

An aerial photograph of the St. Gallen Rheintal region in Switzerland. The image shows a wide valley with a river (the Rhine) winding through it. In the background, there are snow-capped mountains under a blue sky with scattered clouds. A large, semi-transparent blue graphic element, consisting of a curved shape, is overlaid on the right side of the image, extending from the top right towards the bottom left. The text is positioned on the left side of this blue area.

Mobilitätsstrategie
St.Galler Rheintal 2017
Kurzbericht

**VEREIN
ST.GALLER RHEINTAL**

Was ist eine Mobilitätsstrategie und warum braucht es sie?	3
Ausgangslage	4
Der Weg zur Mobilitätsstrategie	4
Was sind die Fakten zur Mobilität in unserer Region?	5
Planungsgrundlagen – laufende Planungen	5
Siedlung, Landschaft, Verkehrswege	6
Bevölkerung	7
Mobilitätsstruktur	8
Was sind die Erkenntnisse und Potenziale?	9
Wo liegen die Konflikte?	12
Konfliktplan	12
Was sind die Zielsetzungen?	13
Wie erreichen wir das, was sind die Strategien?	15
Gesamtvision	17
Teilstrategien	18
Raum	19
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	19
Öffentlicher Verkehr	19
Fuss- und Veloverkehr	19
Mobilitätsmanagement	19
Welche Konzeptansätze wurden gewählt?	20
Schlüssel- und Detailmassnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr	20
Wirkungsanalyse	29
Wie geht es weiter?	30

Einleitung

Der vorliegende Kurzbericht fasst die wesentlichen Aussagen des Schlussberichtes «Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal» zusammen. Die Seitenangaben beziehen sich auf die Seiten des Schlussberichtes. Dieses Dokument richtet sich an Stadt- und Gemeindebehörden, Ortsgemeinden, Wirtschaft und die Bevölkerung. Es soll einen Überblick über die Erarbeitung und die Ergebnisse der Mobilitätsstrategie geben und gleichzeitig ein Bewusstsein schaffen für die Problematiken und Lösungsansätze bei der zukünftigen Gestaltung der Mobilität im St.Galler Rheintal.

Was ist eine Mobilitätsstrategie und warum braucht es sie?

Die Region Rheintal verfügt bis anhin über keine koordinierte Planung im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr. Mit der Mobilitätsstrategie soll ein erstes wichtiges Planungsinstrument für die zukünftige räumliche und verkehrliche Entwicklung der Region geschaffen werden. Denn kantonale Planungen erfordern zwingend regionale Abstimmungen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Viele Regionen verfügen über ein Agglomerationsprogramm, welches diese Anforderungen erfüllt. Die Agglomerationsprogramme sind seit vielen Jahren ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes. Mit der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie hat sich der Verein St.Galler Rheintal entschieden, eine aktive Rolle einzunehmen. Die Mobilitätsstrategie dient **einerseits als Grundlage für die Eingaben in das 17. Strassenbauprogramm** im Frühjahr 2017, andererseits aber auch als **eine der zentralen Grundlagen** für die **Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms der 4. Generation**.

Hier dient die Mobilitätsstrategie der Koordination zwischen Siedlung und Verkehr. Sie soll den Behörden als Leitfaden für die Verkehrs- und Raumplanung zur Verfügung stehen.

«Agglomerationsprogramm» – ein sperriges Wort. Aber auch ein Instrument, um Verkehrs- und Siedlungsprobleme in Agglomerationen koordiniert anzugehen. Eine noch bessere, weil präzisere und einfache Erklärung, liefert ein Trickfilm, den der Bund auf seine Website gestellt hat. Hier findet sich der Info-Film des Bundes:

www.are.admin.ch/are/de/home.html

Leider wurde die Eingabe der Region Rheintal für das Agglomerationsprogramm 2. Generation 2013 vom Bund nicht genehmigt. Das Fehlen dieser Planungsgrundlage erschwert die regionale Koordination für Eingaben, sei es beim Strassenbauprogramm, bei der Planung für den öffentlichen Verkehr oder bei der Raumplanung. →

Ausgangslage

Das St.Galler Rheintal ist eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen der Schweiz. Mit den zwölf Gemeinden von St.Margrethen bis Rüthi ist die Region Lebensraum für rund 67'000 Einwohner und bietet über 31'000 Arbeitsplätze an 5'000 Arbeitsstätten. 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 ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum. Laut Prognosen werden in 30 Jahren in der Region St.Galler Rheintal voraussichtlich 77'000 Menschen leben.

Auf beiden Seiten des Rheins sind ein Wachstum der Siedlungsgebiete, eine immer intensivere Nutzung des Lebensraums sowie eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen festzustellen.

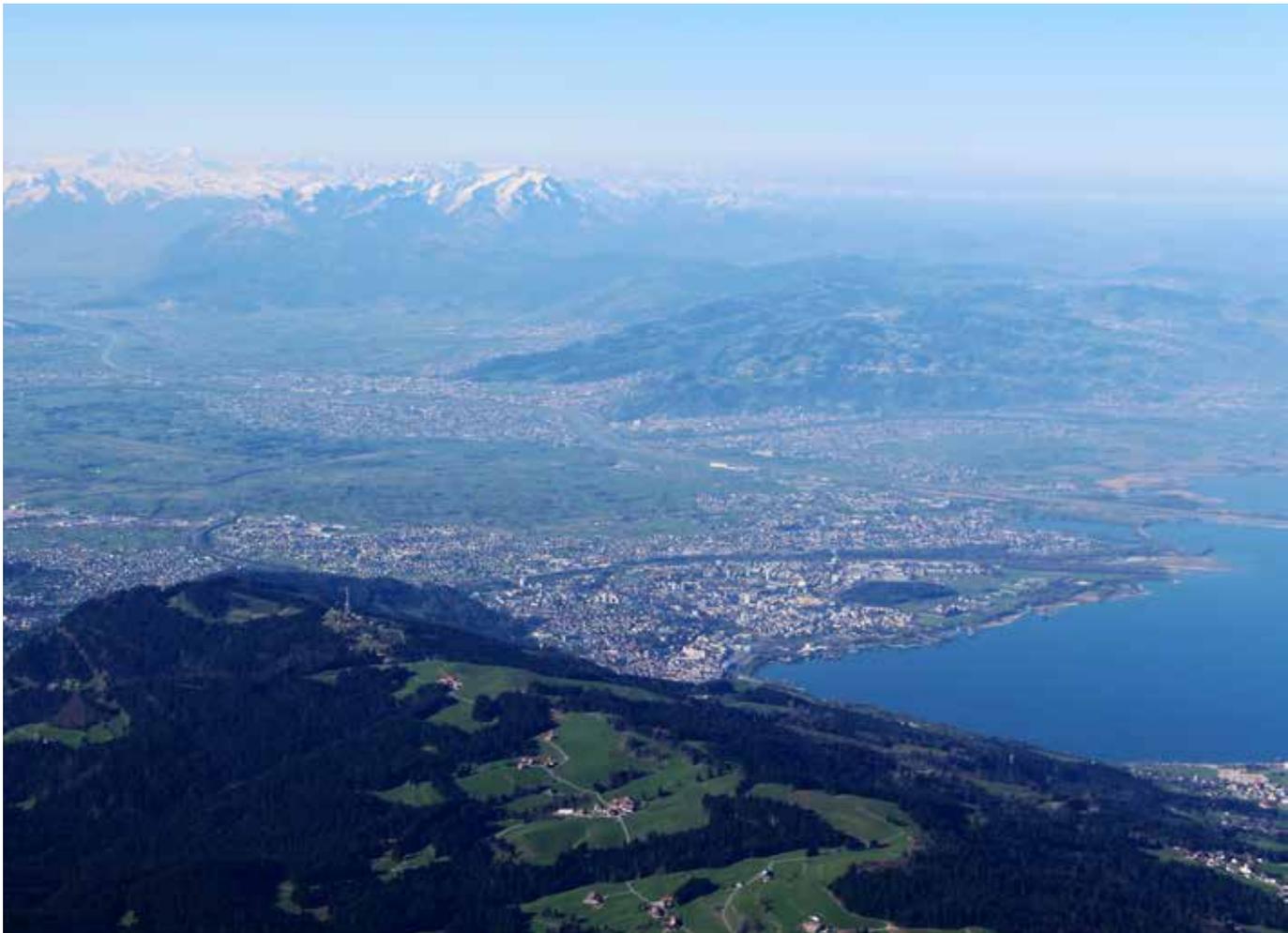
Die dynamische Entwicklung zieht Mehrverkehr und Verkehrsüberbelastungen auf einzelnen Strassenabschnitten nach sich. Dies vor allem auf den grenzüberschreitenden Achsen und bei wichtigen Verkehrsknoten im Mittelrheintal.

Durch das Tal verlaufen parallel zwei nationale Autobahnen ohne leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen. Trotz guter räumlicher Grundvoraussetzungen werden nur 11 % der Tagesdistanzen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.

Der Weg zur Mobilitätsstrategie

Gemeinsam mit den zwölf Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten, Gemeindevertretern und einer fachlichen Begleitgruppe wurde eine Gesamtvision mit Leitideen entwickelt, welche durch raum- und verkehrstypische Grundsätze detailliert festgelegt wurde. Anschliessend wurden in Gemeindegesprächen konkrete Teilstrategien und Schlüsselmassnahmen je Gemeinde oder Gemeindegruppen definiert. Als Ergebnis sollen realistische, klar lesbare und akzeptierte Leitgedanken sowie Konzeptansätze für wichtige Massnahmen pro Gebiet von der Mobilitätsstrategie in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation einfließen.

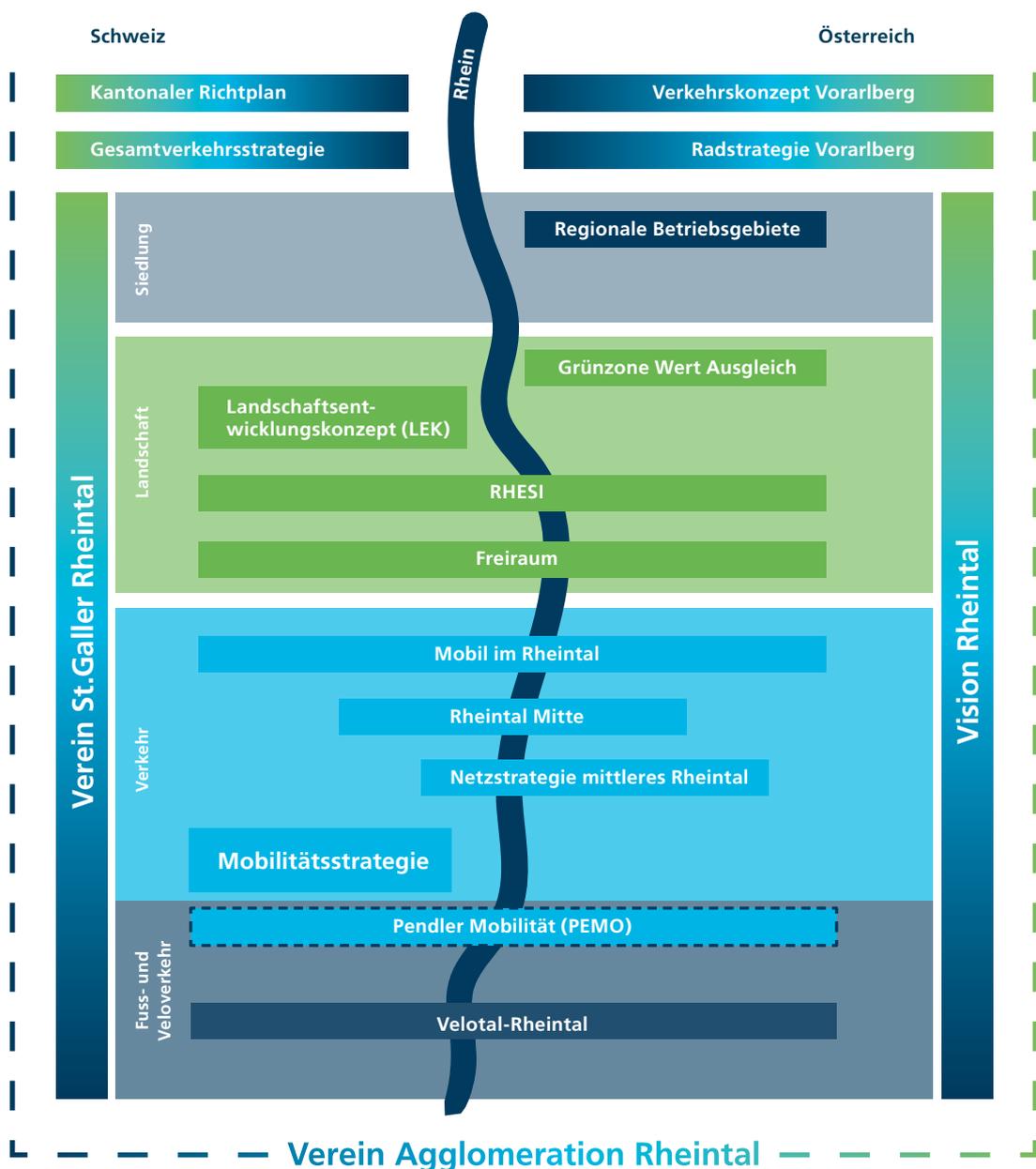
Gleichzeitig wurden die Eingaben der zwölf Gemeinden für das 17. Strassenbauprogramm anhand der erarbeiteten Leitideen und Grundsätze regional beurteilt.



Was sind die Fakten zur Mobilität in unserer Region?

Planungsgrundlagen – laufende Planungen (S.15)

Im St.Galler Rheintal und dem Vorarlberg laufen bereits verschiedene Planungen, teils grenzüberschreitend, teils länderspezifisch. Die unten aufgeführte Grafik gibt einen Überblick über die aktuell laufenden Planungen und deren Abhängigkeiten.



Siedlung, Landschaft, Verkehrswege (S.16 ff.)

Die Landschaftsstruktur im St.Galler Rheintal ist vom Kampf gegen Überflutungen des Rheins und von der daraus resultierenden Melioration in der ganzen Ebene noch heute sehr stark geprägt. Die resultierende Landschafts- und Siedlungsstruktur sowie die Industriegeschichte der Region prägen die Schienen- und Strassennetze. Die Landschaft im Rheintal trägt zur Identität der Region und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei. Sie wird intensiv genutzt und steht unter Druck. In der Ebene steht die Landwirtschaft mit der Ausdehnung der Siedlung in Konkurrenz, die Hanglagen werden hauptsächlich als EFH-Quartieren genutzt und die noch verbleibende freie Landschaft wird durch weitere Strassenprojekte beansprucht.

→ Die Chancen, welche diese vorhandene Strukturierung bietet, z.B. für Velo- und Fusswege werden heute noch zu wenig erkannt und genutzt.

→ Der Respekt und die Nutzung solcher Eigenschaften ist einer der Schlüssel für die zukünftige Siedlungsentwicklung mit abgestimmten Strassen und Wegen. So können attraktive und bodensparende Entwicklungen stattfinden. Einseitige Planungen produzieren viele Flächen ohne Nutzung und Charakter.



Der Blick von oben zeigt die vorhandenen Strukturen mit klaren, strukturierten Wegen und Kanälen, welche durch die Melioration der Rheinebene geschaffen wurden. Sie prägen das Rheintal bis heute.

Bevölkerung (S.22 ff.)

In sämtlichen zwölf Gemeinden konnte zwischen 2010 und 2015 ein durchschnittliches jährliches Bevölkerungswachstum zwischen 0.89 % bis 1.94 % vermeldet werden. Die grösste Bevölkerungsdichte weisen die zwei Regionalzentren Altstätten und Heerbrugg (Balgach, Au)/Widnau auf.

Die Siedlungen sind relativ kompakt, mit dichten und gut durchmischten Zentren. Das Siedlungsgebiet entlang der wichtigen urbanen Korridore erstreckt sich maximal zwischen 300 bis 500 m ab der historischen Hauptachse. Dies ist eine gute Grundvoraussetzung für die Bedienung der Siedlungsgebiete durch den Bus und gewährleistet eine sehr gute Erreichbarkeit durch das Velo.

Viele in den 60er Jahren entwickelte Wohnquartiere weisen eine geringere Dichte auf und sind hauptsächlich durch den motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen. Wohnquartiere mit Hanglage weisen eine noch geringere Dichte auf.

Berneck und Au, Gewerbe und Industriegebiet Auerstrasse:

Ansiedlung von Arbeitsplätzen in nicht ÖV-erschlossenen Zonen; die Siedlungstrennung durch Grünkorridore verschwindet zugunsten einer kontinuierlichen Ansammlung von unterschiedlichen Quartieren.



Was sind die Erkenntnisse und Potenziale?

Die nicht koordinierte Ansiedlung von Firmen an teils falschen Standorten führte zu Kapazitätsproblemen an verschiedenen neuralgischen Punkten auf den Strassen, die auch den ÖV in zunehmendem Masse behindern. Deshalb ist eine regional und kommunal verankerte Strategie zu zukünftigen Entwicklungsschwerpunkten, vor allem für Unternehmen und kommerzielle Nutzungen, der Schlüssel zu einer gelungenen regional abgestimmten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Es braucht direkte Anbindungen der Industrien an die Autobahn, um Freiraum für den ÖV und dessen Ausbau zu schaffen. Erschwerend kommt hinzu, dass die meisten Autobahnanschlüsse multifunktional sind, da sie gleichzeitig auch als Grenzübergänge genutzt werden. Es sind Entflechtungen der vielen Funktionen zu prüfen.

Städtische Verhältnisse im Rheintal

Der fast kontinuierliche urbanisierte Korridor in Form eines «T» St.Margrethen – Heerbrugg – Altstätten und Heerbrugg – Diepoldsau – (Hohenems) zählt auf der Schweizer-Seite ca. 51'000 Einwohner, (76 % des gesamten St.Galler Rheintals) und ca. 30'000 Beschäftigte (80 % des gesamten St.Galler Rheintals). Hier kann von städtischen Verhältnissen gesprochen werden.

In diesem urbanen Raum befinden sich auch die grössten Verkehrsprobleme und gleichzeitig die grössten, noch lange nicht ausgeschöpften Potenziale.

Die grösste Entfernung ab dem Hauptzentrum Heerbrugg in diesem urbanen Raum ist ca. 7 km Richtung Altstätten, was der Ausdehnung eines städtischen ÖV-Systems entspricht.

Wird dieser urbane Korridor weiter nach Osten in Richtung Hohenems ausgedehnt, liegt Diepoldsau nicht am Rande einer Urbanisierung, sondern in der Mitte einer fast kontinuierlichen, grenzüberschreitenden Urbanisierung.

→ Die relativ kompakten Siedlungskorridore und Hauptzentren bieten hohe Potenziale für den Fuss- und Veloverkehr.

→ Der urbane Raum kann mit einem «städtischen» ÖV-System bedient werden (Durchmesserlinien, hoher Takt).

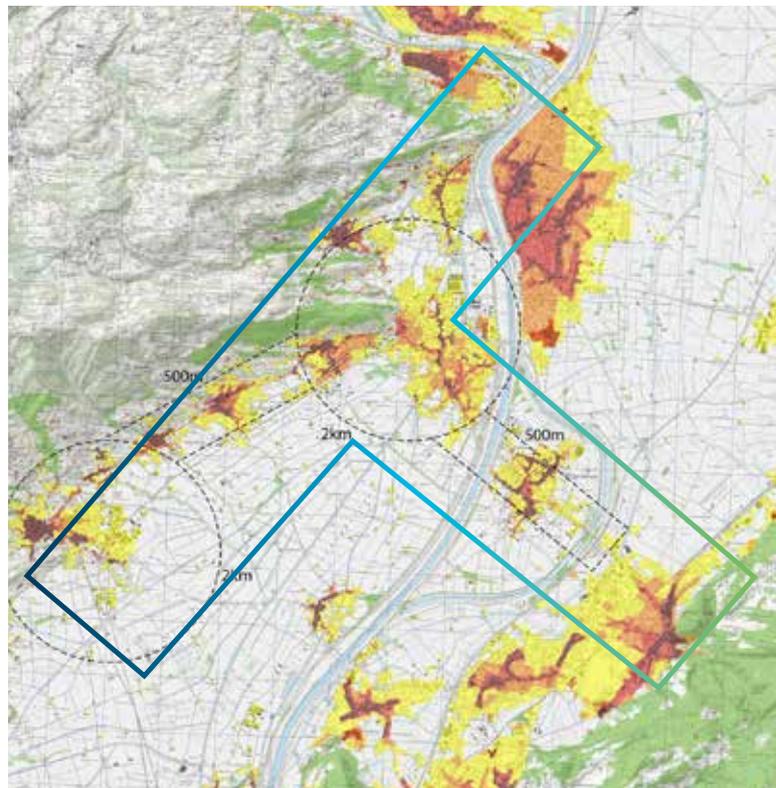


Abbildung 8 Seite 24

Fehlende regionale Ansiedlungspolitik

Es fehlt heute eine regionale Ansiedlungspolitik v.a. für Arbeitsplätze und kommerzielle Nutzungen – die richtige Nutzung soll am richtigen Ort stattfinden. Dadurch können auch zukünftige Verkehrsflüsse beeinflusst werden.

→ Eine regional abgestimmte Siedlungspolitik kann diesen unerwünschten Entwicklungen entgegenwirken.



Altstätten, Ortsteil Lüchingen, Supermarkt Lidl: Falsche Zonenzuteilung, falsche Nutzung und Konkurrenz für die gewachsenen Zentren (Stadt/Dorf); schlechte ÖV-Erschliessung und starke Beeinträchtigung des Grünkorridors.



Blick Rheintal abwärts: Aussenstehende nehmen das Rheintal als zusammenhängende Siedlung wahr. Die Gemeindegrenzen sind nicht sichtbar. Damit die Attraktivität erhalten bleibt, ist eine regionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung äusserst wichtig.

Binnenverkehr und multifunktionale Grenzübergänge

Der Binnenverkehr hat mit beinahe 60 % einen grossen Anteil am Verkehrsaufkommen. Die Kapazitätsprobleme in den Spitzenzeiten werden vor allem durch den Pendler- und Einkaufsverkehr verursacht. Der Ziel-/Quell-Verkehr mit dem grenznahen Ausland beträgt nur ein Drittel gegenüber dem Anteil mit der restlichen Schweiz. Das Problem liegt in der Konzentration dieser Ströme auf wenige Übergänge und Überlagerungen mit anderen Funktionen (Zollabfertigung, Anschluss an die Autobahnen).

→ Die Entflechtungen der unterschiedlichen Funktionen bei den Übergängen müssen geprüft werden.

→ Der relativ hohe Anteil am grenzüberschreitenden Durchgangsverkehr zeigt ein grosses Potenzial für die Benutzung einer zukünftigen Autobahnverbindung.

Öffentlichen Verkehr optimieren und nutzen

Die folgende Abbildung zeigt, dass das Gewicht an direkten Relationen über den Knoten Heerbrugg (Altstätten/St.Margrethen – Widnau/Diepoldsau) ein hohes Potenzial für den ÖV bietet, falls diese Relationen realisiert werden. Bis jetzt fährt jeder Bus den Bahnhof Heerbrugg an und die Fahrgäste in/von Widnau/Diepoldsau müssen den Bus wechseln. Zusätzlich entsteht ein Zeitverlust durch die Schlaufe via Bahnhof Heerbrugg, anstelle des direkten Weges Entenbad-Widnau.

→ Die Bahnhöfe in St.Margrethen, Heerbrugg und Altstätten sind sehr gut mit Bahn und Bus erschlossen. Mit dem REX sind sehr gute regionale Verbindungen zu den Hauptzentren Altstätten und Heerbrugg vorhanden.

→ Eine geringe bis fehlende ÖV-Erschließung ist in wichtigen Gewerbe- und Industriegebieten, v.a. wegen ungenügender Koordination Siedlung – Verkehr zu beobachten.

→ Insgesamt liegen in der Region viele Potenziale für die ÖV-Benutzung brach. Es herrscht eine zu schwache Nachfrage in der Region im Vergleich mit den guten Voraussetzungen für den ÖV.



Sehr gute Voraussetzungen für den Veloverkehr

Das Rheintal bietet mit seinem feinmaschigen Velonetz sehr gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Insbesondere auch für schnelle Verbindungen entlang der Bahnlinie, Binnenkanal, Rhein etc. In Zukunft wird die Wichtigkeit von E-Bikes zunehmen, sodass sich hier zusätzliche Chancen bieten.

→ Jedoch weisen die Netze für den Fuss- und Veloverkehr Sicherheitslücken auf, insbesondere bei den Grenzübergängen in Au und Widnau/Diepoldsau.

→ Bei der Siedlungsentwicklung wurden die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in der Vergangenheit unzureichend berücksichtigt. Oft hat, insbesondere in Gewerbe- und Industriegebieten, die Parkplatzzufahrt für Autos den Vorrang.

Wo liegen die Konflikte?



Konfliktplan: Die Abbildung zeigt die Konfliktstellen, welche aufgrund der Gemeindegespräche sowie nach Einschätzung der fachlichen Begleitgruppe dokumentiert wurden. Daraus ergeben sich Herausforderungen und Handlungsfelder. Diese finden sich im Schlussbericht auf den Seiten 66 und 67.

Was sind die Zielsetzungen?

Die Mobilitätsstrategie dient als **regionales Beurteilungsinstrument** für die kommunalen Eingaben in das **17. Strassenbauprogramm** und es bildet einen **Grundstein für das zukünftige Agglomerationsprogramm 4. Generation**.

Folgende Ziele wurden festgelegt:

Ziel A: Die Qualitäten des Siedlungsraumes erhalten und fördern

Die Kompaktheit der Siedlung, der weitestgehend gut erhaltene grosszügige Landschaftsraum und die Nähe von Wohnen und Arbeiten im gesamten Gebiet sind positive Eigenschaften der Region, die sich in einer vitalen Wirtschaft und in einer hohen Lebensqualität niederschlagen. Diese Werte gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln.

→ **Wichtig ist hierbei die sorgfältige Weiterentwicklung und Aufwertung der zentralen Lebensader (Hauptstrasse) von St.Margrethen bis Altstätten und von Heerbrugg über Diepoldsau bis zur Landesgrenze, die über 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie über 30'000 Beschäftigte aufweist.**

Ziel B: Den öffentlichen Verkehr an die urbanen Verhältnisse anpassen

Die ÖV-Verbindungen in den kompakten und urbanen Siedlungskorridoren sind an diese Verhältnisse anzupassen bzw. aufzuwerten. Dabei ist insbesondere dem hohen Anteil des Binnenverkehrs Rechnung zu tragen.

→ **Wichtig sind umsteigefreie Verbindungen zwischen St.Margrethen und Altstätten, zwischen Altstätten und Diepoldsau sowie zwischen Diepoldsau und St.Margrethen (siehe Abbildung).**



Aktueller Zustand: Alle Buslinien sind auf Heerbrugg konzentriert und stellen dort optimale Anschlüsse her.

Anzustrebender Zustand: Heerbrugg bleibt wichtiges Zentrum, aber die Linien schaffen neue Direktverbindungen zwischen den «Holmen» und der Querspange.

Ziel C: Das feinmaschige und attraktive Netz für den Fuss- und Veloverkehr weiterentwickeln

Das aktuelle Netz für den Fuss- und Veloverkehr ist weitgehend flächendeckend, grenzüberschreitend, relativ feinmaschig und attraktiv. Der hohe Anteil des ortsinternen MIV (sehr kurze Distanzen) zeigt aber, dass auch beim Fuss- und Veloverkehr noch wesentliche Potenziale nicht ausgeschöpft sind. Das bestehende Netz ist deshalb gezielt weiterzuentwickeln.

- **Die Arbeitsplatzgebiete, die verschiedentlich auf eine gute Verbindung zur Autobahn ausgerichtet sind, sind auch mit den Wohngebieten eng zu verweben.**
- **Zentrumsgebiete, Einkaufsschwerpunkte und sonstige publikumsintensive Anlagen sind optimal mit den umliegenden Wohn- und Arbeitsplatzgebieten zu vernetzen und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv zu gestalten.**
- **Mit einer sorgfältigen Planung der Zugangswege zu den Bushaltestellen und Bahnhöfen ist die ÖV-Erschliessung des Siedlungsbandes zusätzlich zu optimieren.**

Ziel D: Die Bedingungen für den MIV gezielt örtlich verbessern und die Siedlungen entlasten

In Bezug auf den MIV gibt es drei massgebliche Verbesserungspotenziale, die sowohl dem MIV zugutekommen, als auch in sekundärer Wirkung die Anzahl Autofahrten in den Siedlungsgebieten reduzieren.

- **Die geplanten neuen Verbindungen zwischen der A13 in der Schweiz und der A14 in Vorarlberg sind voranzutreiben, im Norden mit der neuen Verbindung St.Margrethen – Lustenau – A14 («Mobil im Rheintal») und im Süden mit einer neuen Verbindung südlich von Diepoldsau.**

Die wichtigen Grenzübergänge bei St.Margrethen, Au und Diepoldsau sind gekennzeichnet durch hohe MIV-Belastung und einen hohen LKW-Anteil sowie z.T. auch durch beengte Platzverhältnisse zwischen dem Rhein und der bestehenden Strassen- bzw. Bahninfrastruktur.

- **Die Situation ist zu verbessern ...**
 - ... durch eine grösstmögliche Konzentration des Güterverkehrs auf einen neuen Gemeinschaftsgrenzübergang bei St.Margrethen,
 - ... durch optimale Grenzübergänge,
 - ... durch Optimierung der Anschlussbereiche.

- **Die Verbindungen aus den Siedlungsgebieten zur Autobahn und umgekehrt sind für den MIV zugunsten einer weitergehenden Entlastung der Wohngebiete attraktiver zu gestalten und betreiben.**

Wie erreichen wir das, was sind die Strategien?

Die Gesamtvision sieht das St.Galler Rheintal als einen vielfältigen Raum mit einer vielfältigen Mobilität der Verkehrsteilnehmenden: Jede Person benützt den ÖV, fährt Velo, geht zu Fuss oder ist Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenwagen. Dies erlaubt eine vielfältige Nutzung des räumlichen und verkehrlichen Angebots. Zusätzlich soll die Vision das Bewusstsein der räumlichen Eigenschaften des Raums St.Galler Rheintals widerspiegeln und stärken.



Mobilitätsstrategie

Ziele A–D



Leitidee 1

Das St.Galler Rheintal ist ein vielfältiger Raum mit unterschiedlichen Entwicklungspotenzialen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Leitidee 2

Die Wohn- und Arbeitsbevölkerung im Rheintal optimiert ihre Mobilität in vielfältiger Weise je nach Ort und Zeit: alle, die am Verkehr teilnehmen, bewegen sich multimodal und benützen je nach Bedarf und Wegstrecke das geeignete Verkehrsmittel.

Leitidee 3

Die vielfältigen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen begünstigen dieses Mobilitätsverhalten mit einem auf Multimodalität ausgerichteten Strassen- und Wegesystem.



Regionale Grundsätze

G1: Kompaktes Siedlungsgebiet und grosszügiger Landschaftsraum

G2: Regionaler Planungsschwerpunkt ÖV

G3: Planungsschwerpunkt Arbeiten am Siedlungsrand

G4: Aufwertung der zentralen Hauptachsen (Lebensader)

G5: Koordinierte lokale Strukturen von Siedlung, Verkehr und Landschaft

G6: Verkehrsmanagement auf dem Strassennetz

G7: Aufwertung der Rheinlandschaft (Fluss- und Kanalsystem) für den Naherholungs- und insbesondere den Fuss- und Veloverkehr

G8: Gewährleistung von verträglichen Verkehrsverbindungen mit dem Appenzellerland und dem Vorarlberg

Teilstrategien
sowie daraus abgeleitete
Konzeptansätze

(Schlüssel- und
Detailmassnahmen)

Räumliche Grundsätze

G9: Feinmaschiges LV-Netz in den kompakten Siedlungen

G10: Leistungsfähige Umsteigeknoten

G11: Flächendeckende ÖV-Erschliessung mit Buspriorisierung

G12: Abgestimmte Erschliessungsstrukturen innerhalb der Arbeitsgebiete



Konfliktplan



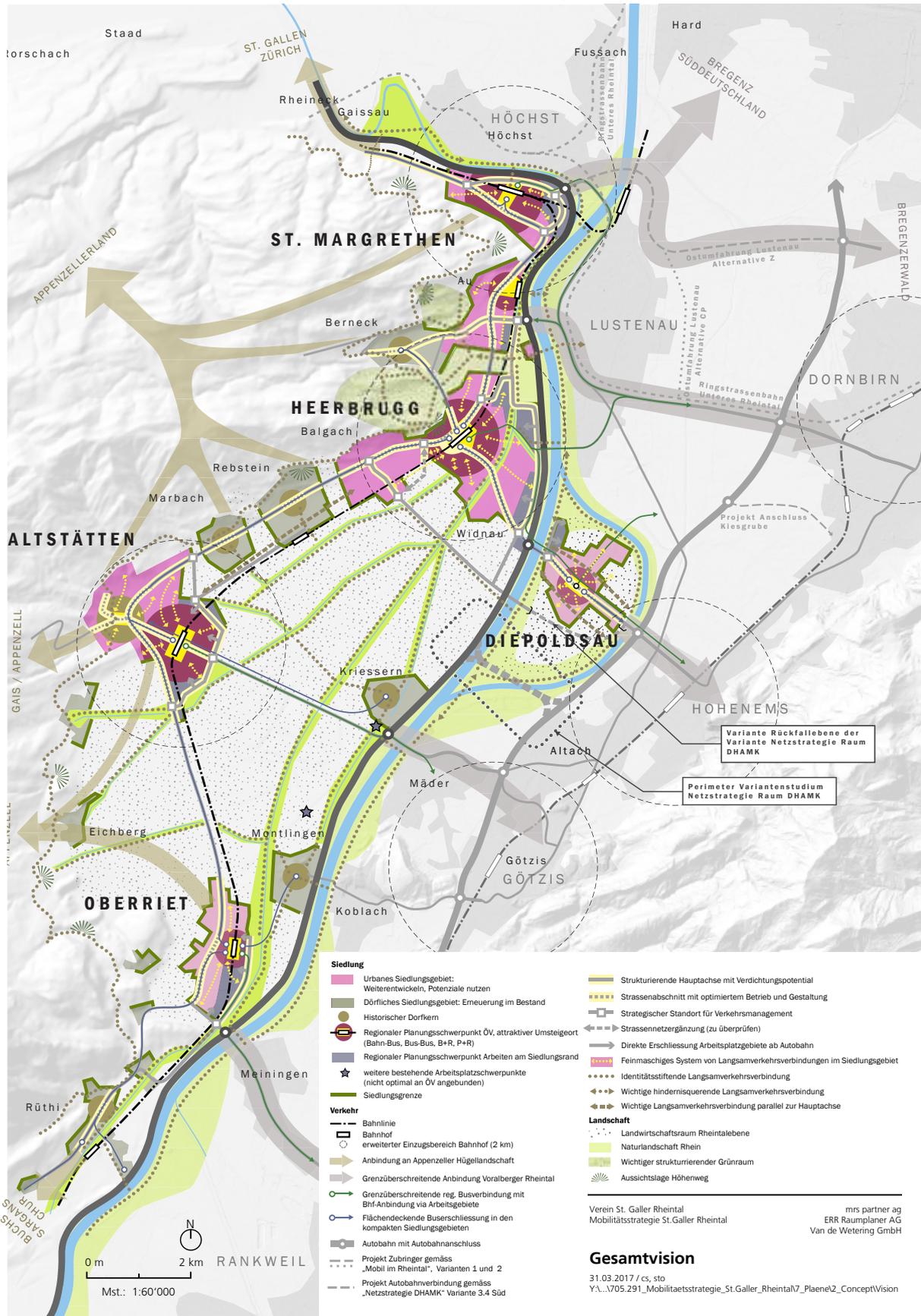
Ausgangslage

Das Schema zeigt die erarbeiteten Leitideen und Grundsätze. (Siehe auch Bericht Seite 72 ff.)

Gesamtvision

In Kombination mit den drei Leitsätzen definieren die zwölf Grundsätze die Gesamtvision.

Die einzelnen Grundsätze haben teilweise regionsübergreifenden Charakter (G1–G8) oder sind Zoomausschnitte für einzelne, konkrete Räume (G9–G12).



Auf der Basis dieser Gesamtvision, den Leitideen und Grundsätzen wurden die **Teilstrategien Raum, ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr und Mobilitätsmanagement entwickelt.**

Raum

(S. 78 ff.)

→ Um die Vielfalt des Lebensraumes im St.Galler Rheintal zu bewahren, unterstützt die Region eine **differenzierte Entwicklung mit dörflichem bzw. urbanem Charakter**. Publikumsintensive Einrichtungen und Konzentration von Arbeitsplätzen sind in den urbanen Gemeinden zu favorisieren, wo gut ausgebaute Infrastrukturen und Mobilitätsangebote (Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr) vorhanden sind.

→ Die Region fördert eine **zweckmässige Raumentwicklung**, wo signifikante Verdichtungspotenziale an **gut erschlossenen Gebieten** liegen, mit Fokus auf einer guten Koordination mit dem sinnvollsten ÖV-Angebot.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

(S. 85 ff.)

→ Mit dem Ziel, ihre Funktion zu bewahren (funktionierende Anschlüsse) und die gewachsenen Hauptstrassen zu entlasten (Lebensader), wird die **Rolle der Autobahn in der Region gestärkt**.

→ Mit den Zielen eines flüssigen MIV in den sensiblen Abschnitten, einer hindernisfreien Fahrt für den ÖV und eines attraktiven Angebots für den Fuss- und Veloverkehr werden der **Betrieb und die Gestaltung der Hauptachsen (Lebensader) optimiert**.

→ Abstimmung eines **regionalen Feinerschlusskonzepts für die Nebenstrassen** mit schwachen Belastungen, um sensible Ortschaften und Landschaften zu schonen, insbesondere die grosse Kulturlandschaft in der Ebene.

Öffentlicher Verkehr

(S. 93 ff.)

Die Region benutzt weiterhin das heutige Zubringerliniensystem mit guten Anschlüssen an die REX-Bahnhöfe.

→ Sie engagiert sich für die Priorisierung des Busverkehrs sowie für einen zuverlässigen Betrieb und Komfort für die Fahrgäste.

→ Die Region fördert einen Ausbau des Angebotes entsprechend der räumlichen und potenziellen Nachfragestruktur, insbesondere für **direkte Relationen ohne Wartezeiten an den Bahnhöfen** (lineare Relationen wie z.B. Au-Rebstein oder Eckrelationen wie z.B. Rebstein – Widnau).

→ Der neue Planungsansatz mit **direkten Relationen zwischen den Städten** ist mit Vorarlberg zu prüfen.

Fuss- und Veloverkehr

(S. 94 ff.)

→ Die Region fördert die Kontinuität der Routen für den Alltags- und Freizeitverkehr. **Sie nützt dabei insbesondere das Fluss- und Kanalsystem**.

→ Durch eine **sichere und attraktive Infrastruktur** wird der Fuss- und Radverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr gezielt gefördert.

→ Realisierung von attraktiven Abstellmöglichkeiten in der Region für öffentliche Standorte und private Quartiere.

Die Potenziale des Fuss- und Radverkehrs sind mit attraktiven Räumen auszuschöpfen:

→ im Einzugsgebiet der Zentren (Stadt, Dorf, ca. 500 m) mit direkten und sicheren Verbindungen, mit einer fussgängerfreundlichen Atmosphäre

→ im Einzugsgebiet der Zentren und wichtigen ÖV-Haltestellen (ca. 2 km), **direkte und schnelle Verbindungen für den Veloverkehr mit Alternativrouten entlang der Hauptverkehrsstrassen** und Bike & Ride Anlagen an den Umsteigeorten (Mobilitätskette).

Mobilitätsmanagement

(S. 96 ff.)

→ Die Region betreibt zusammen mit den Gemeinden ein **aktives Parkraummanagement** für die Umlagerung auf den ÖV/LV und eine effizientere Nutzung der Parkieranlagen.

→ Die Region unterhält mit seinen Partnern eine **aktive Informationspolitik** für die Verkehrsbutzer über die Vielfalt der Mobilitätsangebote (z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement).

Welche Konzeptansätze wurden gewählt?

Schlüssel- und Detailmassnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr (S. 100 ff.)

Gemeindeübergreifende Gespräche für verschiedene Teilgebiete bildeten die Grundlagen für die Ausarbeitung der Konzeptansätze, Schlüssel- und Detailmassnahmen. Aufgrund der Gespräche wurden 19 Schlüsselmassnahmen und 20 untergeordnete Detailmassnahmen formuliert, welche im Hinblick auf eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal als konzeptionell relevant erachtet werden. Im Folgenden sind die Schlüssel- und Detailmassnahmen beschrieben.



L Landschaft

L1 Verkehrsarmer grosszügiger Landschaftsraum, G1 Gesamtregion

- Die zusammenhängenden und offenen Landschaftsräume werden von einer Bebauung freigehalten.
- Die landschaftlichen und offenen Gebiete sind möglichst wenig von Strassenbauten zerschnitten.
- Überlandstrassen sind ins landschaftliche Erscheinungsbild integriert.
- Wege sind für den Landwirtschafts-, Fussgänger-, und Veloverkehr reserviert.



S Siedlung

S1 Kompaktes Siedlungsgebiet, G1

Gesamtregion

- Das kompakte Siedlungsgebiet grenzt sich deutlich von den grosszügigen Landschafts- und Erholungsräumen ab.
- Die Siedlungsgrenze gegenüber der offenen Landschaft weist auch räumliche Qualitäten auf, dank sorgfältiger Struktur und Gestaltung von Bauten, offener Siedlungsräume und Strassen.



S2 Regionaler Planungsschwerpunkt ÖV, G2

Gesamtregion

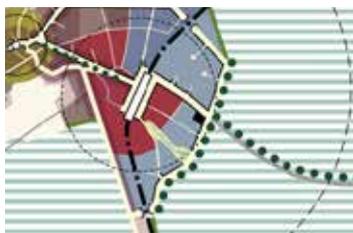
- Gut gelegene Areale in der ganzen Region.
- Die Siedlungsentwicklung ist auf wichtige Angebote des ÖV (Bahn und Bus) auszurichten und die vorhandenen Nutzungsreserven sind im weitgehend überbauten Gebiet auszuschöpfen.



S2.1

S-Bahnhof Oberriet

- Die Nähe zur Autobahn und zum Bahnhof begünstigt Entwicklungen von regionalen Interessen.
- Das Zentrum von Oberriet birgt ein grosses Verdichtungs- und Aufwertungspotenzial.
- Der regionale Planungsschwerpunkt ÖV muss eine Taktverbesserung erhalten (mindestens 30 Min.-Takt).



S2.2

REX-Bahnhof Altstätten

- Die Nähe zum ÖV-Knoten (Bahn + Bus) und die gute Erschliessung dank der Süd- und Ostumfahrung begünstigen Entwicklungen von regionalen Interessen.
- Die landschaftlichen Qualitäten des Riets und eine gute Einbettung in den gewachsenen Strukturen stellen grosse Herausforderungen für den richtigen Nutzungsmix dar.



S2.3

REX-Bahnhof Heerbrugg – Zentrale Bushaltestelle Widnau

- Die Nähe zum wichtigen ÖV-Knoten Heerbrugg (Bahn + Bus) und die gute Erschliessung mit Bus entlang den Achsen begünstigen Entwicklungen von regionalen Interessen.
- Bisherige qualitative gute Entwicklungen werden fortgesetzt. Verbesserung der Orientierung und Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof.



S2.4

Zentrale Bushaltestelle Diepoldsau

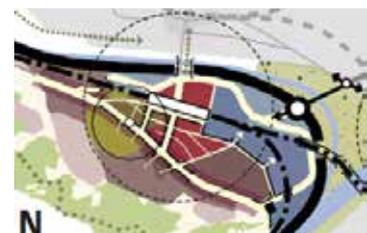
- Die zentrale Lage im Rheintal und die gute Busbedienbarkeit aus mehreren Richtungen begünstigen Entwicklungen von regionalen Interessen.
- Da es «nur» Buslinien gibt, ist ein relativ kleinräumiges Zentrum zu stärken; umso mehr sind die historischen Teile des Dorfes mit diesem modernen neuen Zentrum für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv angelegt und gestaltet.



S2.5

S-Bahnhof Au

- Die gute Struktur eines urbanen Quartiers bei der Haltestelle Au und die Bedienung durch Busse der urbanen Achse St. Margrethen – Heerbrugg begünstigen Entwicklungen von regionalen Interessen.
- Im Kern des Planungsschwerpunkts sind gemischte Nutzungen mit hohem Anteil an Wohnen angedacht. Die Nähe der Rheinlandschaft muss aufgewertet werden. Infrastrukturerweiterungen sind mit den räumlichen Potenzialen verträglich.



S2.6

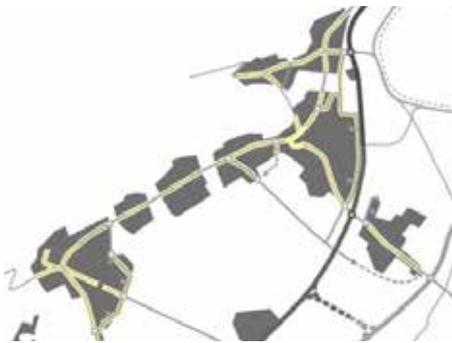
REX-Bahnhof St. Margrethen

- Die Nähe zum ÖV-Knoten (Bahn + Bus), die Busbedienbarkeit auf der Hauptachse und die gute Erschliessung dank der Nordumfahrung begünstigen Entwicklungen von regionalen und überregionalen Interessen.
- Fortsetzung der heutigen Ausweitungen des Zentrums in nördlicher und südlicher Richtung. Aus dem Zentrum attraktive LV-Verbindungen in die wertvollen Erholungsräume.



S3 Regionaler Planungsschwerpunkt Arbeiten am Siedlungsrand, G3

- Speziell gelegene Areale in der ganzen Region
- Die Arbeitsplatzgebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte (Gewerbe und Industrie) sind für den MIV ab den Autobahnanschlüssen sehr gut und direkt erreichbar.
- Diese Arbeitsplatzgebiete sind mit ÖV erreichbar und mit den angrenzenden Zentren und Quartieren für den LV gut verbunden.

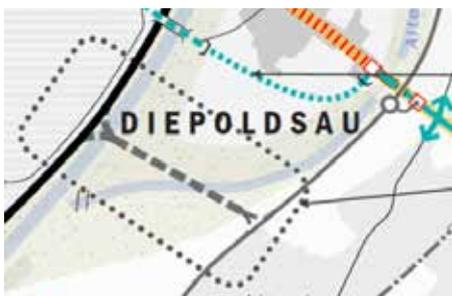


S4 Aufwertung der zentralen Hauptachsen (Lebensader), G4

Ganze Region

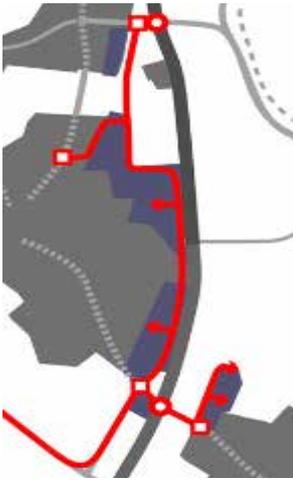
- Die zentralen Hauptachsen in den kompakten Siedlungsgebieten werden zu dichten, gemischten und attraktiven Räumen mit guter Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie mit hoher Lebensqualität und -intensität.
- Studienaufträge zeigen die Potenziale, mit besonderem Augenmerk auf die Aufenthaltsqualität, die Verdichtung und die Durchmischung entlang der Lebensader.

V VERKEHR -MIV



MIV DHAMK (Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern) Netzstrategie DHAMK – neue Verbindung A13 – A14, G4/G6

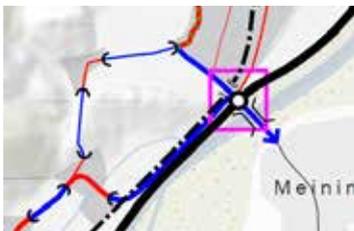
- Grossräumige Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz (Nationalstrassen, Hauptkantonstrassen) um die Siedlungsgebiete zu entlasten. Die lokale Verkehrslenkung begünstigt die Nutzung der Autobahn auch für den Ziel/Quell-Verkehr und einen Teil des Binnenverkehrs.
- Siehe Variantenstudium Autobahnverbindung Netzstrategie Raum DHAMK (Nationalstrassennetz) bestehend aus neuem Autobahnabschnitt, Autobahnzubringerstrasse, Abzweigungen, Anschlüssen oder Knoten.



MIV 1 Optimierung oder Neubau Autobahnanschlussbereiche inkl. Verbesserung Zoll, G3/G5/G6

→ Die örtliche Überlagerung von Autobahnanschluss, Zollanlage und übrigen Verkehr erschwert die Funktionalität der Grenzübergänge. Zudem wird die direkte Zufahrt zu den peripheren Industriegebieten beeinträchtigt.

→ Die Verkehrslenkung begünstigt die Nutzung der Autobahn für den Ziel/Quell-Verkehr und einen Teil des Binnenverkehrs. Industrie- und Gewerbegebiete werden durch regionale wie grenzüberschreitende Buslinien erschlossen.



MIV 1.1

Anschluss Oberriet – (Meiningen)

→ Orientierung verbessern. Torsituation für die Region aus dem Süden (siehe S3) für eine sehr gute MIV-Erreichbarkeit.

→ Lenkung des LKW-Verkehrs via die Eichastrasse (Industriegebiet Ost). Priorisierung der regionalen grenzüberschreitenden Buslinie am Zoll.

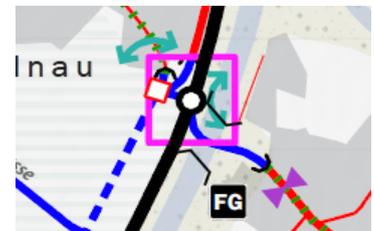


MIV 1.2

Anschluss Kriessern inkl. Grenzübergang nach Mäder

→ Optimierung der Verkehrsströme mit Einbezug der geplanten Verlegung des Gemeinschaftszolls auf das Gebiet der Gemeinde Mäder.

→ Gegebenenfalls örtlicher Ausbau. Koordination mit MIV1.3 (grosse Entlastungen) und M2 Anlage für Fahrgemeinschaften.



MIV 1.3

Anschluss Widnau – Diepoldsau inkl. internationales Autobahn-Verbindungsprojekt, Netzstrategie Raum DHAMK

→ Verbesserung der Kapazität des Anschlusses. Buspriorisierung und Busschleuse vor der Einfahrt in Widnau und Diepoldsau und über die Brücke.

→ Lenkung der Verkehrsströme Richtung Süden und Richtung Norden.

→ Koordination mit Massnahmen M2.2 und RHESI.



MIV 1.4

Anschluss Au – (Lustenau)

→ Verbesserung der Kapazität des Anschlusses und der Sicherheit für den Veloverkehr (mittelfristig).

→ Entflechtung Autobahnanschluss, Zollanlage und Grenzübergang (Brücke) (langfristig).

→ Koordination mit dem Vorhaben RHESI. Variantenstudien.



MIV 1.5

Anschluss St. Margrethen inkl. int. Autobahn-Verbindungsprojekt Richtung Dornbirn/Lustenau, mobil im Rheintal, Massnahme ausserhalb vom AP

→ Bestehender Autobahnanschluss mit Fortsetzung der Autobahn Richtung Vorarlberg/Süddeutscher Raum.

→ Neue Hauptzollabfertigung im Bereich des Anschlusses.

→ Zu klären ist auch eine Verlegung der LSVA-Abfertigungsanlage, welche heute im Zentrum angesiedelt ist.



MIV 2 Direkte Anbindung von Siedlungsschwerpunkten und Industriegebieten an die Autobahn, G3/G5/G6

Speziell gelegene Areale in der ganzen Region

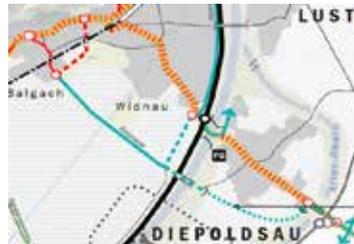
- Die Arbeitsgebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte (Gewerbe und Industrie) sind für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar (Chance MIV).
- Wohngebiete und kompakte Siedlungsräume werden von der Erschliessung der Arbeitsgebiete nicht tangiert.



MIV 2.1

Anbindung Altstätten (Richtung Anschluss Kriessern, Süd-westlicher Ast)

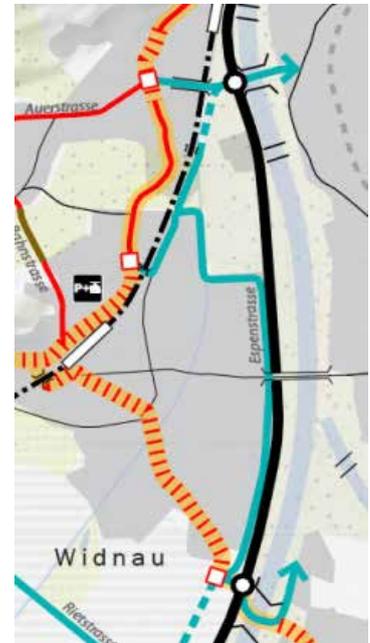
- Kriessernstrasse und Südumfahrung vorhanden.
- Ostumfahrung ergänzt mit «SFS Zubringer» aus der Industriezone von Rebstein mit südlicher Anbindung von Rebstein und Marbach Richtung Ostumfahrung und Autobahnanschluss in Kriessern.



MIV 2.2

Anbindung Balgach – Au – Widnau – Diepoldsau – Hohenems (Richtung Anschluss Widnau, Mittlerer Ast durch Rietebene)

- Grundvariante 1: Autobahnverbindung A13-A14 [DHAMK, Massnahme ausserhalb AP] + Teilverlegung Parallelstrasse + Leica-Spange (provisorisch)
- Grundvariante 2 (als Rückfallebene von 1): Umfahrung Diepoldsau + Leica-Spange (provisorisch)



MIV 2.3

Anbindung Au – Widnau – Diepoldsau (Richtung Anschluss Au, Nordöstlicher Ast entlang Rhein/Rheintaler Binnenkanal)

- Neue Strassenverbindung zwischen Zollstrasse und Rosenbergsaustrasse.
- Variantenstudium mit/ohne neue Lage für den Anschluss, bzw. eine neue Brücke mit Gemeinschaftszoll.



MIV 2.4

Anbindung St. Margrethen und Höchst (Nördlicher Ast)

- Optimierung und Ausbau der bestehenden Umfahrung.
- Knackpunkte im Westen im Zusammenhang mit der Bahnquerung.



MIV 3 Strassenabschnitte mit optimiertem Betrieb + Gestaltung, inkl. strategische Knotenbereiche, G6

Ganze Region

- Die Verkehrslenkung begünstigt die Nutzung der Autobahn für den Ziel/Quell-Verkehr und einen Teil des Binnenverkehrs.
- 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.
- In den Wohnquartieren garantieren verkehrsberuhigte Zonen und Massnahmen gegen den Schleichverkehr einen lärmarmen und sicheren Verkehrsablauf.



MIV 3.1

Ortsdurchfahrt Altstätten

[Siehe Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse Altstätten-Heerbrugg (Au), metron, September 2012]

Flankierende Massnahmen sind definiert [Ostumfahrung Altstätten SG, Brühwiler AG, RMK AG, Dezember 2016].

- Flächendeckende Massnahmen um die Ostumfahrung zu begünstigen mit gleichzeitiger Entlastung von sensiblen Bereichen und Förderung von ÖV und LV. Sofortmassnahmen für die Priorisierung des Busverkehrs.



MIV 3.2

Ortsdurchfahrten Rebstein – Marbach

[Siehe Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse Altstätten-Heerbrugg (Au), metron, September 2012]

- Überprüfung und Aktualisierung des Konzeptes mit dem neuen «SFS-Zubringer» – neuer Strassenabschnitt nördlich der Bahnlinie (Umlenkungspotenzial auf diese Teilumfahrung Richtung Ostumfahrung).



MIV 3.3

Zentrumsdurchfahrt Heerbrugg

[Siehe Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse Altstätten-Heerbrugg (Au), metron, September 2012]

- Erweiterung des Konzeptes auf der «T» Form in Widnau, mit oder ohne Leica-Spange mit entsprechenden Lenkungsmassnahmen um die Ortsdurchfahrt von Widnau – Au zu entlasten ohne den Ortskern von Balgach zu belasten, mit gleichzeitiger ÖV-Priorisierung.



MIV 3.4

Ortsdurchfahrt Au

→ Aufwertung des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt mit der städtebaulichen Verbesserung der Zusammengehörigkeit zwischen Bahnhof, Bahnhofquartier und dem Areal für öffentliche Bauten und Anlagen.

- Möglicher starker Widerstand in diesem Abschnitt, um die Lenkung auf die Autobahn und die neue nordöstliche Umfahrung zu begünstigen.

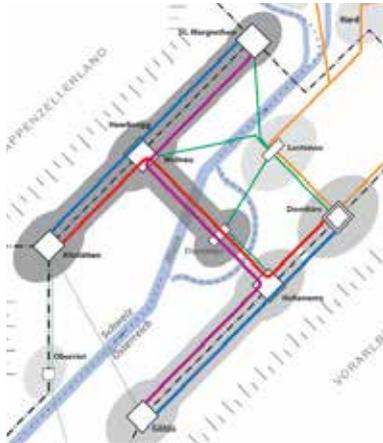


MIV 3.5

Ortsdurchfahrt St. Margrethen

→ Aufwertung des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt mit städtebaulicher Verbesserung der Zusammengehörigkeit zwischen Bahnhof, Bahnhofquartier und der neuen «Mitte» rund um den Mineralbadkreisel.

- Möglicher starker Widerstand in diesem Abschnitt, um die Lenkung auf die Autobahn und die bestehende Umfahrung zu begünstigen.



V Verkehr – ÖV

ÖV1 Internationales städtisches Busnetz mit Angebotsverdichtung in der CH, G4/G5/G11

Ganze Region und Vorarlberg

→ Die Busbedienung erschliesst die kompakten und gemischten Siedlungskorridore mit einer hohen Qualität (direkte Relationen und gute Häufigkeit während dem Tag). Zentrale Orte sind gemischt, dicht und aus möglichst vielen Richtungen erreichbar.

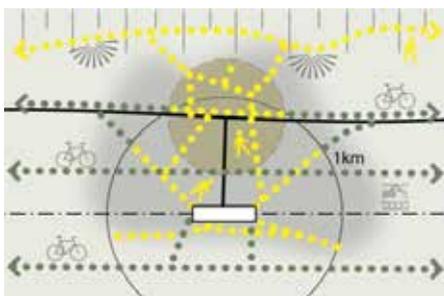
→ Überprüfung und Entwicklung des «H» Konzeptes.

ÖV2 Grenzüberschreitende Busverbindungen mit Anbindungen an die Arbeitsplatzgrossgebiete und die REX Bahnhöfe, G3/G10

Ganze Region und Vorarlberg

→ Industrie- und Gewerbegebiete werden durch regionale wie grenzüberschreitende Buslinien erschlossen mit Anbindung an leistungsfähige Bahnhöfe (Umsteigeknoten).

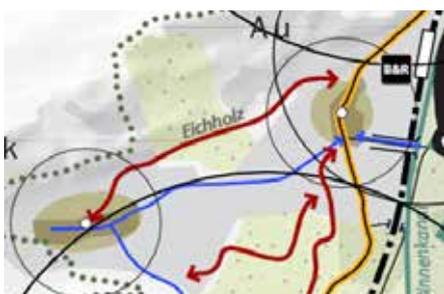
V Verkehr – LV



LV1 Dichtes und attraktives Netz für Fussgänger und Velofahrer im Siedlungsgebiet, G9/G10

Ganze Region

→ Für den Fuss- und Veloverkehr (LV) existiert ein feinmaschiges Netz in attraktiven Räumen im Siedlungsgebiet, mit direkten Verbindungen zu den Umsteigeknoten (Bahn + Bus) und zu den Erholungsräumen.



LV2 Alternative Radroute entlang HVS, G9

Ganze Region

→ Ein feinmaschiges Netz im Siedlungsgebiet ist ergänzt mit schnellen Verbindungen für den Veloverkehr Richtung Zentren und Bahnhöfe sowie mit schnellen und direkten Alternativrouten parallel zu den Hauptachsen.

→ Diese schnellen Verbindungen sind ohne Durchgangsverkehr und verkehrsarm.

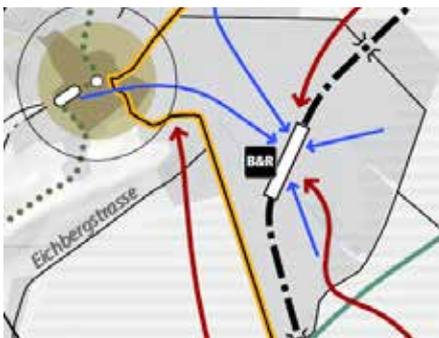


LV3 Wichtige hindernisquerende LV-Verbindungen, G7/G9

Entlang der Autobahn und des Rheins

→ Die LV-Verbindungen in den Siedlungen finden ihre Fortsetzung in den naheliegenden Landschaften (Wanderwege, Velorouten).

→ Querungsmöglichkeiten über Flüsse und Kanäle ergänzen und vervollständigen das Netz für den Langsamverkehr.

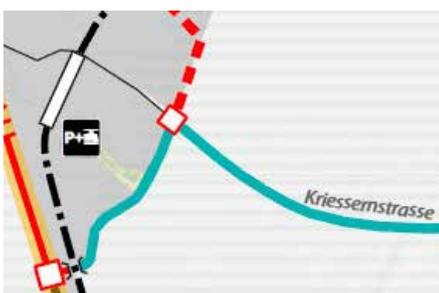


LV4 Anlage für die Intermodalität des Veloverkehrs (Bike + Ride), G10

→ Gemeinden mit einem Bahnhof und zentraler Haltestelle Bus-Bahnhöfe sind wichtige Umsteigeorte in der intermodalen Mobilitätskette für Verbindungen zwischen Bahn – Bus – grenzüberschreitendem Bus – Velo (Bike&Ride) – zu Fuss und PW (P&Rail). Bushaltestellen an zentralen Orten sind attraktive Ziele für den Veloverkehr (Zentralität + Intermodalität).

→ Gedeckte und sichere Abstellmöglichkeiten mit weiteren Dienstleistungen (Reparatur, Schliessfach, usw.).

M Mobilitätsmanagement

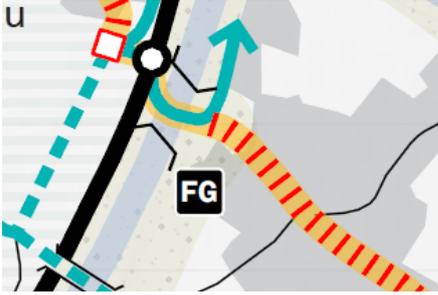


M1 Anlage für die Intermodalität des motorisierten Verkehrs (Park+Rail)

Rüthi, Oberriet, Altstätten, Heerbrugg und St.Margrethen

[Siehe Potenzialstudie Park&Ride, Agglo St.Gallen Bodensee, metron, März. 2016]

→ Aktives Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV und die Reduktion der PW-Fahrtenkilometer (Intermodalität).



M2 Anlage für Fahrgemeinschaften (FG)

Diepoldsau und Oberriet (Kriessern)

→ Integration von Parkplätzen im Bereich eines Anschlusses.



M3 Management öffentlicher Parkraum

Ganze Region

→ Generelle Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes in zentralen Lagen (zeitliche Beschränkungen, Tarife, gezielte Zuteilung des zur Verfügung stehenden Parkraums).

→ Aktives Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV/LV und eine effizientere Nutzung der öffentlichen Parkierungsanlagen.



M4 Management privater Parkraum

Ganze Region

→ Aktive Parkraumerstellung und Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV/LV und eine effizientere Nutzung der privaten Parkierungsanlagen.

→ Einheitliche Anwendung der Reduktion der Pflichtparkplätze je nach ÖV-Erschließungsgüte (Bild). Förderung der Mehrfachnutzung von Parkierungsanlagen.



M5 Information Mobilitätsangebote

Ganze Region

→ Förderung eines multimodalen Verhaltens der Bevölkerung und Benutzung der vorhandenen Angebote.

→ Die Region unterhält mit seinen Partnern eine aktive Informationspolitik für die Verkehrsbutzer über die Vielfalt der Mobilitätsangebote.

Wirkungsanalyse

Um abschätzen zu können, welche Wirkung die vorgeschlagenen Konzepte und Massnahmen haben, wurde die Wirkung der Vision mit einem Verkehrsmodell geschätzt. Diese Wirkungsanalyse findet sich im Schlussbericht auf Seite 126 ff.

Schlusswort

Das Rheintal verbindet innovative und erfolgreiche Unternehmen, vielfältige und attraktive Wohnlagen sowie kurze Wege zu den Freizeitangeboten (Natur, Kultur, Sport, etc.). Der Verkehr ist das Netz, welches dies alles verknüpft. Dieser verhält sich dabei wie Wasser: er fliesst den direktesten und einfachsten Weg, ohne Rücksicht auf Staats-, Kantons- oder Gemeindegrenzen. Verkehr muss deshalb zwingend regional gedacht werden – wer den Verkehr nur kommunal betrachtet, wird nicht ans Ziel kommen und Chancen vergeben.

Mit der Mobilitätsstrategie des St.Galler Rheintals wurde eine regionale Betrachtung des Verkehrs vorgenommen und eine gemeinsame Vision unserer künftigen Mobilität entwickelt. Dies war nicht immer einfach und zuweilen zeitraubend. Die gemeinsam erarbeiteten Konzeptansätze, Schlüssel- und Detailmassnahmen der Mobilitätsstrategie werden in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms fliessen. Zusammen mit den Vorarlberger Gemeinden gilt es nun im Verein Agglomeration Rheintal verbindliche regionale Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr zur grenzüberschreitenden Regionalentwicklung zu definieren. Die regionale Zusammenarbeit aller Beteiligten wird dabei der zentrale Erfolgsfaktor sein. Es braucht den Blick auf die Stärkung der Region als Ganzes.

Ruedi Mattle

Präsident Fachgruppe Verkehr

Wie geht es weiter ?

An der Schlussveranstaltung vom 5. Mai 2017 werden die Gemeinde- und Stadträte über den Schlussbericht informiert. Sie erhalten Gelegenheit, bis am 23. Juni 2017 Rückmeldung zum Bericht zu geben.

Anschließend wird der Schlussbericht mit den 19 Schlüsselmaßnahmen und den 20 untergeordneten Detailmaßnahmen dem Verein Agglomeration Rheintal zur Weiterbearbeitung übergeben.



