

MIV-Korridor

Phase 1: Auftragsklärung und Vorgehensvor-
schlag Phase 2

Verein Agglomeration Rheintal

18. Februar 2020

metron

/ROSINAK & PARTNER/
Ziviltechniker GmbH

Bearbeitung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Simon Vogt

dipl. Ing. ETH/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Wolfgang Pfefferkorn

Dipl.-Ing. Landschaftsplanung, Universität für Bodenkultur Wien

Andrea Weninger

Dipl.-Ing. Raumplanung, TU Wien

Rosinak & Partner ZT GMBH

Schlossgasse 11

1050 Wien

T 01 544 07 07 37

office@rosinak.at

www.rosinak.at

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Vertiefung «MIV-Korridor»	7
1.3	Grundlagen	8
2	Phase 1	8
2.1	Projektziele	8
2.2	Vorgehen	8
2.3	Ergebnisse	9
3	Vorgehenskonzept Phase 2	11
3.1	Kernfragen	11
3.2	Herausforderungen	11
3.3	Prozessziele	11
3.4	Ergebnisziele	11
3.5	Perimeter	13
3.6	Vorgehen	14
3.7	Projektorganisation	15
3.8	Kostenschätzung	16
3.9	Zeitplan	16
	Anhang	17
	Protokolle Workshop 1 und 2	17

1 Ausgangslage und Ziele

1.1 Ausgangslage

Im Raum Widnau/Balgach - Diepoldsau - Hohenems, aber auch entlang der Achse Widnau - Altstätten wurden bereits mehrfach auf unterschiedlichen Stufen Möglichkeiten für eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Situation entwickelt.

Eine Studie zur Konkretisierung einer Netzstrategie Diepoldsau-Hohenems-Altach-Mäder-Kriessern (DHAMK) wurde in den letzten Jahren erarbeitet. Bei der öffentlichen Präsentation der Studienergebnisse Ende Mai 2018 traten Konflikte zu Tage. Der Weg zu einem – auch von der Bevölkerung – akzeptierten Verkehrsprojekt ist noch weit.

Hinsichtlich der heutigen verkehrlichen Situation besteht auf verschiedenen Ebenen Handlungsbedarf (siehe Bericht "Grobscreening Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation, Stand 21.6.2018). Dazu ist eine Strategie zu entwickeln, wie diese Probleme anzugehen sind und auf welche Weise tragfähige und breit abgestützte Lösungen gefunden werden können. Synergieeffekte mit Siedlung und Freiraum sind auszuloten. Solche Lösungsansätze bestehen immer in einem Gesamtpaket optimal aufeinander abgestimmter Massnahmen, welche die gleichen Ziele verfolgen und die Minimierung unerwünschter Wirkungen bezwecken.

1.2 Vertiefung «MIV-Korridor»

Die obengenannte Strategie soll im Rahmen einer Vertiefungsstudie zum Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) erarbeitet werden. Die Vertiefung wird in zwei Phasen aufgeteilt. Phase 1 beinhaltet die Auftragsklärung inkl. Vorgehensvorschlag für Phase 2 (Vorliegender Bericht). In Phase 2 werden Mobilitätslösungen für das Mittlere Rheintal auf Basis der Netzstrategie vertieft untersucht (inkl. Perimetererweiterung).

Phase 1

Auftragsklärung und Vorgehenskonzept für Phase 2

Phase 2

Vertiefung Netzstrategie mit Perimetererweiterung

Abbildung 1: Übersicht Vorgehen

1.3 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen bilden die inhaltliche Basis:

- Mobilitätsstrategie Rheintal
- Mobilitätskonzept Vorarlberg (in Erarbeitung)
- Netzstrategie DHAMK
- Verkehrsmodell (in Auftrag gegeben durch Land Vorarlberg)
- Verkehrskonzept Altach (in Erarbeitung)
- S18-Nachfolgelösung (Mobil im Rheintal)
- Verkehrsmessungen
- Zukunftsbild Agglomerationsprogramm 4. Generation

2 Phase 1

2.1 Projektziele

Für eine breit abgestützte Lösungsfindung unter Berücksichtigung der stark unterschiedlichen, teilweise konträren Anliegen und Interessen ist ein offener und neutral geführter Prozess wichtig. Für die Phase 1 war es wichtig, dass alle Lösungsideen (bereits bestehende/diskutierte wie auch neue) einbezogen und sorgfältig abgewogen und beurteilt wurden. Dazu wurde in der Phase 1 der eigentlichen inhaltlichen Auseinandersetzung mit möglichen Lösungen eine Klärungsphase vorgelagert (Phase 1). Die

Projektziele der Phase 1 können wie folgt zusammengefasst werden:

- Eine Situationsanalyse liegt vor:
- Die Anliegen der verschiedenen Akteure sind bekannt und gewürdigt.
- Die hauptsächlichen Herausforderungen sind bekannt und priorisiert.
- Die Inhalte der Phase 2 und das grundsätzliche Vorgehen sind definiert

2.2 Vorgehen

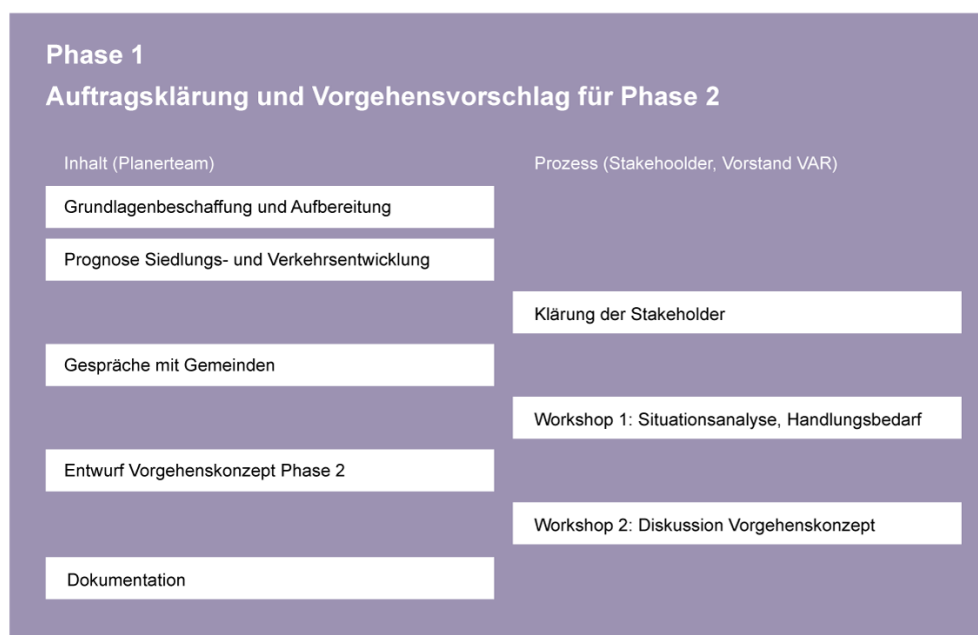


Abbildung 2: Vorgehen Phase 1 im Detail

2.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Phase 1 können wie folgt zusammengefasst werden:

Gemeindegespräche

Die Gespräche mit den Gemeinden zeigen, dass teilweise stark divergente Interessen verfolgt werden. Im Gegensatz zu anderen Agglomerationen ist das regionale Bewusstsein deutlich weniger stark ausgeprägt. Eine skeptische Haltung gegenüber anderen Gemeinden und Kanton und ein gewisses Misstrauen sind feststellbar.

Wo eine Massnahme aus fachlichen Überlegungen als zweckmässig anerkannt wird, ist oft die politische Umsetzung schwierig oder wird angezweifelt. Bezüglich der Netzstrategie wird einerseits das Erreichte als Meilenstein bewertet, andererseits lässt die hohe Komplexität angesichts der grossen Zahl Beteiligter eine gemeinsame Lösung in absehbarer Zeit als unwahrscheinlich erscheinen.

Workshop 1 mit Stakeholdern

Am ersten Workshop wurden die Erkenntnisse aus den Gemeindegesprächen präsentiert und mit den Teilnehmenden gespiegelt. Das Protokoll befindet sich im Anhang. Daraus wurde das weitere Vorgehen abgeleitet:

- Bei den Gemeinden besteht ein unterschiedliches Problemverständnis, dementsprechend sind auch die Anforderungen an die Weiterbearbeitung resp. mögliche Lösungen sehr unterschiedlich.
- Die Netzstrategie soll weiter vertieft werden mit Ausweitung des Betrachtungsperimeters.
- Es braucht eine Aktualisierung der Grundlagen und Klärung der Rahmenbedingungen.
- Die Verkehrssituation soll durch geeignete Massnahmen entschärft werden. Solche Massnahmen können einerseits in der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze liegen, sodass der motorisierte Verkehr möglichst verträglich gelenkt wird sowie die anderen Verkehrsträger attraktiviert werden und die Strasse vom motorisierten Verkehr entlasten können.
- Andererseits sind Massnahmen im Bereich der Verkehrserzeugung möglich. Solche Massnahmen beziehen sich auf die Siedlungsentwicklung und auf die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.
- Im Zeithorizont des AP 4 ergeben sich keine Massnahmen im Sinne der Netzstrategie, die Bearbeitung soll trotzdem aufgenommen und möglichst rasch konkretisiert werden.
- Die bereits laufenden und weiter fortgeschrittenen MIV-Massnahmen (Umfahrung Altstätten, BGKs) sollen weiterbearbeitet und fürs Aggloprogramm in die Gesamtverkehrsstrategie eingebettet werden.
- Am weiteren Vorgehen gemäss Offerte Phase 1 kann grundsätzlich festgehalten werden. Demnach wird als nächstes ein Vorgehenskonzept für die Phase 2 (Vertiefung Netzstrategie mit Perimetererweiterung) erarbeitet, welches in einem zweiten Workshop diskutiert und anschliessend verabschiedet wird. Bei der Erarbeitung des Vorgehenskonzepts ist auf Folgendes zu achten:
 - Umfassender Einbezug aller Anspruchsgruppen (Gemeindepräsidien und Verwaltungen sind zu ergänzen mit weiteren Mitgliedern des Gemeinderats, evtl. weiteren Behörden, Interessenverbänden etc.)
 - Gemeinsames Verständnis und Konsens über die Prozessgestaltung mit Erarbeitung eines Zielsystems und einer Beurteilungsmethodik, Aufarbeitung eines Variantenfächers und Beurteilung der Varianten
 - Mögliche Massnahmen sind im Sinne eines möglichst umfassenden Variantenfächers aufzuführen und anhand der festgelegten Beurteilungsmethodik zu

beurteilen. In diesen Variantenfelder werden auch Massnahmen aufgenommen, welche evtl. bereits früher verworfen wurden, jedoch aus Sicht einzelner Anspruchsgruppen neu zu beurteilen sind. Damit soll sichergestellt werden, dass alle Varianten transparent bewertet wurden und eine nachvollziehbar begründete Entscheidung über die Weiterverfolgung bzw. Verwerfung dokumentiert ist.

- Festlegung des Terminplans zu Beginn des Prozesses, schlanker und effizienter Prozess
- Parallel dazu sollen die Verkehrsdaten aktualisiert und die Machbarkeit einer Unterflurlösung vertieft geprüft werden (Federführung Kanton). Die Erkenntnisse aus dieser Untersuchung fliessen in die Phase 2 des Projekts «MIV-Korridor» ein.

Entwurf Vorgehenskonzept

Auf Basis der obengenannten Erkenntnisse wurden ein Vorgehenskonzept für die Phase 2 ausgearbeitet. Formuliert wurden folgende Elemente:

- Ziele
- mögliche Perimeterabgrenzungen
 - Planungsraum: Gebiet, in dem neue Infrastrukturen denkbar sind
 - Wirkungsraum: Gebiet, in welchen die Auswirkungen der Infrastrukturen potenziell spürbar sind
- Entwurf Vorgehen / Methodik
- mögliche Projektorganisation

Die erarbeiteten Inhalte wurden nach dem Workshop überarbeitet und sind in Kapitel 3 ersichtlich.

Workshop 2 mit Stakeholdern

Am 2. Workshop mit den Stakeholdern wurde das Vorgehenskonzept diskutiert. Das Protokoll des 2. Workshops befindet sich im Anhang. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- Die formulierten Ziele werden in ihrer Stossrichtung gestützt. Es gibt an verschiedenen Stellen Anpassungs- resp. Präzisierungsbedarf.
- Die Unterscheidung von Planungs- und Wirkungsraum wird unterstützt, allerdings werden in der Darstellung eine weniger scharfe Abgrenzung sowie punktuelle Ausweitungen gewünscht. Die Nord-Süd-Achse Altstätten - Au soll in den Planungsraum aufgenommen werden (siehe Grafik Seite 13).
- Die Projektorganisation ist zusammen mit dem Kanton nochmals zu schärfen. Gewünscht wird eine effiziente Projektorganisation, in welcher die relevanten Stellen einbezogen werden. Auf eine breite Partizipation soll in dieser Phase verzichtet werden.
- Der Prozess soll schlank gehalten werden. Es sind Zielsetzungen betreffend Termine zu formulieren (z.B. A-Massnahmen AP6).

Das aufgrund der Rückmeldungen aus dem 2. Workshop überarbeitete Vorgehenskonzept ist im nachfolgenden Kapitel beschrieben.

3 Vorgehenskonzept Phase 2

3.1 Kernfragen

Die folgenden wichtigen Fragestellungen bestehen für die weiteren Planungsarbeiten:

- Wie können die Problemstellen an den Grenzübergängen/Autobahnanschlüssen zwischen Au und Kriessern gelöst werden (Entflechtung, Entlastung etc.)?
- Wie können die Ortsdurchfahrten unter angemessener Berücksichtigung aller Bedürfnisse aufgewertet und wo nötig entlastet werden?
- Wie kann die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration erhöht werden?
- Wie kann der öffentliche Verkehr attraktiv gestaltet werden?
- Wie lässt sich eine Parkraumbewirtschaftung umsetzen, die einen möglichst ausgewogenen Interessensausgleich sicherstellt?

3.2 Herausforderungen

Die Herausforderungen für weitere Planungsschritte können wie folgt zusammengefasst werden:

- Gemeinsames Finden und Pflegen einer Zusammenarbeitsform und Planungskultur, die eine partnerschaftliche Erarbeitung von Lösungen gewährleistet, welche die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen berücksichtigen und von allen Betroffenen mitgetragen werden können
- Konsens über die Zielsetzungen für die anzustrebenden Verkehrslösungen unter Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen und Nachhaltigkeitsdimensionen (inkl. Beurteilungskriterien und -methodik)
- Gemeinsame Erarbeitung und Beurteilung von umfassenden gesamtverkehrlichen und abgestimmten Lösungsansätzen und Varianten, Entscheide über qualifizierte Verwerfung resp. Weiterverfolgung von Lösungen bis hin zur Umsetzung

3.3 Prozessziele

Der Prozess in Phase 2 soll die folgenden Ziele erreichen:

- Alle relevanten Anspruchsgruppen sind in einem partizipativen Erarbeitungs- und Entscheidungsprozess einbezogen
- Die Variantenerarbeitung, Beurteilung und die Entscheide für weitere Vertiefungen sind nach einer gemeinsam getragenen Methodik transparent und nachvollziehbar erfolgt und dokumentiert.
- Der Prozess soll möglichst schlank gestaltet werden.

3.4 Ergebnisziele

Auf der inhaltlichen Ebene sollen folgende übergeordnete Ziele erreicht werden:

- Das Zielsystem für die Verkehrslösungen ist allgemein unterstützt
- Der Variantenfächer ist vollständig und nachvollziehbar beurteilt
- Die gewählte Lösung hat die nötige Planungsreife für die Integration als Massnahme bzw. Massnahmenpaket mind. Priorität B im Agglomerationsprogramm 5. Generation resp. Priorität A im Agglomerationsprogramm 6. Generation.

Konkret werden in der Phase 2 Mobilitätslösungen mit Netzergänzungen und flankierenden Massnahmen im mittleren Rheintal untersucht. Diese bauen auf den bisherigen Planungen (Mobil im Rheintal, Netzstrategie DHAMK, Mobilitätsstrategie) auf. Die

Wirkung der Mobilitätslösungen wird aber im Unterschied insbesondere zur DHAMK in einem erweiterten Perimeter (von Hangkante zu Hangkante) beurteilt. Die Mobilitätslösungen sollen zur Erreichung folgender Ziele beitragen:

- 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 Schutz wertvoller Natur- und Erholungsräume
- Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Grenzübergänge (z.B. durch Entflechtung der Zollabfertigung und der Grenzübergänge)

Folgende Grundsätze sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen:

- Netzergänzungen sollen die gewünschten Verlagerungswirkungen gemäss dem Zukunftsbild unterstützen.
 - Bereits beschlossene und geplante Vorhaben sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur Straßennetz-Ergänzungen, sondern insbesondere 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.
-

3.5 Perimeter

Unterschieden werden der Planungsraum und der Wirkungsraum.

- Planungsraum: Gebiet, in dem neue Infrastrukturen denkbar sind
- Wirkungsraum: Gebiet, in welchen die Auswirkungen der Infrastrukturen potenziell spürbar sind

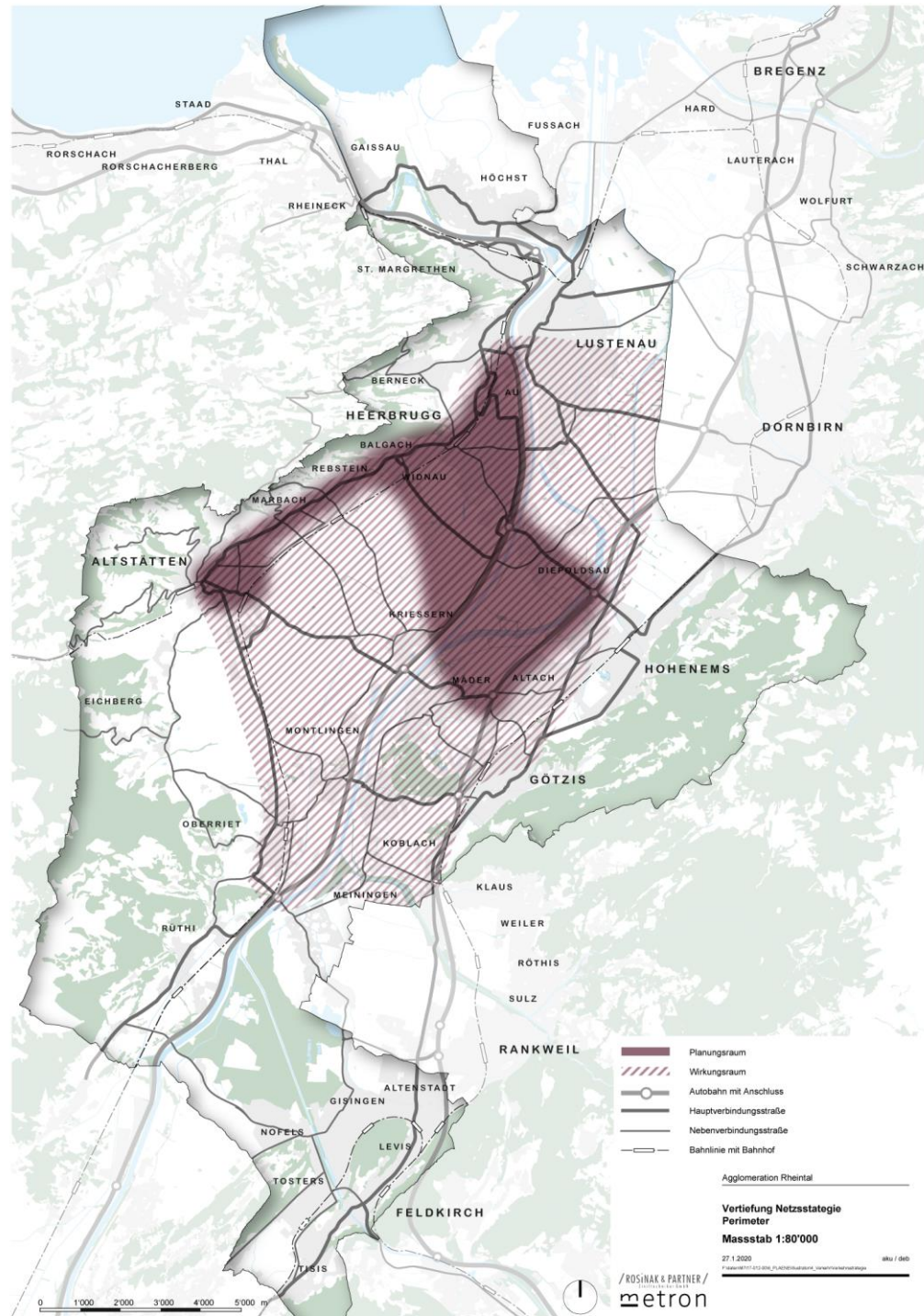


Abbildung 3: Perimeterabgrenzung

3.6 Vorgehen

Grundlage für die Variantenerarbeitung und -beurteilung bilden die bisherigen Studien, insbesondere die Netzstrategie DHAMK. Zudem wird das Verkehrsmodell aktualisiert, um aktuelle und verlässliche quantitative Aussagen machen zu können. Die technische Machbarkeit einer Unterflurlösung im Raum Diepoldsau wird ebenfalls vorgängig zur Variantenerarbeitung und Beurteilung geprüft. Es sollen Linienvarianten für eine Entlastung im mittleren Rheintal, innerhalb des im Zukunftsbild definierten Grob-Korridors (siehe Vorgaben Netzstrategie, Mobilitätsstrategie) erarbeitet werden. Die Variantenerarbeitung und -beurteilung erfolgt in einem mehrstufigen Beurteilungs- und Selektionsverfahren. Während mit jeder Stufe die Breite des Variantenfächers reduziert wird, steigt der Konkretisierungs- und Detaillierungsgrad der Aussagen zum Projekt.

Die einzelnen Stufen (Zielsystem, Variantenfächer, Beurteilungen und Entscheide resp. Empfehlungen) werden in gemeinsamen Workshops erarbeitet, während die Erarbeitung der inhaltlichen Grundlagen (Wirkungsanalyse etc.) durch die federführende Instanz erfolgt.



Abbildung 4: Vorgehen Phase 2 im Detail

- Methoden und Zielsystem: Die je nach Beurteilungsstufe geeigneten Beurteilungsmethoden sind festzulegen. Hauptziele und Teilziele sowie zugehörige Beurteilungskriterien und Indikatoren für die Beurteilung der zu erarbeitenden (oder bereits bestehenden) Lösungsvarianten werden festgelegt; alle Nachhaltigkeitsdimensionen (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sowie die Sichtweisen der Anspruchsgruppen (Benützer, Allgemeinheit, Betreiber) sind dabei einzubeziehen.

- Entwurf Varianten (Skizzen): Alle denkbaren Lösungsvarianten werden zu einem strukturierten Variantenfächer zusammengestellt. Der Variantenfächer beinhaltet auch die bereits in früheren Studien betrachteten Varianten, jedenfalls ausgeweitet auf den grösseren Bearbeitungsperimeter.
- Abhängigkeitsanalyse: Die Abhängigkeiten zwischen einzelnen (Teil-) Lösungen werden ermittelt und deren Einfluss auf die Variantenbeurteilung abgeschätzt.
- Grobe Wirkungsanalyse: In einer groben Wirkungsanalyse wird der Variantenfächer auf rund 6 Varianten reduziert.
- Detaillierte Wirkungsanalyse, grobe Machbarkeit: Die verbleibenden Varianten werden betreffend Wirkung detailliert und betreffend Machbarkeit grob beurteilt. Daraus werden max. 3 Varianten weitergezogen.
- Detaillierte Wirkungs- und Machbarkeitsanalyse, Kostenschätzung, Beurteilung / Bewertung KANN (Kosten-Nutzen-Analyse) / ZMB (Zweckmässigkeitsbeurteilung): Diese drei Varianten werden einer detaillierten Wirkungs- und Machbarkeitsanalyse unterzogen inkl. grobe Kostenschätzung und KNA / ZMB. Daraus resultiert die Bestvariante. Zur Verstärkung der erwünschten und zur Minimierung der unerwünschten Wirkungen werden bei Bedarf Anpassungen und Ergänzungen vorgenommen (z.B. flankierende Massnahmen)?

3.7 Projektorganisation

Zu Beginn sind die Funktionen und Kompetenzen der einzelnen Gremien festzulegen: Welche Gremien sind Entscheidungsträger, welche haben in welchem Umfang Mitsprache/Mitbestimmung.

Die folgenden Gremien sind möglich:

- Steuerungsausschuss / Lenkungsausschuss: Politische Vertretungen von Kt. SG, Land Vorarlberg und VAR
- Politisches Begleitgremium: Politische Vertretungen Gemeinden
- Projektleitung: VAR, Kt. SG, Land Vorarlberg
- Fachliches Begleitgremium: Fachliche Vertretungen Gemeinden, Kanton SG, Land Vorarlberg
- Auftragnehmende

Die nationale Ebene (ASTRA / Asfinag) ist ebenfalls in geeigneter Weise einzubeziehen. Denkbar ist es, dass der Einbezug indirekt über Kanton und Land erfolgt. Beim Einbezug der betroffenen Gemeinden ist darauf zu achten, dass die Interessen gleichmässig verteilt sind und die regionale Sicht nebst den kommunalen Interessen genügend einfließt.

Eine breitere Mitwirkung erfolgt erst in den weiteren Planungsschritten. Der Verein Agglomeration Rheintal informiert zielgruppengerecht und transparent über Ergebnisse.

3.8 Kostenschätzung

Für die Bearbeitung der obengenannten Punkte rechnen wir mit mindestens folgendem Aufwand:

Arbeitschritt	Schätzung Kosten
Inhaltliche Erarbeitung	210'000.-
Methoden und Zielsystem	20'000.-
Variantenfächer	10'000.-
Abhängigkeitsanalyse	5'000.-
Machbarkeit, Wirkungsanalysen, Kostenschätzungen	
– grobe Wirkungsanalysen, erste Beurteilung und Variantenreduktion (6 verbleibende Varianten)	20'000.-
– detailliertere Wirkungsanalysen, grobe Machbarkeit, Beurteilung und weitere Variantenreduktion (max 3 verbleibende Varianten)	50'000.-
– Wirkung und Machbarkeit im Detail, Kostenschätzung, KNA od. ZMB, Entscheidung Bestvariante	100'000.-
Dokumentation	5'000.-
Prozess	40'000.-
Projektorganisation	5'000.-
Sitzungen Projektleitung (ca. 5)	10'000.-
Sitzungen Kernteam (ca. 5)	10'000.-
Sitzungen Arbeitsausschuss (ca. 3)	15'000.-
Total (exkl. Nebenkosten und MwSt.)	250'000.-

Diese Kostenangaben sind als grobe Schätzung zu verstehen und stellen kein Angebot dar. Für eine konkrete Offerte ist das Vorgehen detaillierter abzustimmen und der Aufwand zu kalkulieren.

3.9 Zeitplan

Voraussetzung für die Ausführung der Arbeiten sind aktuelle Verkehrszahlen resp. ein aktualisiertes Verkehrsmodell (zurzeit in Arbeit). Liegen die Grundlagen vor, können die Arbeiten in rund 18 Monaten ausgeführt werden.

Anhang

Protokolle Workshop 1 und 2

Projekt
MIV Korridor

Datum
19. März 2019

Zeit
13.30:00 – 16:30 Uhr

Ort
Geschäftsstelle Verein
Agglomeration Rheintal

Protokoll

Anwesende	Funktion	Institution/Gemeinde
Dieter Egger	Amt der Stadt Hohenems	Bürgermeister
Ralph Etter	AREG St. Gallen	Amtsleiter
Marc Mächler	Baudepartement	Regierungsrat
Jesse Mägli	Baudepartement	AREG
Gottfried Brändle	Gemeindeamt Altach	Bürgermeister
Rainer Siegele	Gemeindeamt Mäder	Bürgermeister
Stefan Obkircher	Land Vorarlberg	Raumplaner
Jörg Zimmermann	Land Vorarlberg	Verkehrsplaner
Denise Belloli	Metron	Verkehrsplanerin, Moderation
Lisa di Lena	Metron	Verkehrsplanerin
Ruedi Mattle	Politische Gemeinde Altstätten	Stadtpräsident
Christian Sepin	Politische Gemeinde Au	Gemeindepräsident
Silvia Troxler	Politische Gemeinde Balgach	Gemeindepräsidentin
Roland Wälter	Politische Gemeinde Diepoldsau	Gemeindepräsident
Alexander Breu	Politische Gemeinde Marbach	Gemeindepräsident
Stefan Lüchinger	Politische Gemeinde Oberriet	Gemeinderat
Andreas Eggenberger	Politische Gemeinde Rebstein	Gemeindepräsident
Reto Friedauer	Politische Gemeinde St. Margrethen	Gemeindepräsident
Christa Köppel	Politische Gemeinde Widnau	Gemeindepräsidentin
Wolfgang Pfefferkorn	Rosinak	Planer, Moderation
Andrea Weninger	Rosinak	Planerin
Marcel John	Tiefbauamt Kanton St. Gallen	Kantonsingenieur
Andreas Mathieu	VAR	Projektleiter
Sabina Saggioro	VAR	Geschäftsleiterin

Verteiler
Teilnehmende

Traktanden

- 1 Begrüssung, Einstieg
- 2 Ziele und Vorgehen
- 3 Ergebnisse der Gespräche
- 4 Hypothesen und Schlussfolgerungen
- 5 Diskussion und Verständnisfragen
- 6 Input Marc Mächler
- 7 Diskussion weiteres Vorgehen
- 8 Ausblick und Abschluss

Traktanden	Wer	Termin
1 Begrüssung, Einstieg		
Reto Friedauer heisst die Anwesenden herzlich Willkommen und erläutert die Ziele des Workshops.		
2 Ziele und Vorgehen		
Wolfgang Pfefferkorn erläutert zum Einstieg die Ziele sowie das Vorgehen der Gemeindegespräche, welche im Dezember 2018 und Januar/Februar 2019 stattgefunden haben.		
3 Ergebnisse der Gespräche		
Wolfgang Pfefferkorn fasst die allgemeinen Erkenntnisse der geführten Gemeindegespräche zusammen und geht anschliessend gemeinsam mit Lisa di Lena auf die angesprochenen Themen in den einzelnen Teilräumen ein.		
Lisa di Lena stellt die angesprochenen Themen der Schweizer Gemeinden vor.		
Die gezeigten Folien liegen dem Protokoll bei.		
4 Hypothesen und Schlussfolgerungen		
Wolfgang Pfefferkorn und Lisa di Lena fassen die Schlussfolgerungen in Bezug auf die Prozesse, die Zusammenarbeit und die Planung zusammen.		
Die gezeigten Folien liegen dem Protokoll bei.		
5 Diskussion und Verständnisfragen		
Nach Vorstellung der relevantesten Erkenntnisse eröffnet Wolfgang Pfefferkorn die Diskussion der Ergebnisse und Schlussfolgerungen.		
Netzstrategie		
Die Anwesenden sind sich einig, dass Massnahmen im Sinne der Netzstrategie wichtig sind. Es gibt aber einige Bedenken und kritische Stimmen, dies vor allem aufgrund der nicht ausreichend geklärten Ausmasse der Verlagerungswirkungen und Mehrbelastungen durch das Vorhaben. Die Führung durch den sensiblen Naturraum ist ein weiteres, heikles Thema für alle Gemeinden beidseits des Rheins. Weiter ist auch die Grundwasserproblematik bei einer unterirdischen Führung nicht geklärt, die technische Machbarkeit wird aktuell angezweifelt.		
Es wird von mehreren Seiten betont, dass es immer Verlierende und Gewinnende bei Projekten wie der Netzstrategie gibt. Im Rahmen dieser Diskussion wird erwähnt, dass der im Projektdokument DHAMK geprüfte räumliche Betrachtungsperimeter (zwischen A13 bis A14) als zu eng gefasst erachtet wird. Die potenziellen Auswirkungen und Verlagerungen auf die umliegenden Gemeinden lässt sich unter dieser Betrachtung nicht ableiten.		
Alle anwesenden Gemeinden-Vertreter aus der Schweiz und Vorarlberg bekennen sich dazu, dass der räumliche Betrachtungsperimeter für ein Projekt im Sinne der Netzstrategie ausgeweitet werden muss. Zudem wird betont, dass alle Verkehrsträger in die Betrachtung eingebunden werden müssen.		
Die Kantons-Vertreter stützen die diskutierten Stossrichtungen. Sie sind bereit, eine Wirkungsanalyse in einem erweiterten Perimeter sowohl finanziell wie auch mit personellen Ressourcen unterstützen.		
Weitere Themen		
Die Diskussion über die Verkehrssituation im Rheintal zeigte auf, dass die Problematiken der belasteten Ortsdurchfahrten und der Autobahn zu unterscheiden sind. Bei der Betrachtung der Verkehrssituation ist es wichtig, zwischen Durchgangsverkehr und Binnenverkehr zu differenzieren. Die Lösungsansätze erfordern unterschiedliche Betrachtungsperimeter, sind aber dennoch in Abhängigkeit voneinander.		
Das BGK von Altstätten und Au hat nach wie vor Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung. Es gibt Gemeinden, welche nun im Sinne eines Pilot-Projektes einzelne Abschnitte des BGKs baulich umsetzen, um die Wirkungen aufzuzeigen.		

6 Input Marc Mächler

Regierungsrat Marc Mächler begrüsst die Anwesenden und stellt das Konzept Agglomerationsprogramm in einen grösseren Kontext. Die Erwartungen und auch die Vergabepolitik für Infrastrukturvorhaben des Bundes und des Kantons werden erläutert und das Agglomerationsprogramm Wil wird als Beispiel herbeigezogen. Der Kanton begrüsst den Willen der Erarbeitung einer 4. Generation Agglomerationsprogramm Rheintal.

7 Diskussion weiteres Vorgehen

Die Diskussion des Weiteren Vorgehens wiederholt die wichtigsten Punkte und Aussagen der vorgängig geführten Diskussion über die Ergebnisse und Schlussfolgerungen.

Netzstrategie

Die Teilnehmenden stimmen überein, dass der Perimeter für die Wirkungsanalyse „von Hangkante zu Hangkante“ reichen und diese Analyse „tabulos“ erfolgen soll. Als geeignete Grenze für den Perimeter wird im Norden etwa die Höhe der L204 (Dornbirn-Lustenau) genannt, im Süden ist der Raum zumindest bis zum Kuppenberg zu betrachten. Der Perimeter ist im Zuge der Erstellung der Auslegeordnung noch genauer zu klären.

Die Teilnehmenden sind sich weiters einig, dass die technische Machbarkeit und die Kosten einer Unterflur-Variante im Korridor südlich von Diepoldsau zu prüfen sind.

Wichtig für das weitere Vorgehen ist neben der Erweiterung des Perimeters auch eine angemessene Plattform sowohl für den Austausch als auch für die Begleitung des Projektes. Es wird vorgeschlagen, den bestehenden Verein Agglomeration Rheintal als Plattform zu verwenden. Der Verein Agglomeration Rheintal soll den Lead übernehmen, eine Auslegeordnung für das weitere Vorgehen erstellen und diese dann zunächst mit dem Kanton St. Gallen und mit dem Land Vorarlberg abstimmen. Zudem wird im Konsens als wichtig erachtet, dass alle Gemeinden an regelmässigen Sitzungen in das Projekt einbezogen werden. Die Teilnehmenden gehen einhellig davon aus, dass eine Wirkungsanalyse für den erweiterten Perimeter etwa 2 Jahre dauern wird.

Einzelne MIV-Vorhaben

Die Teilnehmenden bekräftigen, dass die auf der Karte in der Präsentation dargestellten Einzelvorhaben in der grenzüberschreitenden Region jedenfalls weiter verfolgt werden sollen. Es ist zeitnah zu klären, inwieweit diese Einzelmaßnahmen unabhängig von der erwähnten Wirkungsanalyse konkretisiert werden können.

Agglomerationsprogramm

Den Teilnehmenden ist sehr wichtig, dass die geführte Diskussion sowie die Konkretisierung der oben genannten Vorhaben in den Kontext des Agglomerationsprogrammes gestellt werden. Vertretende des Kantons betonen, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms nachvollziehbar dargestellt werden muss, was nun in weiterer Folge geschehen soll, um eine tragbare Lösung für die Ziele der Netzstrategie zu finden.

Seitens des Kantons wird erwähnt, dass für ein erfolgreiches Abschneiden des Agglomerationsprogrammes kein seitenlanger Massnahmenkatalog notwendig ist. Wenige, aber dafür gut abgestimmte Massnahmen und eine stringente Strategie („Roter Faden“) erfüllen die Anforderungen ebenfalls.

Seitens der Planenden wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der Datengrundlagen einige Lücken bestehen. Die Schliessung dieser Lücken ist im weiteren Vorgehen noch näher zu bestimmen.

8 Ausblick und Abschluss

Die Fachplaner werden in Zusammenarbeit mit dem VAR das weitere Vorgehen skizzieren. Reto Friedauer bedankt sich für den spannenden Austausch und schliesst damit den Workshop ab.

Für das Protokoll: Wolfgang Pfefferkorn, Lisa di Lena, Andrea Weninger, Denise Belloli

Projekt
MIV Korridor

Datum
19. Dezember 2019

Zeit
09.00 – 12.00 Uhr

Ort
Geschäftsstelle Verein
Agglomeration Rheintal

Protokoll

Anwesende	Institution / Gemeinde	Funktion
Daniel Latzer	Stadt Hohenems	Stadtplaner
Jesse Mägli	Baudepartement	AREG
Rainer Siegele	Gemeindeamt Mäder	Bürgermeister
Gottfried Brändle	Gemeindeamt Altach	Bürgermeister
Johannes Zangerl	Marktgemeinde Lustenau	Bauamt Lustenau
Jörg Zimmermann	Land Vorarlberg	Verkehrsplaner
Christian Sepin	Politische Gemeinde Au	Gemeindepräsident
Silvia Troxler	Politische Gemeinde Balgach	Gemeindepräsidentin
Roland Wälter	Politische Gemeinde Diepoldsau	Gemeindepräsident
Alexander Breu	Politische Gemeinde Marbach	Gemeindepräsident
Rolf Huber	Politische Gemeinde Oberriet	Gemeindepräsident
Daniel Schelling	Politische Gemeinde Altstätten	Stadtrat
Reto Friedauer	Politische Gemeinde St. Margrethen	Gemeindepräsident
Christa Köppel	Politische Gemeinde Widnau	Gemeindepräsidentin
Andreas Eggenberger	Politische Gemeinde Rebstein	Gemeindepräsident
Ralf Etter	AREG	Amtsleiter
Sascha Bundi	Tiefbauamt Kanton St. Gallen	Leiter Mobilität und Planung
Stefan Sutter	Tiefbauamt Kanton St. Gallen	Projektleiter
Andreas Mathieu	VAR	Projektleiter
Sabina Saggioro	VAR	Geschäftsleiterin
Wolfgang Pfefferkorn	Rosinak	Planer, Moderation
Denise Belloli	Metron	Verkehrsplanerin, Moderation
Lisa di Lena	Metron	Verkehrsplanerin

Verteiler
Teilnehmende

Traktanden

- 1 Begrüssung und Ziele Workshop
- 2 Ziele und Perimeter
 - 2.1 Input
 - 2.2 Diskussion in Gruppen
 - 2.3 Zusammenfassung der Diskussion
- 3 Vorgehen und Methodik
 - 3.1 Input
 - 3.2 Diskussion in Gruppen
 - 3.3 Zusammenfassung der Diskussion
- 4 Weiteres Vorgehen, Abschluss

1 Begrüssung und Ziele Workshop

Reto Friedauer heisst die Anwesenden herzlich Willkommen. Er knüpft mit einem kurzen Rückblick an den ersten Workshop im März an und weist auf die in den letzten Jahren erarbeiteten Grundlagen zum Thema hin (Ein Überblick über die bisherigen Planungen wurde im Vorfeld des Workshops versandt).

Wolfgang Pfefferkorn erläutert zum Einstieg den Ablauf des heutigen Workshops. Ziel ist es, den Rahmen und das Vorgehen für die Vertiefung der Netzstrategie mit Perimetererweiterung zu diskutieren und zu konsolidieren. Im ersten Teil werden die Ziele sowie der Perimeter diskutiert. Im zweiten Teil geht es konkret um das Vorgehen, die Methodik und eine mögliche Projektorganisation. Als Grundlage für die Diskussion werden die vorgängig verschickten Unterlagen kurz erläutert.

Parallel zu diesem Prozess ist der Kanton zurzeit daran, die Verkehrszahlen zu aktualisieren und die Machbarkeit einer Unterflurlösung zu prüfen.

Die beigelegte Präsentation bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Protokolls

2 Ziele und Perimeter

2.1 Input

Denise Belloli zieht ein Fazit des ersten Workshops und erläutert den Entwurf der Ziele und der Perimeterabgrenzung.

2.2 Diskussion in Gruppen

Die Workshopteilnehmenden diskutieren anschliessend in Gruppen folgende Fragen:

- Wie weit bin ich mit den Zielen einverstanden? Wo sehe ich Änderungs- oder Ergänzungsbedarf?
- Wo zeichnen sich Zielkonflikte ab?
- Ist der Betrachtungsperimeter richtig gewählt? Wo braucht es Anpassungen?

Die Diskussion wird auf Plakaten festgehalten. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

2.3 Zusammenfassung der Diskussion

Ziele

Die formulierten Ziele werden mehrheitlich gestützt. Es werden folgende Anpassungen / Ergänzungen diskutiert:

<i>Allgemeine Hinweise</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Es werden Lösungen für das gesamte Rheintal gesucht. – Die Ziele beinhalten Aussagen zur Erschliessung und Erreichbarkeit. Die Begrifflichkeiten sind zu klären. Tendenziell geht es eher um Erreichbarkeit von Attraktorengebieten, weniger um die Erschliessung.
<i>Entlastung sensibler Siedlungsgebiete (insbesondere Diepoldsau) ohne negative Effekte für die übrigen Gemeinden vom Durchgangsverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Umformulierung «sensible Siedlungsgebiete», z.B. siedlungsorientierte heutige Hauptachsen, Lebensadern o.ä. – Es ist unrealistisch, dass es keine negativen Effekte gibt, daher besser «möglichst wenig oder verträgliche Lösungen» – Nicht nur Diepoldsau ist betroffen, daher sollten nicht einzelne Gemeinden hervorgehoben werden.
<i>Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrssystems, sowohl für den lokalen und regionalen, als auch für den überregionalen Verkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Insbesondere für den ÖV sind die Hauptachsen zu entlasten. – Das Verkehrssystem muss explizit alle Verkehrsträger umfassen.
<i>Direkte Erschliessung der Zielorte für den Ziel- und Quellverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Begriff «Zielorte» besser ausformulieren. Was ist damit gemeint? z.B. Zielorte mit regionaler Ausstrahlung / Zielorte mit Potenzialen

<i>Gewährleistung der Erreichbarkeit von Entwicklungsgebieten</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Konkretisieren: Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeiteinrichtungen, EKZ, ... – Es geht um bestehende Arbeitsplatzgebiete mit Entwicklungspotenzial, nicht um die Erschliessung von neuen Gebieten. – Erreichbarkeit gewährleisten oder verbessern?
<i>Berücksichtigung und Schutz wertvoller Naturräume</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Ergänzungen, die Zielsetzung wird gestützt. – Zwischen Schutz der Naturräume und neuer Infrastrukturen besteht per se ein Zielkonflikt.
<i>Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Zollübergänge</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Grenzübergang und Zollabwicklung muss begrifflich differenziert werden. Die Zollabwicklung kann vom Grenzübergang räumlich getrennt werden.
weitere?	<ul style="list-style-type: none"> – Es sollten zeitliche Ziele gesetzt werden (Planung bis Realisation), z.B. Massnahmen AP6

Rahmenbedingungen

<i>Allgemeines</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Rahmenbedingungen sind eher generelle Stossrichtungen. Die Bezeichnung «Rahmenbedingungen» ist zu prüfen.
<i>Netzerweiterungen sollen die gewünschte Verlagerungswirkung gemäss dem Zukunftsbild unterstützen. Daher sind parallel dazu flankierende Massnahmen zu entwickeln.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Der zweite Satz kann gestrichen werden.
<i>Bereits beschlossene und geplante Vorhaben sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur Strassennetzerweiterungen, sondern insbesondere auch Massnahmen in den Bereichen Strassenraumgestaltung, Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagement, Parkierung.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – keine Anmerkungen
<i>Weitere</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Die sich ändernde Mobilität ist in die Beurteilung möglicher Lösungen miteinzubeziehen. – Auch bezüglich Finanzierung ist ein Gesamtpaket anzustreben. Lasten und Nutzen sollen fair abgegolten werden. – Die Lage der Autobahnanschlüsse soll ebenfalls überprüft und kritisch hinterfragt werden. – Korridore für Cargo / Güterverkehr sollten nicht verbaut werden.

Perimeter

Unterschieden werden der Planungsraum und der Wirkungsraum.

- Planungsraum: Gebiet, in dem neue Infrastrukturen denkbar sind
- Wirkungsraum: Gebiet, in welchen die Auswirkungen der Infrastrukturen potenziell spürbar sind

Die Diskussion in den Gruppen gehen die Meinungen bezüglich der Grösse von Planungs- und Wirkungsraum auseinander. Während die einen für möglichst grosszügige Perimeter plädieren, warnen die anderen davor, den Fächer wieder zu sehr zu öffnen. Folgende Stossrichtungen sind weiter zu prüfen:

- Einbezug der Achse Altstätten - Au in den Planungsraum, da dort auch Infrastrukturanpassungen denkbar sind.
- Wichtige Attraktorengebiete im Norden und im Süden sollten mitbetrachtet werden.

- Autobahn-Anschlussstellen sind auf jeden Fall in die Betrachtung miteinzubeziehen.
- Die Perimeterabgrenzungen könnten als Wolke und dadurch nicht so klar abgegrenzt dargestellt werden.

3 Vorgehen und Methodik

3.1 Input

Denise Belloli erläutert den Entwurf des Vorgehens und der Methodik sowie einer möglichen Projektorganisation.

3.2 Diskussion in Gruppen

Die Workshopteilnehmenden diskutieren anschliessend in Gruppen folgende Fragen:

- Worauf muss bei der Weiterbearbeitung geachtet werden?
- Wo habe ich Bedenken? Was schlage ich stattdessen vor?
- Was sollte noch ergänzt werden?

Die Diskussion wird auf Plakaten festgehalten. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

3.3 Zusammenfassung der Diskussion

Vorgehen

Das vorgeschlagene Vorgehen wird grundsätzlich befürwortet. Von einigen Teilnehmenden wird der Wunsch nach einer schlanken und raschen Projektabwicklung geäussert. Die Herausforderung besteht im weiteren Prozess darin, dies zu gewährleisten aber trotzdem alle Stakeholder und Entscheidungsträger genügend einzubeziehen und die Ergebnisse transparent und nachvollziehbar herzuleiten.

Projektorganisation

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der vorliegende Vorschlag die wichtigen Stakeholder beinhaltet. Betreffend der konkreten Projektorganisation bestehen unterschiedliche Haltungen. Da es sich bei den zu planenden Infrastrukturen voraussichtlich zu einem wesentlichen Teil um kantonale Infrastrukturen handeln wird, liegt auch die Projektorganisation zu einem grossen Teil beim Kanton. Daher ist die konkrete Zusammensetzung von Steuerungsgremien und Begleitgruppen zusammen mit dem Kanton zu entwickeln.

Beim Einbezug der betroffenen Gemeinden ist darauf zu achten, dass die Interessen gleichmässig verteilt sind und die regionale Sicht nebst den kommunalen Interessen genügend einfliesst.

Die nationale Ebene (ASTRA / Asfinag) ist ebenfalls in geeigneter Weise einzubeziehen. Denkbar ist es, dass der Einbezug indirekt über Kanton und Land erfolgt.

Wichtig ist den Workshopteilnehmenden eine offene Herangehensweise. Es sollen «alle Karten auf den Tisch gelegt werden».

4 Weiteres Vorgehen, Abschluss

Die Fachplaner werden die Unterlagen für die Phase 2 aufgrund der heutigen Diskussion überarbeiten. VAR und Kanton werden das weitere Vorgehen in Bezug auf die Ausschreibung der Phase 2 absprechen und die notwendigen Schritte einleiten. Für die Phase 2 wird das Projekt neu benannt, da der Name «MIV-Korridor» der notwendigen gesamtheitlichen Betrachtung nicht gerecht wird.

Im AP 4 wird der Stand der Planungen aufgezeigt. Es werden aus dem vorliegenden Prozess keine konkreten Massnahmen in das AP4 einfliessen.

Reto Friedauer bedankt sich für den spannenden Austausch und schliesst damit den Workshop ab.

Anhang 1: Präsentation



Workshop II MIV Korridor Phase 1 19. Dezember 2019 Herzlich Willkommen



Fazit 1. Workshop MIV-Korridor

- Die Netzstrategie soll weiter vertieft werden mit Ausweitung des Betrachtungsperimeters
- Es braucht eine Aktualisierung der Grundlagen und Rahmenbedingungen
- Parallel dazu soll die Machbarkeit einer Unterflurlösung vertieft geprüft werden (Federführung Kanton). Die Erkenntnisse aus dieser Untersuchung fliessen in die Phase 2 des Projekts «MIV-Korridor» ein

4



Phase 1

Auftragsklärung und Vorgehensvorschlag für Phase 2

Stand August 2019

Phase 2

Vertiefung Netzstrategie mit Perimetererweiterung

5



Ziele Phase 2

- Direkte Erschliessung der Zielorte für den Ziel- und Quellverkehr
- Gewährleistung der Erreichbarkeit von Entwicklungsgebieten
- Berücksichtigung und Schutz wertvoller Naturräume
- Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Zollübergänge

7



Programm

- 09.00 Begrüssung und Ziele Workshop
- 09.15 Ziele und Perimeter - Input
 - Diskussion in Gruppen
 - Zusammentragen der Ergebnisse im Plenum
 - Konsolidierung
- 10.25 Pause
- 10.40 Vorgehen / Methodik - Input
 - Diskussion in Gruppen
 - Zusammentragen der Ergebnisse im Plenum
 - Konsolidierung
- 11.35 Weiteres Vorgehen inhaltlich
 - Namensfindung Projekt
- 11.50 Abschluss

19.12.19 Workshop MIV-Korridor

2



Ziele und Perimeter

Projekt	Projektstart	Datum Schlussbericht
Konsensorientiertes Planungsverfahren «Mobil im Rheintal»	2007	Oktober 2011
Netzstrategie Raum DHAMK	2014	Mai 2018
Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	2015	Mai 2017
Gemeindegespräche	2019	
Workshop 1 MIV-Korridor	2019	



19.12.19 Workshop MIV-Korridor

3



Ziele Phase 2

Untersucht werden Mobilitätslösungen mit Netzergänzungen und flankierenden Massnahmen im mittleren Rheintal

- Entlastung sensibler Siedlungsgebiete (insbesondere Diepoldsau) ohne negative Effekte für die übrigen Gemeinden vom Durchgangsverkehr
- Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrssystem, sowohl für den lokalen und regionalen, als auch für den überregionalen Verkehr

6



Rahmenbedingungen Phase 2

- Netzergänzungen sollen die gewünschte Verlagerungswirkung gemäss dem Zukunftsbild unterstützen. Daher sind parallel dazu flankierende Massnahmen zu entwickeln
- Bereits beschlossene und geplante Vorhaben sind bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht nur Strassennetzergänzungen, sondern insbesondere auch Massnahmen in den Bereichen Strassenraumgestaltung, Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagement, Parkierung

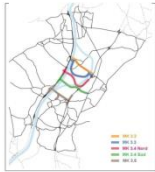
8



Perimeter

Perimeter DHAMK

- Grosser Betrachtungsperimeter
- Systemabgrenzung bei Nationalstrasse



Perimeter



Planungsraum



Perimeter = Wirkungsraum

Planungsraum:

- Netzergänzungen / «Varianten»

Wirkungsraum:

- Flankierende Massnahmen
- Betrachtung der verkehrlichen Wirkung

10



Ziele und Perimeter - Diskussion

- Wie weit bin ich mit den **Zielen** einverstanden? Wo sehe ich **Änderungs- oder Ergänzungsbedarf**?
- Wo zeichnen sich **Zielkonflikte** ab?
- Ist der **Betrachtungs-Perimeter** richtig gewählt? Wo braucht es **Anpassungen**?

12



Projektorganisation

- Projektleitung: Vorsitz Verein Agglomeration Rheintal, Kernteam: Projektleitung, 1 Vertreter Standortgemeinden CH, 1 Vertreter Standortgemeinden A, 1 Vertreter Kanton SG, 1 Vertreter Land Vorarlberg, 1-2 Planer
- Arbeitsausschuss:
 - Projektleitung
 - Standortgemeinden (Planungsraum)
 - Betroffene Gemeinden (Wirkungsraum)
 - Kanton St. Gallen
 - Land Vorarlberg
 - ASTRA, Asfinag
 - Politische Parteien

15



Vorgehen Methodik - Input



14



Vorgehen Methodik - Diskussion

- Worauf muss bei der Weiterbearbeitung geachtet werden?
- Wo habe ich Bedenken? Was schlage ich stattdessen vor?
- Was sollte sonst noch ergänzt werden?

16



Weiteres Vorgehen

Inhaltlich

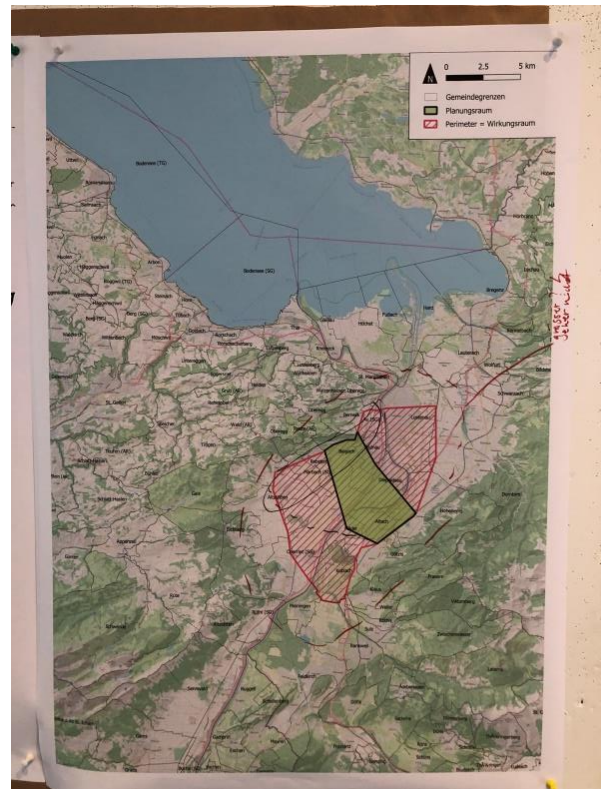
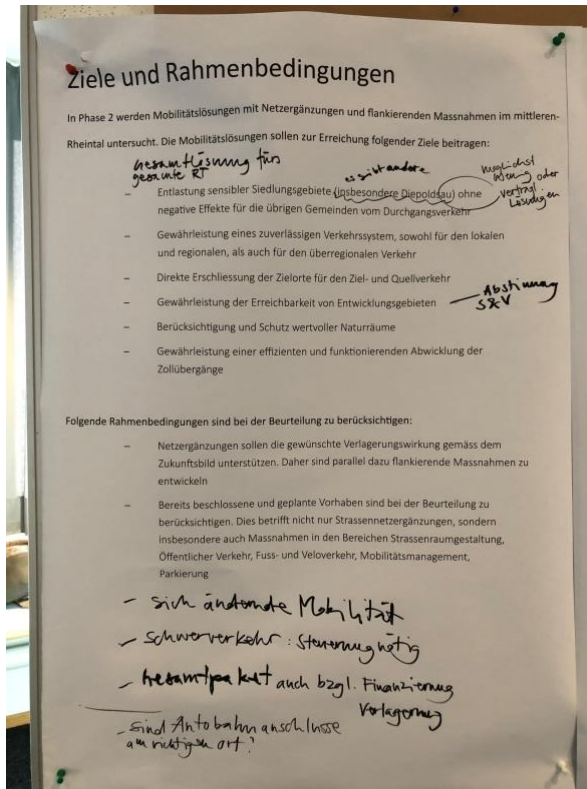
Namensfindung Projekt

17

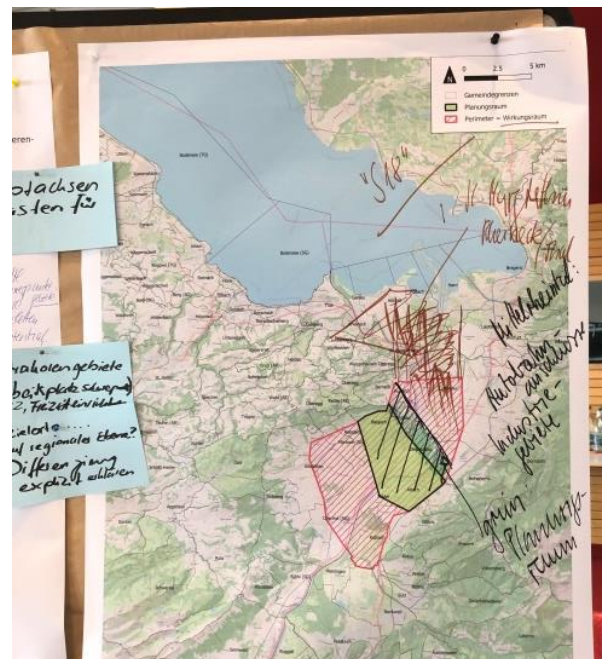
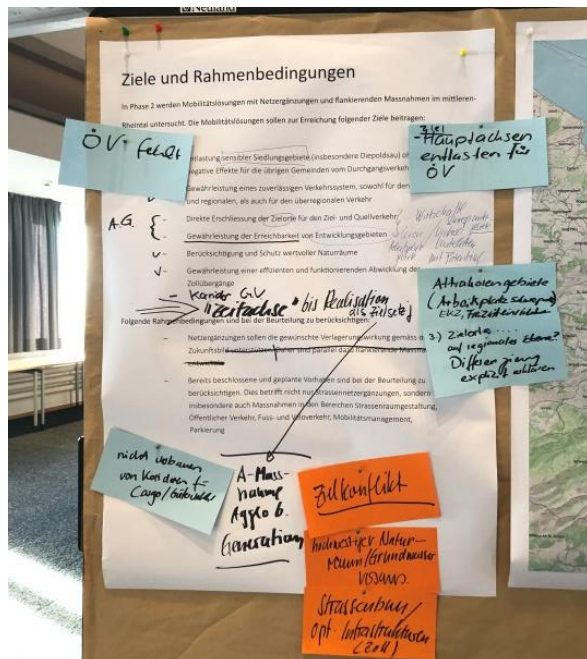
Anhang 2: Fotoprotokoll

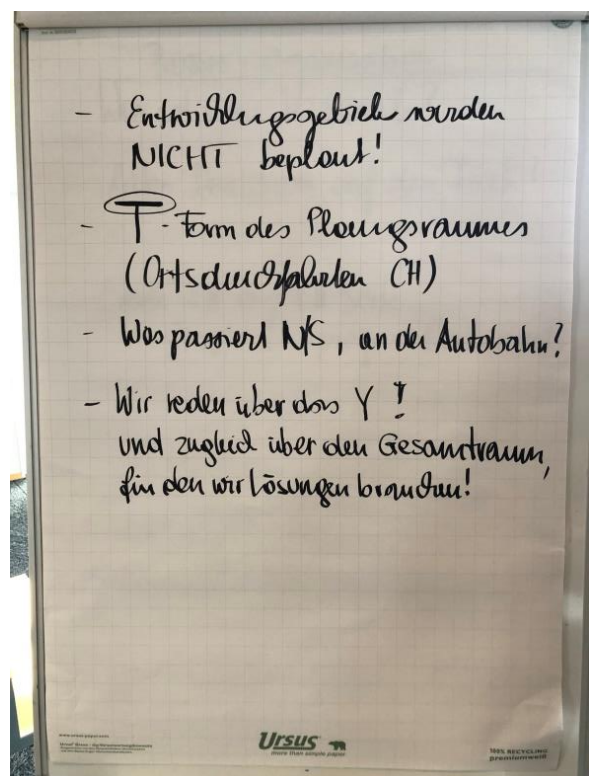
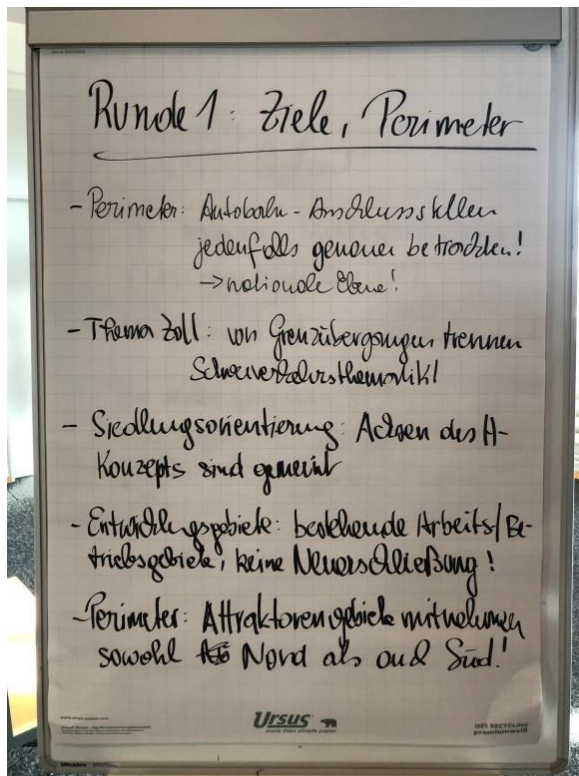
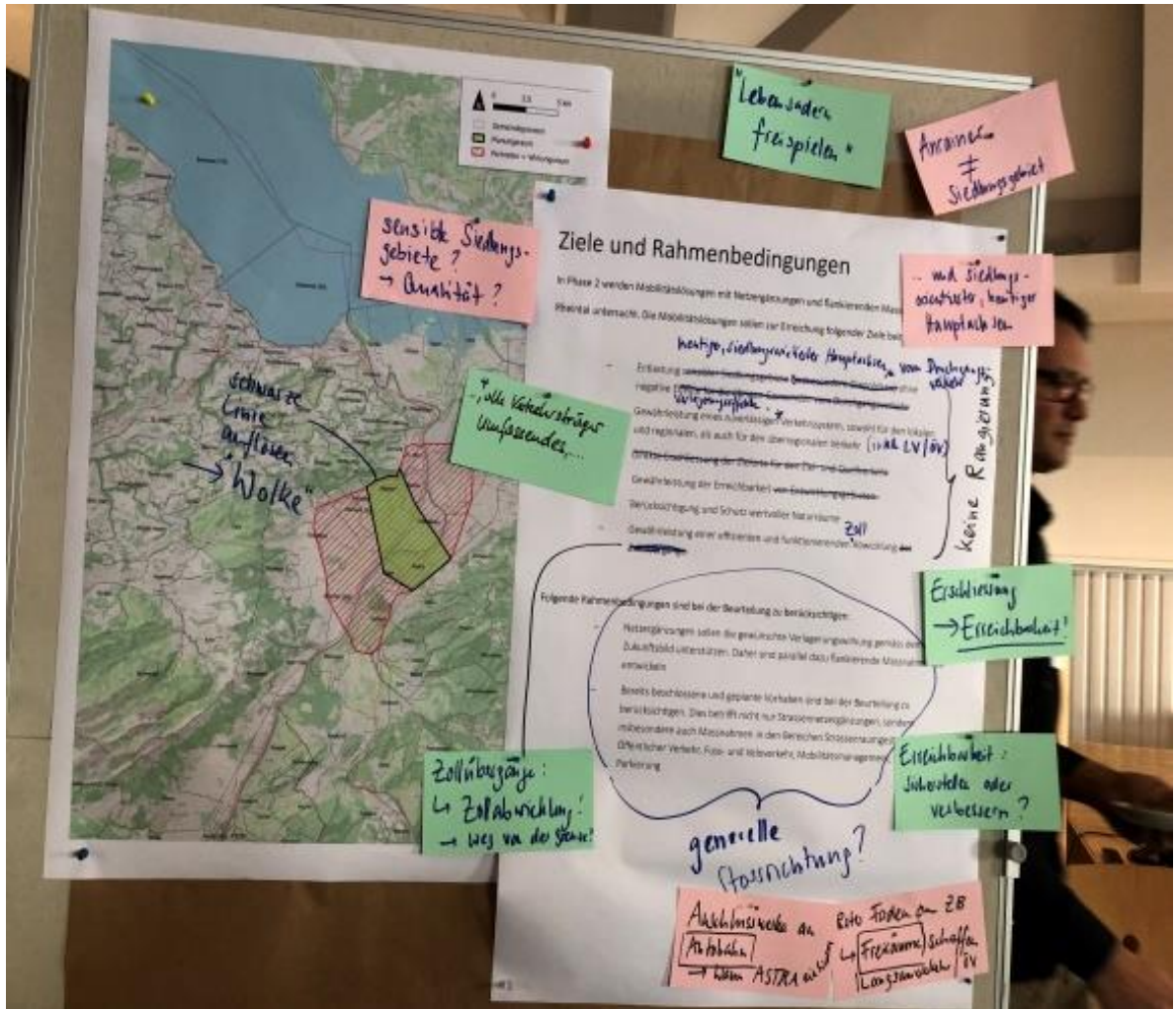
Runde 1: «Ziele und Perimeter»

Gruppe 1



Gruppe 2





Runde 2: «Vorgehen / Methodik»

Gruppe 1

- Projektleitung: Vorsitz Verein Agglomeration Rheintal,
- Kernteam: Projektleitung, 1 Vertreter Standortgemeinden CH, 1 Vertreter Standortgemeinden A, 1 Vertreter Kanton SG, 1 Vertreter Land Vorarlberg, 1-2 Planer
- Arbeitsausschuss: /Stellungenausschuss
 - Projektleitung
 - Standortgemeinden (Planungsraum)
 - Betroffene Gemeinden (Wirkungsraum)
 - Kanton St. Gallen
 - Land Vorarlberg
 - **ASTRA, Asfinag**
 - Politische Parteien
 - Weitere

Handwritten notes:

- schwierig? Region evtl. 2 Vertreter: nicht möglich*
- Politik | Interessensch.*
- Kommunikation Information & Inputs allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt Vernehmlassung*
- Ergebnisoffene Herangehensweisen Alle Karten auf den Tisch legen*
- Bevölkerung Kontakt zwischen den Gemeinden*

Gruppe 2

professionelle Analyse ohne Fahrplan

Handwritten notes: "internes Business", "wachsen", "Synapse", "Schnell, effizient Schlang + rank!"

Phase 2 Vertiefung Netzstrategie mit Perimetererweiterung	
Initiell (Planerteam)	Prozess (Stakeholder, Vorstand VWA)
Methoden und Zielsetzung	Aktualisierung Vertriebsstruktur
Entwurf Varianten (Skizzen)	Prüfung Machbarkeit (Umfeldfunktion)
Anforderungskatalog	
Große Wirkungsanalyse	Festlegung Variantenfelder
Detaillierte Wirkungsanalyse: grobe Machbarkeit	Beurteilung, Variantenreduktion (max. 4 verbleibende Varianten)
Detaillierte Wirkungs: Machbarkeitsanalyse	Beurteilung, Variantenreduktion (max. 3 verbleibende Varianten)
Kostenreduktion	Beurteilung (Bewertung (SWA) / ZB)
Beurteilung (Bewertung (SWA) / ZB)	Erreichtes Bestmögliche
Dokumentation	

Projektorganisation

- ✓ Projektleitung: Vorsitz Verein Agglomeration Rheintal, **ASTRA ASFINAG**
- Kernteam: Projektleitung, 1 Vertreter Kanton SG, 1 Vertreter Land Vorarlberg, 1 Planer
- Arbeitsausschuss:
 - Projektleitung
 - Standortgemeinden (Planungsraum)
 - Betroffene Gemeinden (Wirkungsraum)
 - Kanton St. Gallen
 - Land Vorarlberg
 - ASTRA, Asfinag
 - Politische Parteien

Handwritten notes: "Variations disk", "Vorgehens-Planung", "Reflexion", "3 Alle betr. GdG", "Verabst.", "an", "FORUM Verein Agglo"

Zieldefinition
muss gut kommuniziert werden

Verbindlichkeit schaffen
→ Commitment

Bewertung
durch Delegierte?
oder alle?

Phase 2
Verankerung Netzstrategie mit Partnerkennzeichnung

Kunden 1. und 2. Generation
Produktions- und Serviceleistungen

reine Exportleistung
Einzelne / Einzelhändler

Bewertung
Mehrwertbeitrag?

Strukturmerkmale
reine Exportleistung

