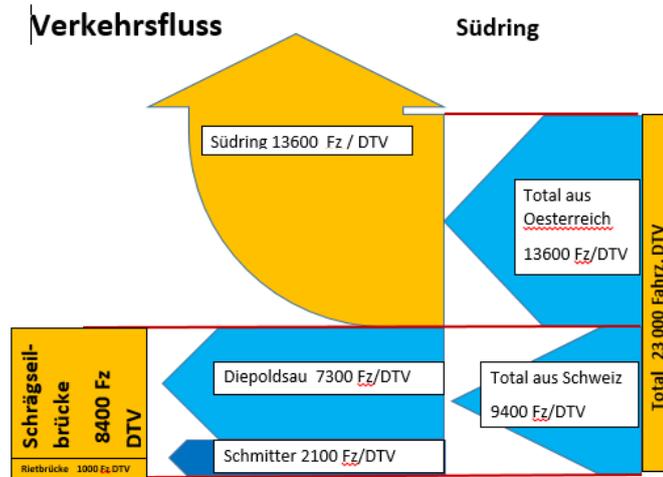
Variantenvergleich : Südring - Spange (3.4)

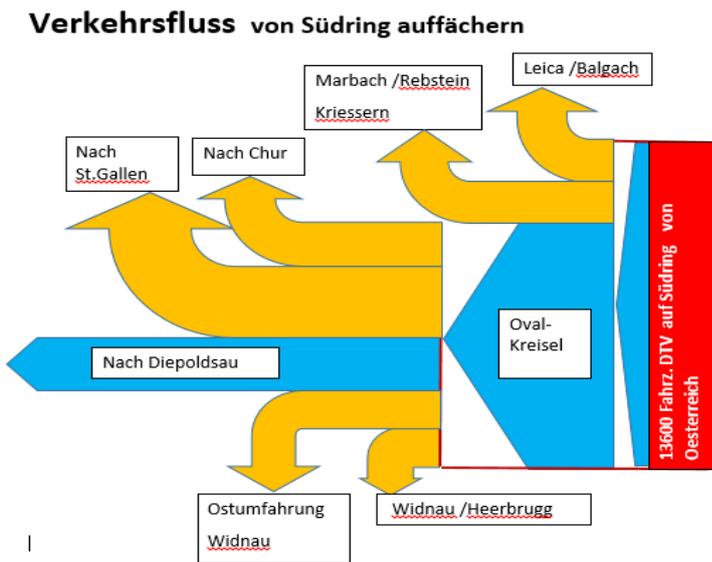
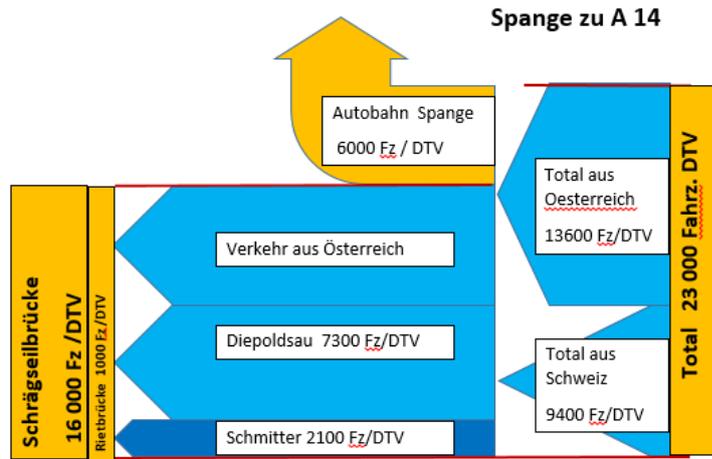
Spange	Zuständigkeiten/Kosten(sFr)/Realisierungsdauer						
	CH	SG	Diepoldsau	Agglo	Altach	Vlbg	A
Boden	●	●	●		●	●	●
Kosten Bewilligung	●	●	●	●	●	●	●
Bau-Bewilligungen	●	●	●	●	●	●	●
Umwelt (UVP)	●	●				●	●
Staatsverträge	●						●
Durchg.Verkehr			-30%				
Auswirkung auf öV			++				
Auswirk.Grundwasser			---				
Nutzwert			160				
Realisierung (Jahr)			2060				
Totalkosten : 124 Mio sFr							

Anbindung Talquerender Verkehr

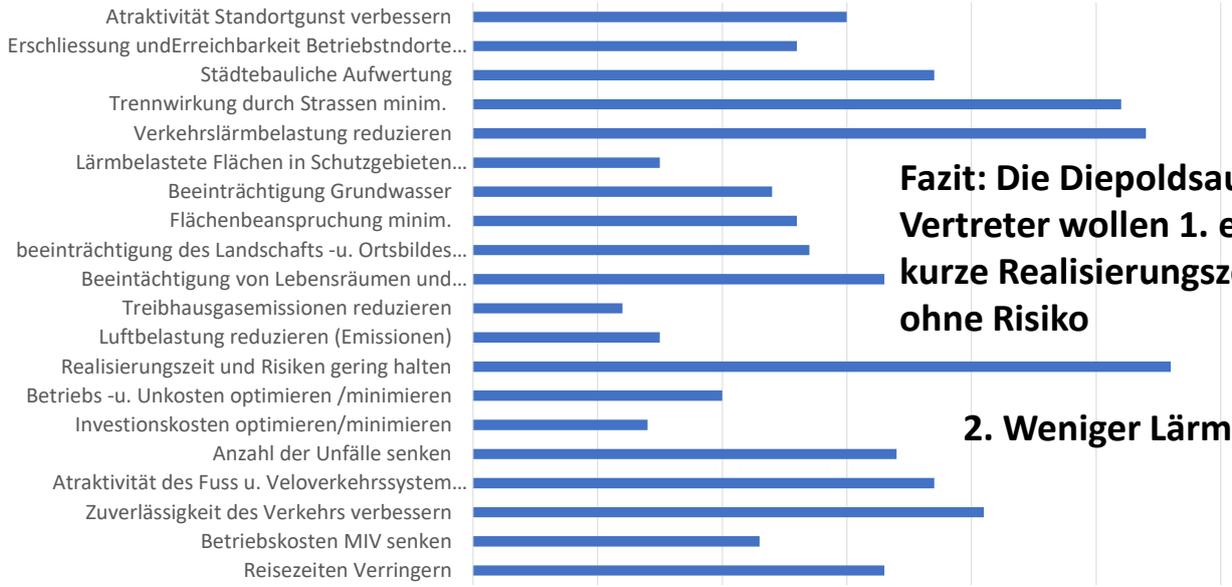


FAZIT: Nur Südring ermöglicht Talquerender Verkehr aufzunehmen





12. Proz. Zus.zug (Gewichtungssätze) der Vertr. Diepoldsau/Teilziel(S.78)



**Fazit: Die Diepoldsauer
Vertreter wollen 1. eine
kurze Realisierungszeit
ohne Risiko**

2. Weniger Lärm

Diagr. Daten aus: Netzbericht Raum DHAMK

Abbildung 4: Zeiträume der Agglomerationsprogramme und Ausführungsfristen

