

Technischer Kurzbericht

Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Post-/Diepoldsauerstrasse Widnau

Vom Gemeinderat Widnau genehmigt am: 24. November 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Gegenstand	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Perimeter	5
1.3 Herausforderungen	5
1.4 Planungsprozess	6
2. Situationsanalyse	7
2.1 Überblick über das Projektvorhaben	7
2.2 Planungsgrundlagen	7
2.3 Analyse	9
- Veloverkehr	9
- Fussverkehr	10
- Öffentlicher Verkehr öV	12
- Motorisierter Individualverkehr MIV	12
- Ruhender Verkehr (Parkierung)	13
- Verkehrssicherheit	13
- Geschwindigkeitsniveau	13
- Aussenräume/Gestaltung	13
2.4 Abschnittsbildung	14
2.5 Fazit aus Analyse	14
3. Zielsetzungen	16
3.1 Zielvorgaben Kanton St. Gallen	16
3.2 Bedürfnisabklärung Perimeter	16
3.3 Zielsetzungen BGK	17
4. Lösungsmöglichkeiten	18
4.1 Methodik	18
4.2 Querschnitt	19
4.3 Fussgängerverkehr	22
4.4 Bushaltestellen	22
4.5 Längsparkierung	23
4.6 Sichtfelder / Verringerung Ein- und Ausfahrten	23
5. Bestvariante	24
5.1 Verkehrskonzept	24
5.2 Gestaltungskonzept	24
5.3 Zielerreichung	24

5.4 Kernelemente	24
6. Weiteres Vorgehen	28
6.1 Koordination mit Drittprojekten	28
6.2 Werkleitungen.....	28
6.3 Etappierung	28
6.4 Landerwerb / bestehende Parkierung.....	28
6.5 Verfahrenskoordination.....	29
7. Kosten und Ressourcen.....	30
7.1 Kostenschätzung	30

1. Gegenstand

1.1 Ausgangslage

Die Hauptverkehrsachse von Diepoldsau durch Widnau zum Bahnhof Heerbrugg wird in der zum Agglomerationsprogramm Rheintal gehörigen Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal (Schlussfassung vom 05. Mai 2017) als "Lebensader" für das Siedlungsgebiet im mittleren Rheintal bezeichnet. Dies betont die wichtige Bedeutung dieser Achse für sämtliche Verkehrsteilnehmende, verweist aber gleichzeitig auch auf die Siedlungsorientierung dieses Strassenzugs als Zentrumsachse.

Seit 2001 beschäftigt sich die Gemeinde Widnau daher intensiv mit der Strassenraumgestaltung entlang dieser Hauptverkehrsachse, und zwar immer auch mit Blick auf die Zentrumsentwicklung. Eine interne Arbeitsgruppe der Gemeinde entwickelte - in Absprache mit dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen (TBA) - ein Gestaltungskonzept, das auf einem modularen baukastenmässigen Raster aufbaut und gezielt definierte Gestaltungselemente beinhaltet und das gemeindeübergreifend auf der Bahnhofstrasse vom Rheintaler Binnenkanal Widnau bis zur Unterführung Bahnhof Heerbrugg (Au) umgesetzt werden sollte. 2006 hat die Gemeinde Widnau dem Kanton das Konzept für die "Neugestaltung Bahnhofstrasse" eingereicht. Dieses Konzept wurde in zwei Etappen in den Jahren 2012 - 2014 (Unterführung Bahnhof Heerbrugg bis Metropolkreisel) und 2016-2017 (Metropolkreisel bis Binnenkanal) baulich umgesetzt. Seit der Inbetriebnahme ist es ein vielbeachtetes Beispiel für eine gelungene siedlungsorientierte Gestaltung einer Staatsstrasse in belebten Gemeindezentren - ein echtes Leuchtturmprojekt.

Mit Blick auf die weitere Siedlungsentwicklung (Verdichtungsgebiete entlang der Hauptverkehrsachsen und Weiterentwicklung der Achse als "Lebensader") sowie den Sanierungsbedarf wurde nun als Fortsetzung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Post-/Diepoldsauerstrasse entwickelt. Dieses Konzept soll im Abschnitt Binnenkanal bis zur Gemeindegrenze Diepoldsau bzw. zum Autobahnanschlussbauwerk der A 13 realisiert werden. Es nimmt bewährte Gestaltungsideen der Bahnhofstrasse auf, formuliert sie aber eigenständig weiter. Dies im Sinne der ortsplanerisch angestrebten Siedlungsentwicklung, die einerseits die Einheitlichkeit der durchgehenden Achse vom Autobahnanschluss A 13 bis zur Bahnhofunterführung Heerbrugg als Ganzes betont, andererseits doch das Verdichtungs- und Entwicklungsgebiet entlang der Post- und Diepoldsauerstrasse ortsbaulich klar vom Zentrum (Binnenkanal/Metropolkreisel bis Unterführung Bahnhof Heerbrugg) unterscheidet. Dies im Betriebs- und Gestaltungskonzept abzubilden, war die grosse Herausforderung (siehe Punkt 1.3).

Das Konzept wurde vom Gemeinderat Widnau an der Sitzung vom 12. März 2019 gutgeheissen; die Planunterlagen zum Konzept am 5. April 2019 dem TBA, Abt. Mobilität und Planung, ausgehändigt mit dem Antrag zur Vorprüfung und Projektierung im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms.

1.2 Perimeter

Der Projektperimeter für das BGK Post-/Diepoldsauerstrasse umfasst die Strecke von der Binnenkanalbrücke bis zur Gemeindegrenze Widnau-Diepoldsau resp. zum Autobahnanschlussbauwerk der A 13. Die verkehrstechnische Brückenlösung beim Binnenkanal wird losgelöst vom vorliegenden Konzept bearbeitet.

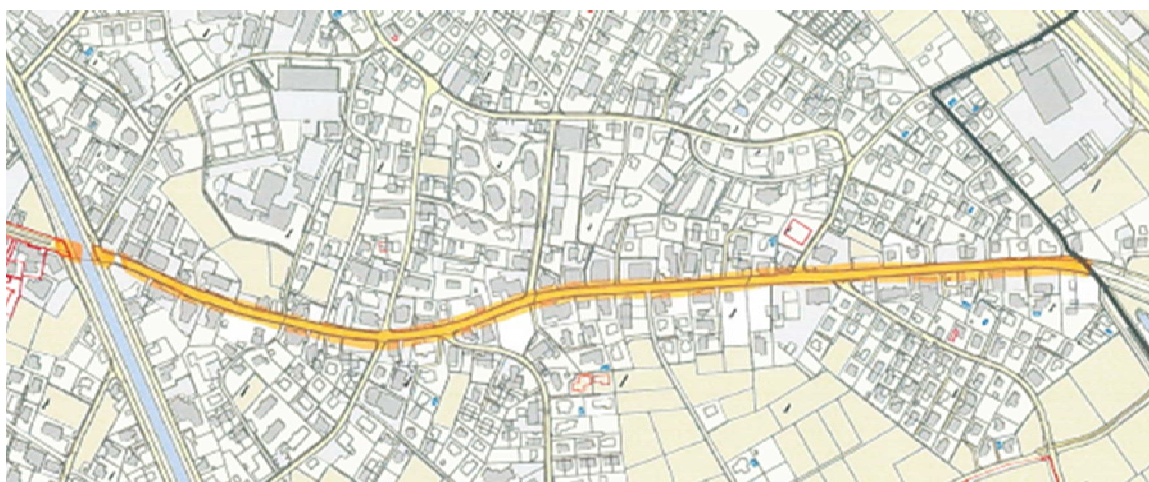


Abbildung: Projektperimeter

1.3 Herausforderungen

Die Post-/Diepoldsauerstrasse ist eine wichtige Hauptverkehrsachse im Mittelrheintal; sie verbindet die Zentren von Heerbrugg / Widnau und Diepoldsau (öV-Knotenpunkt) und ist auch der Autobahnzubringer für die umliegenden Gemeinden. Die Bebauung entlang der Post-/Diepoldsauerstrasse ist derzeit (noch) heterogen; es hat Abschnitte mit grosskubischen Bauten und solche mit eher kleinräumiger Bebauung. Die baulichen Veränderungen an der Post-/Diepoldsauerstrasse ist virulent; nebst den in den 1970er/80er Jahren erstellten Verkaufsläden sind verschiedene Kleinbetriebe und Überbauungen neu erstellt worden oder in Planung. Und es gibt weitere Grundstücke und grössere Areale, bei denen in den nächsten Jahren bauliche Veränderungen zu erwarten sind. In diesem Sinne ist das Projekt BGK Post-/Diepoldsauerstrasse ein wichtiges Element für die weitere Entwicklung und die siedlungsmässige Transformation in Widnau und in der Region Mittelrheintal.

Eine möglichst zeitnahe Realisation eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Post-/Diepoldsauerstrasse ist unabdingbar, damit der Kanton als Strasseneigentümer und die Gemeinde als Ortsplanungsverantwortliche und Baubehörde den Anforderungen der laufenden baulichen Veränderungen gerecht werden können. Denn bei den zu erwartenden grösseren Veränderungen der Bebauung müssen wichtige Korridore bereits heute gesichert werden können. Um dies zu ermöglichen, ist das BGK als wegweisende Planungsgrundlage dringend notwendig.

Das Gestaltungsmodell muss - mit Blick auf das Entwicklungspotential des Siedlungsgebiets entlang des Strassenzugs - einen ortstypischen Charakter aufweisen, die Aufenthaltsqualität im Strassenraum generell erhöhen und die Achse für den Langsamverkehr attraktiveren. Dementsprechend soll der Fussgängerbereich aufgewertet und der Strassenraum bis an die Hausfassaden gestaltet werden - dies analog zum

Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse. Die Strassenraumgestaltung soll zudem eine visuelle Verbindung der beiden Strassenseiten und der hinterliegenden Siedlungsräume herstellen und damit die Querdurchlässigkeit dokumentieren und unterstützen. Das Gestaltungskonzept soll verbinden, nicht trennen. Auch dies sind Grundideen, die schon für das Gestaltungskonzept an der Bahnhofstrasse wegleitend waren und die sich bewährt haben. Die visuelle Verbindung, die Querdurchlässigkeit und das Ausrollen des Strassenraums sind auch für die "Belebung" ausserordentlich fördernd, was das Gewerbe und der Detailhandel zu nutzen wissen. Die erwähnten Konzeptelemente unterstützen damit die Leitidee der "Lebensader".

1.4 Planungsprozess

Das vorliegende Konzept wurde von einer internen Arbeitsgruppe der Gemeinde unter Beizug eines Verkehrsplaners (Robert Enz, Zürich), eines Strassenbauingenieurs (Hans Gantenbein, Bänziger Partner AG Buchs) und eines Gestalters (Marco Koeppel, NEO Architektur, Widnau) sowie der Raumplanerin (Marilene Holzhauser, err St. Gallen) entwickelt. Die Arbeitsgruppe hat in ähnlicher Zusammensetzung bereits das "Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse" erarbeitet. Die Gemeindebehörden sowie der Vertreter des Tiefbauamtes, Abteilung Mobilität und Planung, wurden in die Planungen einbezogen und waren laufend über den Projektstand informiert. Grundsatzentscheide sind anlässlich der regelmässig stattfindenden Projektsitzungen im Beisein des Vertreters des Tiefbauamtes, Abteilung Mobilität und Planung, gefällt worden.

2. Situationsanalyse

2.1 Überblick über das Projektvorhaben

Der öffentliche Strassenraum gibt den Gemeinden und Siedlungen eine Identität. Er ist Aufenthalts- und Bewegungsraum für Einwohner/innen und Visitenkarte für Besucher. Die Post- und Diepoldsauerstrasse stellt einen hoch frequentierten Ortsein- und -ausgang dar. Der Eindruck ist in erster Linie geprägt durch den motorisierten Verkehr. Der Strassenraum der Post-/Diepoldsauerstrasse wirkt sehr heterogen. Es fehlt ein Bindeglied, das die vielfältige Bebauung und Freiraumgestaltung zusammenhält und dem Strassenzug einen gesamtheitlichen identitätsstiftenden Ausdruck verleiht. Für die Bevölkerung und Beschäftigte sowie für Velofahrer und Fussgänger stellt die Post- und Diepoldsauerstrasse heute ein unattraktiver Strassenraum dar.

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein qualitativ hochwertiger und für sämtliche Verkehrsteilnehmer attraktiver und sicherer Strassenraum angestrebt. Für die Einwohner/innen und Gewerbebetreibende soll der Strassenraum ein vielfältiges und attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld darstellen. Die städtebaulichen Aspekte sind im Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" abgehandelt, welches Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts bildete.

2.2 Planungsgrundlagen

Der Strassenzug befindet sich in unterschiedlichen Mischzonen (DK3, WG3, WG2).



Abbildung: Zonenplan

Mobilitätsstrategie Agglomerationsprogramm:

Das vorgelegte BGK für die Post-/Diepoldsauerstrasse folgt den erarbeiteten regionalen Planungsgrundlagen; so der im Rahmen des Agglomerationsprogramms erstellten Mobilitätsstrategie, wobei darin folgende Netzerweiterung angedacht ist: Realisierung einer attraktiveren Verbindung von Balgach und Diepoldsau zur Autobahn A 13 (Leica-Spange). Die Realisation einer solchen Lösung hätte wahrscheinlich eine Entlastung der Hauptachse Post-/Diepoldsauer-/Bahnhofstrasse durch Widnau zur Folge.

Allerdings war es bei der Ausarbeitung des BGK zentral, dass die Neugestaltung auch bei der bestehenden verkehrsmässigen Belastung gut funktioniert. Des Weiteren sind auch die Planungsentwürfe zum Langsamverkehr aus dem Agglomerationsprogramm Rheintal sowie die Optimierungsstrategien der Buslinie Hohenems - Diepoldsau - Widnau - Heerbrugg mitberücksichtigt worden.

Städtebauliches Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" (siehe Beilage):

Als detaillierteste Grundlage wurde bei der Erarbeitung des BGK auf das städtebauliche Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" referenziert (Entwurf vom 16. Oktober 2018; siehe Beilage). Dieses raumplanerische Konzept wurde erarbeitet, um das Gestaltungskonzept des BGK mit der künftigen Siedlungsentwicklung entlang dieser Achse in Übereinstimmung zu bringen; somit beschäftigt es sich intensiv mit der Thematik der Interaktion von Bebauung und Strassenraum. Im Konzept werden die heutige Bebauung und die heutigen Freiräume analysiert und mit Blick auf die Vision ("Grünes Band", Seite 14) konkrete ortsbauliche Massnahmen formuliert, die im BGK in Bezug auf die Strassenraumgestaltung umgesetzt werden, die aber auch in die laufende Ortsplanungsrevision einfließen.

Verkehrsplan der Gemeinde Widnau:

Der Verkehrsplan der Gemeinde Widnau wurde im Jahr 1986 erstellt und im Jahr 2005 überarbeitet. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision ist der Verkehrsplan 2005 im Jahr 2020 überprüft und nach wie vor als richtig befunden worden.

Auf Basis der Velo-Haupttrouten (gemäss Agglomerationsprogramm) erarbeitet die Gemeinde Widnau das Konzept für den lokalen Radfahrerverkehr.



Abbildung: Verkehrsplan Motorfahrzeugverkehr



Abbildung: Radfahrerkonzept



Abbildung: Fussgängerverkehr

2.3 Analyse

- Veloverkehr

Die Hauptrouten für den Veloverkehr werden aktuell im Agglomerationsprogramm Rheintal untersucht. Dabei ist die Verbindung zwischen Diepoldsau und Widnau bzw. dem Zentrum Heerbrugg eine sehr wichtige Verbindung, sowohl für die Arbeitspendler, die das Velo nutzen, als auch für den Velo-Freizeitverkehr. Diese Hauptverbindung soll weiterhin direkt über die Diepoldsauer-/Poststrasse/Bahnhofstrasse geführt werden.

Alternativ dazu soll eine zweite Vorrangverbindung entstehen, die abseits des Strassenverkehrs und auf einer direkten Linie zu den Arbeitsplatzgebieten im Mittelrheintal geführt wird. In einer Studie wird - in Abstimmung mit ebenfalls geplanten kommunalen Velovorrangrouten - Anbindepunkte für eine zusätzliche Rheinquerung zwischen

der Wiesenrain- und der Diepoldsauer-Schrägseilbrücke definiert werden. Das Projekt einer zusätzlichen Langsamverkehrsbrücke ist mit der Region abgestimmt und ist im Aggloprogramm Rheintal abgebildet.

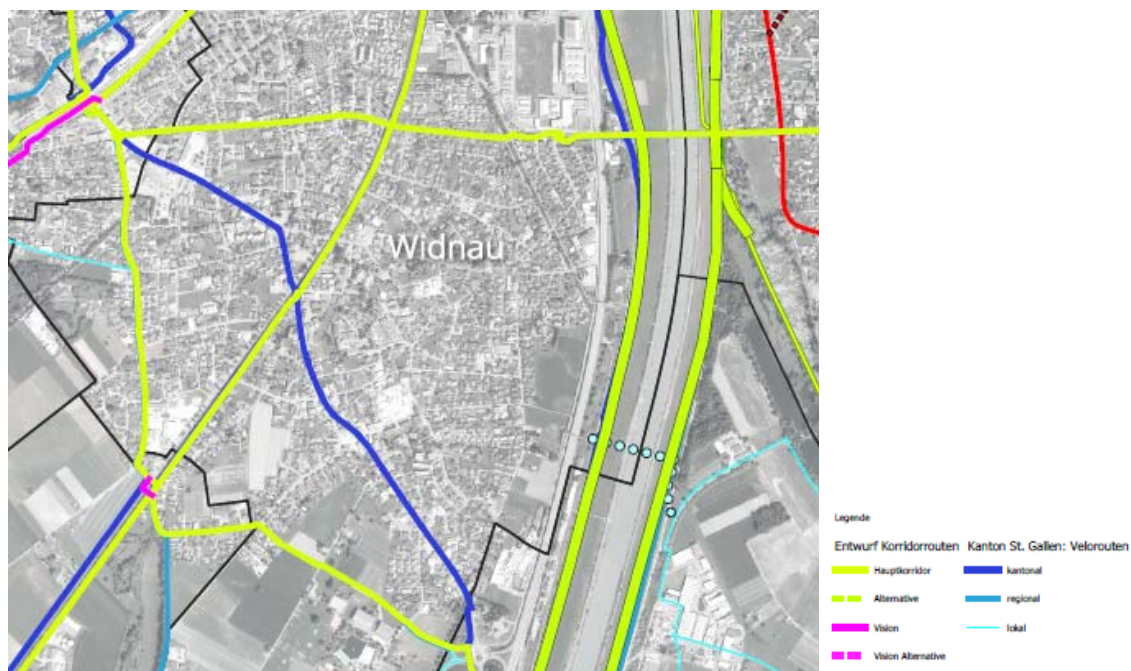


Abbildung: Korridorrouuten Agglomerationsprogramm

Aufgrund der Erfahrung mit der neu gestalteten Bahnhofstrasse sollen in Bezug auf den Veloverkehr zwei Punkte optimiert werden: 1.) Es braucht in der Kernfahrbahn für die Velofahrerinnen und Velofahrer mehr Platz: Der markierte Radstreifen muss 1.50 Meter breit werden. 2.) Die Betonrandsteine müssen von der Ausbildung her fahrradfreundlicher sein und bezüglich der Rutschfestigkeit deutlich optimiert werden.

Im 3. Quartal 2019 hat das TBA in Absprache mit der Politischen Gemeinde Widnau in Folge einer Deckbelagssanierung auf einer kurzen Strecke und als Umsetzung im Vorfeld des BGK auf der ganzen Länge des Strassenzugs vom Binnenkanal bis zur Gemeindegrenze eine Kernfahrbahn markiert mit Radstreifen vom 1.5 Meter Breite. Die Erfahrungen damit werden vom TBA systematischen ausgewertet. Die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen vor und nach Umsetzung der Kernfahrbahn zeigt, dass sich bezüglich v85 leider nichts geändert hat – dieser liegt auch nach Umsetzung Kernfahrbahn bei ca. 55km/h. Doch zeigen schon die ersten Feedbacks der Verkehrsteilnehmer/innen, dass das Betriebskonzept einer Kernfahrbahn qualitative Vorteile bringt. Der 1.5m-breite Radstreifen vermittelt den Radfahrer/innen ein besseres Sicherheitsgefühl.

- Fussverkehr

Im heutigen Zustand sind die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger stark eingeschränkt, einzig bei den 6 markierten Fussgängersteifen bzw. den beiden LS-Anlagen – auf einer Strecke von ca. 1.2 km - ist das sichere Queren möglich. Auch der Fussverkehr in beiden Längsrichtungen ist wegen den schmalen Gehwegbreiten unattraktiv.

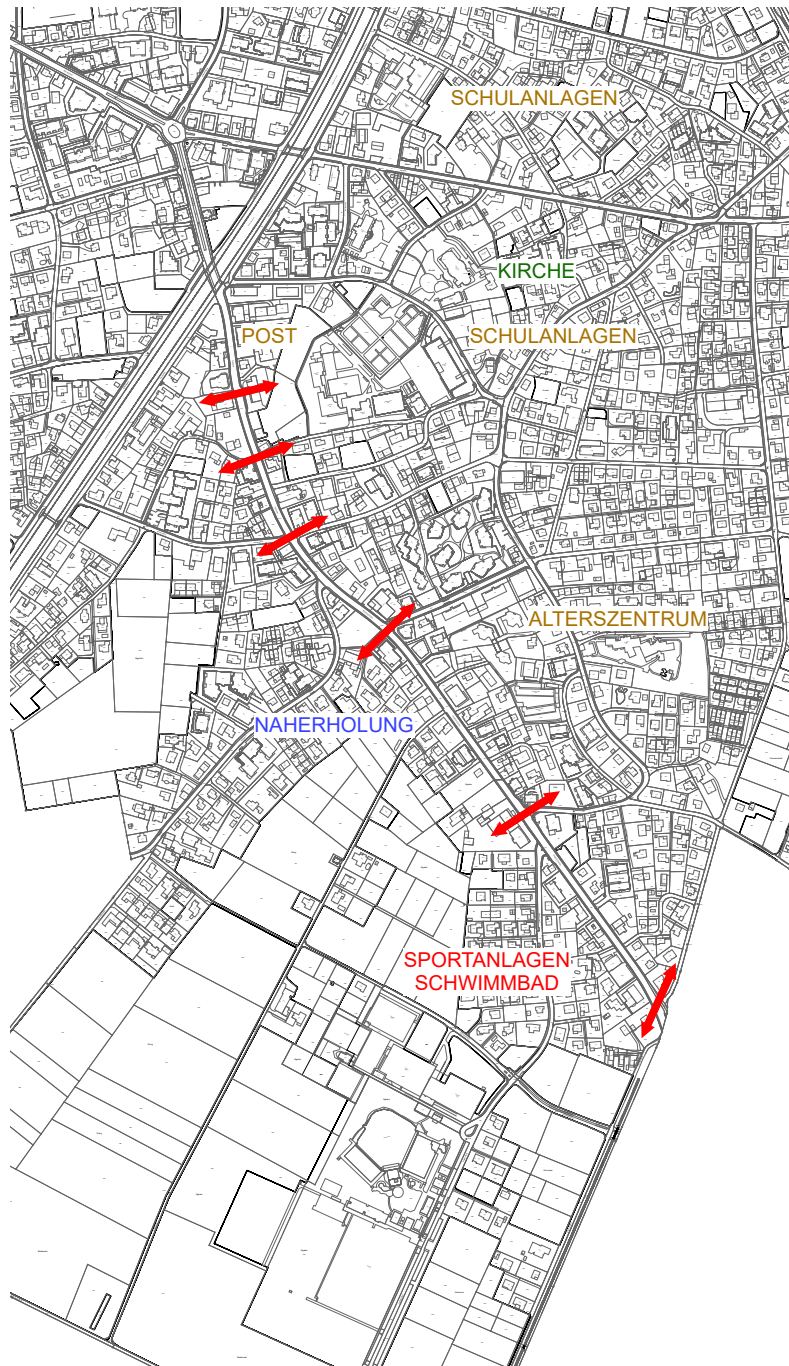


Abbildung: Standorte publikumsintensive öffentliche Nutzung

Die Hauptquerungsstellen bei der Post-/Diepoldsauerstrasse wurden durch die Gemeindevertreter, auf Basis des Verkehrsplans der Gemeinde Widnau (siehe Kapitel 2.2), in der Arbeitsgruppe bestimmt. Im jeweiligen Bereich der Querungen (vor allem Schulwege) wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden mit Hilfe eines multifunktionalen Mittelstreifens gegenüber heute stark verbessert. Mit beidseitig 2.50m

breiten Gehwegen wird die Aufenthaltsqualität, im Gegensatz zum heutigen Zustand mit ca. 1.5m breiten Gehwegen, deutlich verbessert.

- **Öffentlicher Verkehr öV**

Die detaillierte Analyse des öffentlichen Verkehrs erfolgte in der Mobilitätsstrategie Rheintal sowie dem darauf aufgebauten Vertiefungsbericht öV des Agglomerationsprogramms.

Die Linie 303 auf der Strecke (Bahnhof Hohenems-) Diepoldsau-Bahnhof Heerbrugg verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im 15 Min-Takt. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird eine Taktverdichtung sowie Einführung neuer Kurse ab Diepoldsau über die Post-/Diepoldsauerstrasse mit direkter Weiterfahrt Richtung Altstätten bzw. St. Margrethen angestrebt.

Aktuell besteht in den Hauptverkehrszeiten das Problem, dass der Bus auf der Strecke (Bahnhof Hohenems-) Diepoldsau-Bahnhof Heerbrugg zu den Stosszeiten im Verkehr stecken bleibt und nicht rechtzeitig bzw. fahrplangetreu beim Bahnhof Heerbrugg eintrifft und somit die Bahnanschlüsse nicht gewährleistet sind. Zitat aus der Mobilitätsstrategie: "Das Bus-Angebot ist grundsätzlich gut, jedoch durch die Verkehrsbehinderungen und daraus resultierende Zeitverluste teilweise instabil". Das sind keine guten Voraussetzungen, um den öV zu fördern und zu attraktivieren! Eine Verstetigung des Verkehrs auf der Post-/Diepoldsauerstrasse kann das Problem nicht lösen, aber etwas entschärfen. Deshalb sollen in Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr AöV die Bushaltestellen entlang der Diepoldsauerstrasse teilweise als sogenannte Kapphaltestellen ausgebildet werden, um dem Bus zusätzlichen Freiraum zu schaffen. Auch diese Massnahme wird das Problem nicht lösen können, aber es zumindest minimieren. Es ist davon auszugehen, dass die vorgeschlagene Kapp-Lösung politisch sehr umstritten sein wird (siehe auch parlamentarischer Vorstoss Locher / Böhi / Schöbi).

- **Motorisierter Individualverkehr MIV**

Mit einem DTV von aktuell rund 14'000 PWs wird die Post-/Diepoldsauerstrasse als Hauptverkehrsachse sehr stark befahren. Die grösste Stundenbelastung liegt jeweils zwischen 17.00 und 18.00 Uhr und beträgt ca. 1'300 Fahrzeugen pro Stunde. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3.3%. Insbesondere während den Hauptverkehrszeiten sind die (Links-)Abbiegevorgänge stark eingeschränkt und lösen teilweise Rückstau auf der Hauptachse und Seitenstrassen aus. Die hohe Verkehrsbelastung wird sich in den nächsten Jahren kaum ändern. Eine Verbesserung könnte die im Agglomerationsprogramm diskutierte Netzergänzung in Balgach (sog. Leica-Spange) über die Rietstrasse zur Autobahn bringen. Von dieser Entlastung durch den MIV würde vor allem der öV profitieren, der dann auch in den Hauptverkehrszeiten besser betrieben werden könnte. Derzeit wird aber für einen längeren Zeitraum von einem leicht wachsenden DTV ausgegangen werden müssen. Insofern ist eine Verstetigung des Verkehrs anzustreben. Dies soll durch eine leichte Verlangsamung erreicht werden; analog wie es auf der Bahnhofstrasse durch das Gestaltungskonzept gelungen ist. Mit dem multifunktionalen Mittelstreifen werden die Abbiegevorgänge bei wichtigen Seitenstrassen optimiert. Diese Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf der Hauptachse reduziert letztlich den Schleichverkehr durch die Quartiere.

- **Ruhender Verkehr (Parkierung)**

Die raumplanerische Analyse im Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" (Entwurf vom 16. Oktober 2018; siehe Beilage) hat gezeigt, dass ein grosser Teil der Gebäude entlang des Perimeters des geplanten BGK im Erdgeschoss gewerblich genutzt werden. Deshalb sind an der Strasse doch eine grössere Anzahl von Parkplätzen erstellt worden. Ziel soll es sein, weiterhin Längsparkplätze entlang des Strassenzugs anzubieten, wo immer dies möglich ist. Somit soll den Gewerbetrieben und dem Detailhandel, die an dieser grenznahen Lage sowieso schon eine schwierige Existenzgrundlage haben, die PP-Möglichkeit nicht entzogen werden. Detailliert wird das Thema "Parkierung" im erwähnten Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" in Kapitel 4.5 behandelt.

Auch die Erfahrungen aus der bereits realisierten Strassenraumgestaltung Bahnhofstrasse, Abschnitt Rheintaler Binnenkanal bis Heerbrugg, zeigen, wie wichtig die Parkierung fürs lokale Gewerbe ist. In diesem Abschnitt wird sehr häufig längs der Kantonsstrasse parkiert, oft auch auf dem Trottoir. Mit der Bereitstellung von markierten Längsparkplätzen kann das "wilde Parkieren" längs der Strasse unterbunden werden.

- **Verkehrssicherheit**

In den letzten 3 Jahren (01.07.2017 – 30.06.2020) sind bei der Postbrücke 1 Unfall und auf der Strecke Binnenkanal bis zum Autobahnanschluss 4 Unfälle registriert worden. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen. Alle Unfälle sind auf Fehlverhalten und nicht auf einen ungenügenden bzw. gefährlichen Strassenausbau zurückzuführen.

- **Geschwindigkeitsniveau**

Die Verkehrserhebungen / Geschwindigkeitsmessungen an der Diepoldsauerstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 32, ergaben folgende Werte:

- Messung vom Juni 2018 (vor Markierung Kernfahrbahn): v85 = 55 km/h
- Messung vom September 2019 (nach Markierung Kernfahrbahn): v85 = 55 km/h

Die geplante Vergleichsmessung vom Frühjahr 2020 musste wegen dem Corona-bedingten Lockdown und dem dadurch stark reduzierten Verkehrsaufkommen abgesagt werden.

Vergleich mit neugestalteter Bahnhofstrasse:

Im Auftrag der politischen Gemeinde Widnau werden durch den Kanton an der Bahnhofstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 16, jährlich Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Vor der Umsetzung der Strassenraumgestaltung lag der Wert v85 bei ca. 51 km/h. Nach der Realisierung der Gestaltung reduzierte sich der Wert auf 49 km/h.

- **Aussenräume/Gestaltung**

Heute sind die Aussenräume entlang der Post-/Diepoldsauerstrasse unstrukturiert und zufällig. Mit dem BGK und der künftigen baulichen Transformation entlang des Strassenzugs soll die Aufenthaltsqualität im Strassenraum stark verbessert werden. Wie das zu erreichen ist, ist im Konzeptpapier "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse", Kapitel 4.3., beschreiben. Hier deshalb nur kurz: Vision und Leitmotiv

ist ein "Grünes Band". Damit soll der Idee der "Lebensader" aus der regionalen Mobilitätsstrategie nachgelebt werden. Zudem wird mit der inneren Verdichtung die Grüngestaltung ganz generell, aber auch die Begrünung im Strassenraum immer wichtiger (Schatten, Kühlung, Biodiversität).

2.4 Abschnittsbildung

Für die Realisierung des BGK kann die Post-/Diepoldsauerstrasse in zwei Etappen aufgeteilt werden. Dies lässt sich einerseits aus der Siedlungsstruktur und den zukünftigen Bauvorhaben ableiten, andererseits auch aus dem konkreten Sanierungsbedarf.

Es wird folgende Etappierung vorgeschlagen:

- 1. Etappe: Rheintaler Binnenkanal bis Auenstrasse
- 2. Etappe: Auenstrasse bis Anschluss A13

Die Knotenlösung im Bereich des Binnenkanals, Höhe Lindenstrasse mit den wichtigen Fahrrad- und Fussgängerbeziehungen (Schulweg) wird parallel als Unterprojekt im BGK bearbeitet.

2.5 Fazit aus Analyse

Anhand der im Konzeptpapier "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" dokumentierten städtebaulichen und verkehrstechnischen Analysen kann festgestellt werden, dass eine weitergehende Strassensanierung resp. ein gestalteter Umbau des Strassenkörpers der Post-/Diepoldsauerstrasse für sämtliche Verkehrsteilnehmer, aber auch für die Anwohner und Gewerbebetreibenden entlang dieser Achse, angezeigt und notwendig ist. Eine möglichst schnelle Erarbeitung der Detailplanung und die öffentliche Auflage sind angesichts des sehr dynamischen Transformationsprozesses der Gebäudestruktur entlang des Strassenzugs angezeigt.

Derzeit wird aber für einen längeren Zeitraum von einem leicht wachsenden DTV ausgegangen werden müssen. Insofern ist eine Verstetigung des Verkehrs anzustreben. Dies soll durch eine leichte Verlangsamung erreicht werden; analog wie es auf der Bahnhofstrasse durch das Gestaltungskonzept gelungen ist. Mit einem multifunktionalen Mittelstreifen können die Abbiegevorgänge bei wichtigen Seitenstrassen optimiert werden. Diese Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf der Hauptachse reduziert letztlich den Schleichverkehr durch die Quartiere.

Die Markierung der Kernfahrbahn hat leider keine Verlangsamung des Verkehrs gebracht. Das Sicherheitsgefühl für die Radfahrer konnte mit den 1.50m breiten Radstreifen jedoch erhöht werden, weshalb diese Radstreifenbreite ins Konzept übernommen wurde.

An den Hauptquerungsstellen für die Fussgänger sind gesicherte Fussgängerübergänge zu berücksichtigen. Die Lage der Fussgängerquerungen richten sich hauptsächlich nach den Schulwegen und den direkten Fusswegverbindungen Richtung Naherholungsgebiete.

Herausforderungen:

- Fehlende Akzeptanz von Busbevorzugungsmassnahmen (Fahrbahnhaltestellen)
- Notwendiger Landerwerb im Allgemeinen und für die Realisierung von behindertengerechten Bushaltestellen
- Sicherstellung einer attraktiven und sicheren Veloroute auf der Hauptverbindung zwischen Diepoldsau und Zentrum Heerbrugg/Bahnhof
- Gesicherte Querungstellen für Fussgänger in der Ideallinie der Schulwege und Verbindungen Richtung Naherholungsgebiete
- Akzeptanz der Bevölkerung für das Grüne Band als Konzept teilweise auch auf privatem Grund

3. Zielsetzungen

3.1 Zielvorgaben Kanton St. Gallen

Die übergeordneten Ziele des Kantons sind in der Gesamtverkehrsstrategie vom August 2017 dargelegt.

Herausforderungen (Auszug aus Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen / Region St. Galler Rheintal: adaptiert auf BGK Post-/Diepoldsauerstrasse):

- Fehlende Akzeptanz von Busbevorzugungsmassnahmen
- öV, der zeitweise im Stau stecken bleibt
- nicht ausgeschöpfte Potentiale für Velos
- Umsetzung des Konzepts "Mobil im Rheintal" und der Netzstrategie "Mittleres Rheintal"
- Vermehrung und Verbesserung der Verbindungen für den FVV innerhalb der Region
- Unterstützung der "Region der kurzen Wege" durch Sensibilisierung für den FVV
- Verbesserung der FVV-Image und Schaffung einer höheren Akzeptanz

Die Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie werden für den öffentlichen Verkehr konkretisiert (Auszug aus "Strategie öffentlicher Verkehr": adaptiert auf BGK Post-/Diepoldsauerstrasse):

- Die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherheit werden gesteigert.
- Der Zugang zu den Haltestellen wird für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- Im Rahmen der Verhältnismässigkeit und unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr für schwächere Verkehrsteilnehmer verbessert.

Die Hauptverbindungstrasse: Diepoldsauer-/Poststrasse, die als Zubringer zur Autobahn A 13 eine wichtige verkehrstechnische Aufgabe hat, soll für alle Verkehrsteilnehmer/innen optimiert und - da sie durch einen dichten Siedlungsraum mit grossem ortsbaulichen Entwicklungspotential führt - auch siedlungsorientiert neu gestaltet werden.

3.2 Bedürfnisabklärung Perimeter

In der Bearbeitungsphase des BGK wurden durch den Vertreter des TBA, Abteilung Mobilität und Planung, verschiedene Themen kantonsintern mit den entsprechenden Amtsstellen geklärt. Diese effiziente Abstimmung wurde von der Gemeinde ausserordentlich geschätzt; sie hat den Planungsprozess sehr beschleunigt. Entsprechende Bedürfnisse und Anregungen sind intergiert worden.

Bedürfnis:

- Für alle Verkehrsteilnehmenden ein sicherer, attraktiver und qualitativ hochwertiger Strassenraum
- Vielfältiges und attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld für Anwohner und Gewerbebetreibende

3.3 Zielsetzungen BGK

Ziele Veloverkehr:

- Verbesserung der FVV-Image und Schaffung einer höheren Akzeptanz
- Ausschöpfung Potential für Velos
- Attraktive, direkte und sichere Verbindung auf der Hauptachse zwischen Diepoldsau und Zentrum Heerbrugg/Bahnhof

Ziele Fussverkehr:

- Gesicherte Querungstellen in der Ideallinie für sämtliche Nutzergruppen (Schulkinder, Arbeitspendler öV, Senioren, Spaziergänger Naherholung etc.)
- Ausreichend breite Gehwege beidseits der Kantonsstrasse für eine attraktive Aufenthaltsqualität

Ziele öV:

- Steigerung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit mit gezielter Anordnung von teilweisen Fahrbahnhaltstellen und Kapp-Haltstellen
- Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehrs für schwächere Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Verhältnismässigkeit und unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Ziele Motorisierter Individualverkehr MIV:

- Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrs
- Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses / Vermeidung von Schleichverkehr durch die Quartiere
- Reduktion von Rückstau mit der Optimierung der Linksabbiegebeziehungen

Ziele ruhender Verkehr:

- Bereitstellung von Längsparkplätzen – wo immer möglich – für Gewerbebetriebe und Detailhandel

Ziele Siedlungsplanung:

- Erhöhung Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Schaffung Identifikationsort
- Vielfältiges und attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld für Anwohner und Gewerbebetreibende
- Rückwärtige, gemeinsame Erschliessungen (Zusammenlegung von Zufahrten)

Das BGK Post-/Diepoldsauerstrasse soll nebst der Optimierung des Verkehrsflusses und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor allem auch die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessern, wie es im Konzeptpapier beschrieben ist. Für die Fussgänger sind an geeigneten Stellen sichere Quermöglichkeiten und längs der Strasse beidseitige Gehwege mit ausreichender Breite anzubieten. Die Erfahrungen bezüglich Radfahrerbedürfnisse aus dem realisierten Teilstück Bahnhofstrasse, Abschnitt Binnenkanal bis Heerbrugg, sowie der im Sommer 2019 umgesetzten Kernfahrbahn bei der Poststrasse/Diepoldsauerstrasse werden ins BGK integriert. Die Achse zwischen Diepoldsau und Widnau bzw. dem Zentrum Heerbrugg ist eine Haupt-Fahrradverbindung, sowohl für den Arbeitspendler als auch für den Freizeit-Veloverkehr. Entsprechend ist eine attraktive und möglichst durchgängige Führung anzustreben. Die Forderung des Amtes für öffentlichen Verkehrs AöV betreff Kapphaltestellen sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen, unabdingbar ist der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen.

4. Lösungsmöglichkeiten

4.1 Methodik

Das Konzept für das BGK Post-/Diepoldsauerstrasse wurde in einem interdisziplinären Projektteam bestehend aus Vertreter/innen aus Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, Raumplanung, Gestaltung und Architektur sowie den entsprechenden Fachabteilungen der Gemeindeverwaltung (Bauamt und Technische Betriebe) sowie Vertreter/innen aus dem Gemeinderat entwickelt und in verschiedenen Phasen - mentoriert durch den Vertreter des TBA, Abteilung Mobilität und Planung - durch kantonale Stellen kommentiert und optimiert. In diesem Prozess wurden verschiedene Varianten resp. Teilvarianten geprüft und bewertet. So sind z.B. Varianten für verschiedene Elemente wie Veloführung oder Haltestellenform im Rahmen der Projektbesprechungen diskutiert und bewertet worden. Die Diskussionen wurden mittels Protokollen dokumentiert. Die Findung der Bestvariante fand in der Diskussion statt. Im Zuge der Ausarbeitung des Auflageprojektes sind die evaluierten Lösungen zu optimieren.

Die Lösung für den Verkehrsknoten am Binnenkanal ist konzeptionell und planerisch herausfordernd. Im Konzept für das BGK Post-/Diepoldsauerstrasse wird eine neue "Brückenlösung" vorgeschlagen. Diese Brückenlösung wird losgelöst von der Planung des Abschnittes zwischen dem Binnenkanal und dem Autobahnanschluss (Post-/Diepoldsauerstrasse) als separate Projektaufgabe betrachtet und in diesem Bericht nicht weiter behandelt.

Das Gestaltungskonzept ist nach einem einheitlichen Raster modular oder baukastenmässig aufgebaut, auch dies in Anlehnung an das Gestaltungskonzept der Bahnhofstrasse. Der Raster dient sowohl als Verkehrsmodul als auch als Gestaltungsmodul = Fixes Modulraster für Strasse und Strassenraumgestaltung: Der Raster folgt einer Vervielfachung von 70 cm, also 2.80 m x 8.40 m als Grundraster. Sämtliche Gestaltungselemente und sämtliche verkehrstechnischen Elemente werden technisch und gestalterisch aus der Rasterkonzeption entwickelt. Das Rasterkonzept ermöglicht heute und in Zukunft eine Anpassung an die sich verändernde Bebauungsstruktur entlang der Post-/Diepoldsauerstrasse, ohne dass das Grundkonzept verändert werden muss. Durch seine konzeptionelle und ästhetische Einheit wird es Wirkung und Überzeugungskraft entfalten. Es ist für die Nutzerinnen und Nutzer lesbar und verständlich. Wie vorerwähnt wurde bei der Neugestaltung der Bahnhofstrasse ein ähnliches "Rastermodell" angewendet. Und die betrieblichen Erfahrungen zeigen, dass sich dieses Grundmuster bewährt hat und der Strassenraum bei Neubauten entsprechend angepasst bzw. weitergeführt werden kann.

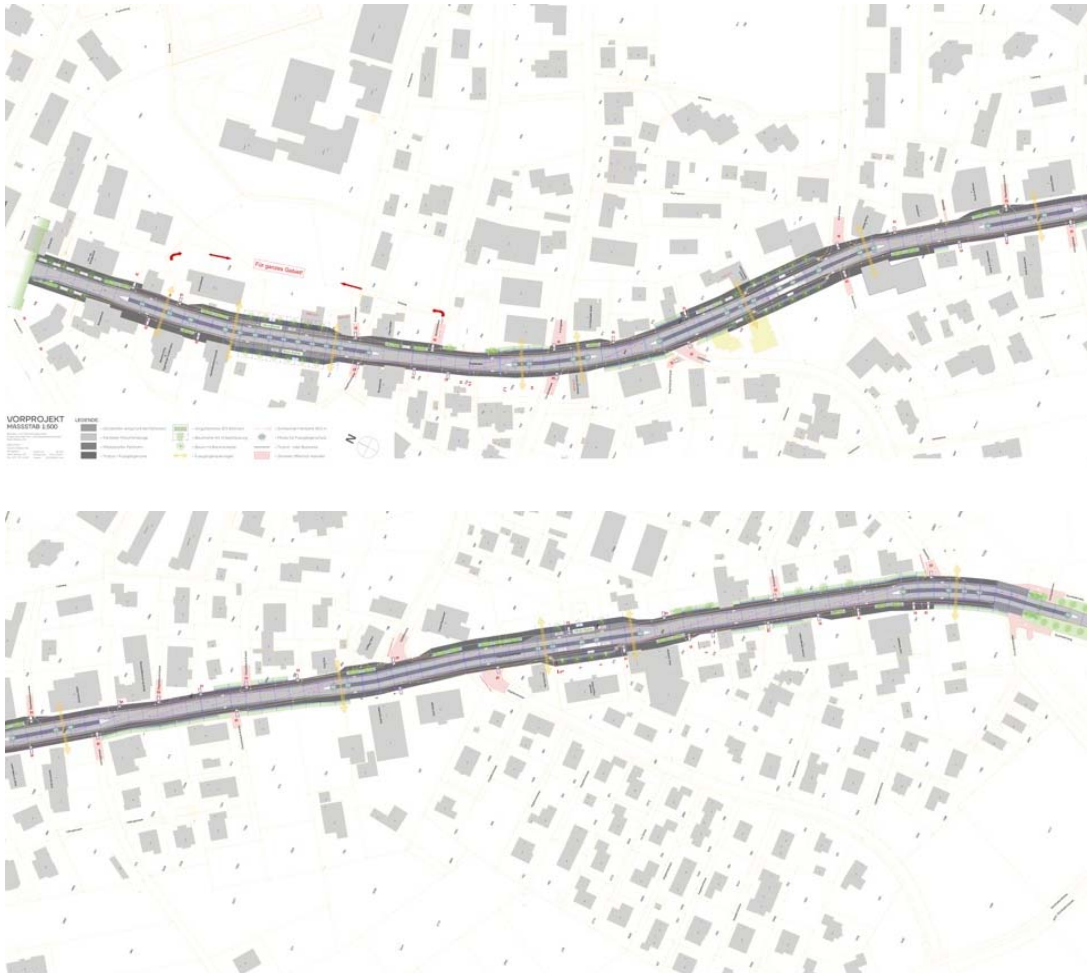


Abbildung: Übersicht Gesamtplan Gestaltungskonzept

4.2 Querschnitt

Die heutige Strasse vom Binnenkanal bis zum Autobahnanschluss weist eine Breite von ca. 8.05m auf. Die Gehwege sind heute durchgehend zu schmal.

Kernfahrbahn:

Auf der Post-/Diepoldsauerstrasse ist die Markierung einer Kernfahrbahn mit Breiten von Radstreifen 1.50m – Fahrbahn 5.00m – Radstreifen 1.50m durchgehend möglich und sie ist als Pilotversuch im Sommer 2019 umgesetzt worden.

Nicht gelöst sind die ungenügenden Gehwegbreiten, Sicherstellung von Querungsmöglichkeiten mit Mittelinseln für die Fussgänger sowie für die Erhöhung des Verkehrsflusses die Realisierung eines Mehrzweckstreifens (Linksabbieger).

Querschnitte:

System Bahnhofstrasse:	Randapplikation	0.85m
	Fahrbahn	6.10m
	<u>Randapplikation</u>	<u>0.85m</u>
	Totale Breite	7.80m

Randapplikation	0.85m
Fahrspur	3.05m
Mehrzweckstreifen	2.60m
Fahrspur	3.05m
<u>Randapplikation</u>	<u>0.85m</u>
Totale Breite	10.40m

Normalquerschnitt nach SN 640201:	Radstreifen	1.50m
	Fahrbahn	7.60m
	<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
	Totale Breite	10.60m

Radstreifen	1.50m
Fahrspur	3.35m
Mehrzweckstreifen	2.50m
Fahrspur	3.35m
<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
Totale Breite	12.20m

Empfehlung ASTRA / bfu:	Radstreifen	1.50m
	Fahrbahn	5.60m (min. 5.20m)*
	<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
	Totale Breite	8.60m (min. 8.20m)*

Radstreifen	1.50m
Fahrspur	2.80m (min. 2.60m)*
Mehrzweckstreifen	2.50m
Fahrspur	2.80m (min. 2.60m)*
<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
Totale Breite	11.10m (min. 10.70m)*

* *optimierte Breiten mit weichen Anschlägen*

Beschluss an Projektsitzung vom 01. Februar 2020 (Protokoll 2018/3):

Querschnitt gemäss Empfehlung ASTRA:

Radstreifen	1.50m
Fahrbahn	5.60m
<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
Totale Breite	8.60m

Radstreifen	1.50m
Fahrspur	2.80m
Mehrzweckstreifen	2.50m
Fahrspur	2.80m
<u>Radstreifen</u>	<u>1.50m</u>
Totale Breite	11.10m

Der Radstreifen wird auch im Bereich der Mehrzweckstreifen durch markiert.
Die Gehwegbreite soll beidseits durchgehend 2.50m betragen.

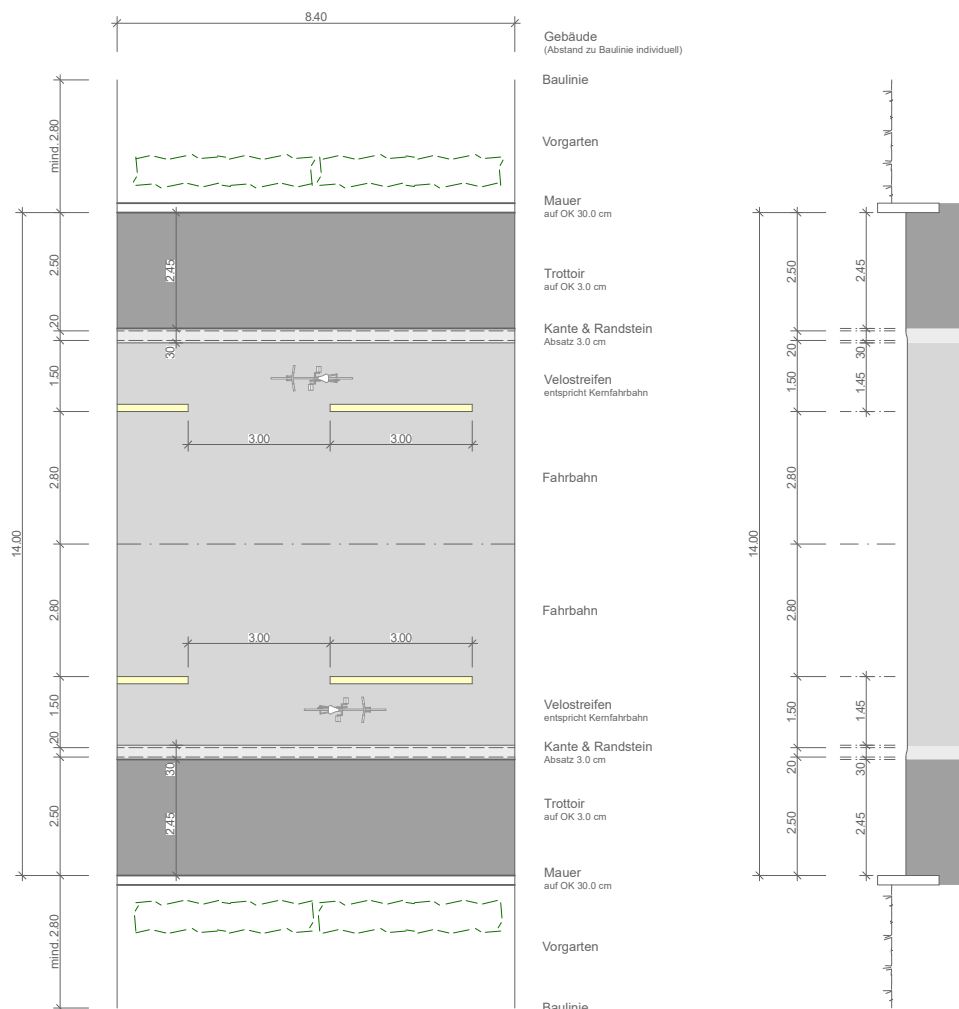
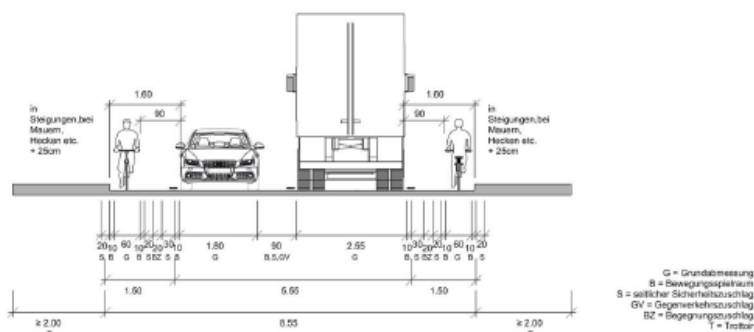


Abbildung: Grundriss und Querschnitt Beispiel-Modul

Der gewählte Querschnitt entspricht in etwa dem Querschnitt Q16 (KFB PW-LW 50km/h) gemäss Richtlinie TBA R2016.02:

KFB PW-LW		50 km/h	
zugrundgelegter Begegnungsfall	RV - PW - LW - RV (B & S in Fahrbahnmitte überlagert)		
Begegnungsfälle	Kernfahrbahn	Gesamtfahrbahn mit Radstreifen	
LW - LW	0 - 20 km/h	50 - 70 km/h (Überfahren Radstreifen)	
PW - LW	30 - 40 km/h	50 - 70 km/h (Überfahren Radstreifen)	
PW - PW	50 - 70 km/h	50 - 70 km/h (ohne Überfahren)	
Radstreifen	mit Radstreifen		
Aufbau Fahrbahn	1,50 m	5,55 m	1,50 m
Fahrbahnbreite	8,55 m		

Aufbau Querschnitt Q16



Verzicht auf Markierung einer Mittelleitlinie, ausgenommen bei Abbiegehilfen
Der Einsatzbereich von Kernfahrbahnen wird im Themenblatt REI 02 Kernfahrbahnen [5] beschrieben.

Abbildung: Querschnitt Q16 Richtlinie TBA R2016.02

4.3 Fussgängerverkehr

Der Strassenzug Post-/Diepoldsauerstrasse bildet den Auftakt zum urbanen Zentrum Widnau/Heerbrugg, was mit einem Wechsel in der Strassenraumgestaltung ab dem Binnenkanal gut zum Ausdruck gebracht wird. Im Zentrum ist mit der Gestaltung der Bahnhofstrasse das Konzept mit den flächigen Fussgängerquerungen umgesetzt worden. Dieses System hat sich an der Bahnhofstrasse bewährt.

An der Post-/Diepoldsauerstrasse sind im Vergleich zur Bahnhofstrasse tiefere Fussgängerfrequenzen zu erwarten, der Wert v_{85} hingegen liegt auch mit der Markierung der Kernfahrbahn leicht höher. Dies erschwert das System der flächigen Fussgängerquerungen analog der Bahnhofstrasse. Im Konzept der Post-/Diepoldsauerstrasse sind daher gesicherte Fussgängerquerungen in den Ideallinien der Fussgängerströme vorgesehen: Schulwege, Bushaltestellen und wichtige Seitenstrassen.

4.4 Bushaltestellen

Das starke Verkehrsaufkommen auf der beplanten Strecke führt zu Problemen im Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Um die Zeitfenster für den Busbetrieb zu optimieren und die Verlustzeiten bei den Haltestellen zu minimieren, werden vom Amt für öffentlichen Verkehr AöV die Realisierung von Fahrbahnhaltestellen gefordert.

In der Diskussion mit dem AöV sowie dem Tiefbauamt, Abteilung Strassen- und Kunstbauten, wurde empfohlen, die Haltestelle Gütli (Fahrtrichtung Heerbrugg) und Haltestelle Post (Fahrtrichtung Diepoldsau) nach Möglichkeit als Busbuchten zu planen. Die restlichen Haltestellen werden als Kapp-Haltestellen geplant. Aus politischen Überlegungen und mit Blick auf die Akzeptanz in der Bevölkerung beantragt der Gemeinderat im überarbeiteten Konzept auch bei der Haltestelle Post beidseits je eine Bucht vorzusehen.

Fahrbahnhaltestelle:

Das Überholen des wartenden Busses ist sowohl für den MIV als auch für die Radfahrer zu unterbinden. Für die Radfahrer bedeutet dies, dass auch diese hinter dem stehenden Bus warten müssten. Die Achse der Post-/Diepoldsauerstrasse ist auch für den Radfahrer eine wichtige Verbindung Richtung Zentrum Widnau/Heerbrugg/Bahnhof. Für die Förderung des Veloverkehrs ist das Konzept der Veloführung hinter der Haltestelle entstanden. Der Radweg verläuft zwischen Ausstiegskante/Wartebereich und dem eigentlichen Gehweg hindurch.

Die Fahrbahnbreite bei der Kapphaltestelle beträgt 2.80m, um auch das Überholen durch die Radfahrer zu verhindern. Damit die notwendige Durchfahrtsbreite von 3.80m (Winterdienst) gewährleistet ist, ist der Mehrzweckstreifen im Bereich der Haltestelle ohne Anschlag auszubilden. Die für die Unterbindung des Überholens notwendige Möblierung ist entsprechend zurückzusetzen, sodass die theoretische Durchfahrtsbreite von 3.80m gewährleistet ist.

Busbucht:

Die Dimensionen von Busbuchten mit Einstiegskanten von 22cm sind enorm und aufgrund der bestehenden Bebauungen nicht realisierbar. Bei Busbuchten sind deshalb Einstiegskanten von 16cm mit Rollstuhlmanövrierfläche (22cm x 5.4m x 2.0m) vorgesehen.

4.5 Längsparkierung

In der Analyse (Kapitel 2.3) wurde erkannt, dass ein grosser Teil der Gebäude längs der Post-/Diepoldsauerstrasse im Erdgeschoss gewerblich genutzt wird, weshalb an der Strasse eine grössere Anzahl von Parkplätzen entstanden sind. Die Erfahrung an der Bahnhofstrasse, Abschnitt Binnenkanal bis Heerbrugg, zeigt, dass insbesondere für kurze Geschäftsbesuche bzw. Lade- und Entladevorgänge an möglichen und unmöglichen Stellen parkiert und sowohl der rollende Verkehr als auch die Fussgänger behindert werden.

Mit der Anordnung und Markierung von offiziellen Längsparkplätzen an geeigneten Stellen, unter Berücksichtigung der Sichtzonen und genügender Gehwegbreite für die Fussgängerführung, kann den Gewerbebetrieben und dem Detailhandel die PPMöglichkeit angeboten sowie das "wilde Parkieren" weitgehendst unterbunden werden.

4.6 Sichtfelder / Verringerung Ein- und Ausfahrten

Die notwendigen Sichtweiten von 50-70m (SN 640273a: $v=50\text{km/h}$) überschneiden teilweise bestehende Gebäude. Mit der Entwicklung der Bebauung längs Post-/Diepoldsauerstrasse können bei Neubauprojekten die Sichtfelder gemäss Norm freigehalten werden.

Bei diversen Ein- und Ausfahrten ist eine Zusammenlegung der Zufahrten sinnvoller; dies muss mit den Grundeigentümern verhandelt werden. Bei Neubauten ist die Zusammenlegung von betreffenden Ein- / Ausfahrten nach Möglichkeit umzusetzen.

5. Bestvariante

5.1 Verkehrskonzept

Die Post-/Diepoldsauerstrasse ist mit einem DTV von ca. 14'000 Fz./Tag eine wichtige Hauptverkehrsachse im Mittelhautal, sowohl für den motorisierten Individualverkehr MIV, den öffentlichen Verkehr öV und auch für den Radverkehr. Diese Achse läuft durch die Wohn- und Arbeitsgebiete beidseits der Strasse. Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger sind heute beschränkt.

Mit dem vorliegenden Konzept wird eine Verstetigung des rollenden Verkehrs erreicht. Der im Bereich der wichtigen Seitenstrassen angeordnete Mehrzweckstreifen optimiert die Linksabbiege-Vorgänge und reduziert das Rückstauen in der Hauptrichtung. Für die Radfahrer, sowohl für den Freizeit als auch für den Berufspendler, wird mit dem BGK eine attraktive Infrastruktur für eine sichere, direkte und schnelle Verbindung geschaffen.

5.2 Gestaltungskonzept

Das Gestaltungsmodell mit der Betrachtung von Fassade zur Fassade – analog zum Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse – erhöht die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und die Attraktivität der Achse für den Langsamverkehr. Diese Grundidee war schon Grundlage für das Gestaltungskonzept der Bahnhofstrasse und hat sich bewährt. Die vielfältige Bebauung wird durch ein "grünes Band" (gemäss Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse") verbunden (siehe Beilage).

5.3 Zielerreichung

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept berücksichtigt die Bedürfnisse sämtlicher Nutzergruppen. Die städtebaulichen Anforderungen mit Blick auf das Entwicklungspotential des Siedlungsgebietes entlang dieser Achse sind ebenfalls berücksichtigt wie die Anforderungen an den möglichst reibungslosen und sicheren Verkehrsfluss – für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

5.4 Kernelemente

Radfahrerführung bei Fahrbahnhaltestellen:

Die Post-/Diepoldsauerstrasse nimmt im Langsamverkehrsnetz eine bedeutende Rolle ein. In der Vertiefungsstudie Veloverkehr des Agglomerationsprogramms wird ein hohes Umlagerungspotential aufs Fahrrad ausgewiesen.

Mit der Veloführung hinter dem Buswartehäuschen durch kann dem Radfahrer eine freie Route – trotz wartendem Bus bei der Haltestelle – angeboten werden, was die Attraktivität steigert.

Mehrzweckstreifen:

Die Erfahrungen am realisierten Teilstück der Bahnhofstrasse, Abschnitt Binnenkanal bis Heerbrugg, bestätigen die Wirksamkeit und den positiven Einfluss des Mehrzweckstreifens. Die Linksabbiegevorgänge werden optimiert. Der Rückstau wird reduziert, was eine Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt.

Der Mehrzweckstreifen dient mit zusätzlicher Möblierung / Schutzelementen auch der sicheren Querung für die Fussgänger.

An Stellen, an denen keine Bucht realisiert werden kann, sind Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Mit der Anordnung Fahrbahnhaltestellen können die Anliegen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf Busbevorzugung berücksichtigt werden.

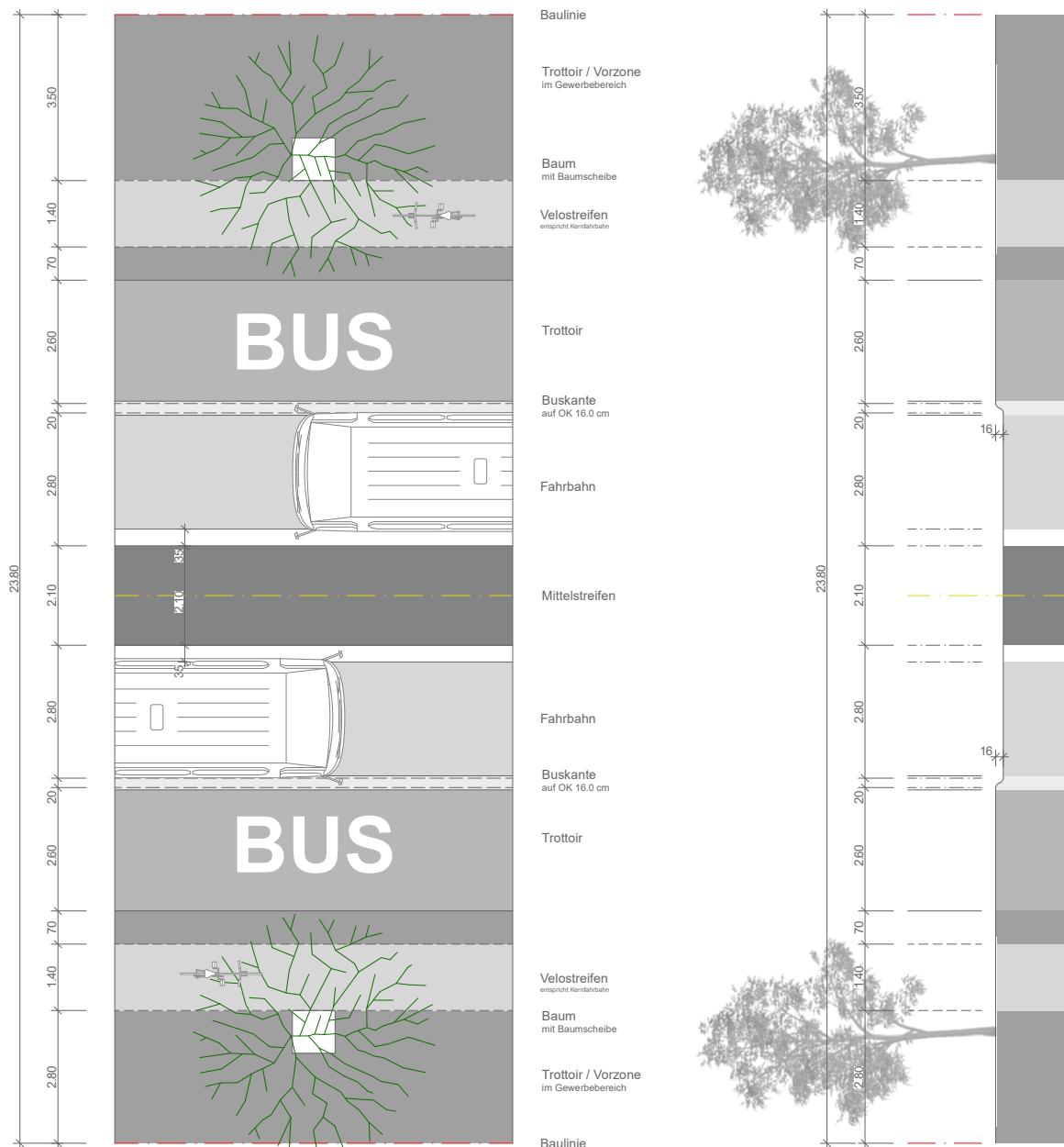


Abbildung: Grundriss & Schnitt Beispiel-Modul Buskante

"Grünes Band":

Als wichtiges Element der Gestaltung des gesamten Strassenraums ist die im Konzept "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" beschriebene Vision des "Grünen Bandes". Die heterogene Bebauung wird durch ein grünes Band verbunden. Der grüne Strassenzug bildet den Auftakt zum städtischen Zentrum, welches mit einem Wechsel in der Strassenraumgestaltung ab dem Binnenkanal eingeläutet wird.

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Koordination mit Drittprojekten

Das vorliegende BGK Post-/Diepoldsauerstrasse ist eine Synthese der bisherigen Studien und Arbeiten rund um das Agglomerationsprogramm Rheintal. Ebenfalls eingeflossen sind die Erfahrungen der Neugestaltung der Bahnhofstrasse. In der Mobilitätsstrategie des St. Galler Rheintals wird diese Achse vom Anschlussbauwerk A 13 zum Bahnhof Heerbrugg (Unterführung) als "Lebensader" bezeichnet. Die Bedeutung dieser Achse ist damit regional konsolidiert.

Aufgrund der bisherigen positiven Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Widnau und dem Kanton/TBA ist sichergestellt, dass das Projekt schnell und verlässlich weiterbearbeitet wird. Angesichts des dringlichen Sanierungsbedarfs kommt dies dem Kanton als Strasseneigentümer sicher entgegen. Das BGK Post-/Diepoldsauerstrasse ist wie die Bahnhofstrasse ein Leadprojekt, auf das sich künftige Entwicklungen in Widnau und im Regionalzentrum Mittelrheintal referenzieren werden. Es kann aber zugleich festgestellt werden, dass mit dem vorliegenden BGK keine wesentlichen Änderungen im regionalen Verkehr entstehen; es werden auch bezüglich der Rahmenbedingungen keine regionalen Verkehrsprojekte vorausgesetzt, die allenfalls nicht realisiert werden können. Es geht vielmehr um Optimierungen. Damit ist das Projekt bezüglich der heutigen Situation vollumfänglich anschlussfähig.

6.2 Werkleitungen

Werkleitungen sind in Teilbereichen zu erneuern. Eine Koordination hat im Laufe des Auflageprojektes durch die Planer in Zusammenarbeit mit den technischen Betrieben der Gemeinde Widnau zu erfolgen.

6.3 Etappierung

Eine mögliche Etappierung ist unter 2.4 beschrieben. Der bauliche Ablauf resp. eine rein bauliche Etappierung ist im Auflageprojekt darzustellen.

6.4 Landerwerb / bestehende Parkierung

Das Projekt bedingt grössere Landerwerbe. Der nötige Landerwerb sollte möglichst schnell an die Hand genommen werden können. Gespräche der Gemeinde mit einigen Grundeigentümern grösserer unbebauter Areale entlang des Strassenzugs haben gezeigt, dass die Ideen des BGK durchaus auf Akzeptanz stossen, dass jedoch von den Bauwilligen möglichst bald ein konkretes Projekt erwartet wird, um die Planung ihrer Bauvorhaben darauf abzustimmen. Soweit nötig, ist zur Sicherung der Realisierbarkeit des BGK der Erlass von Planungszonen zu prüfen.

Die Gemeinde wird nach Gutheissung des Konzepts durch den Kanton bei jedem neuen Hochbauvorhaben alles daran setzen, die nötigen Flächen zu sichern, um den späteren Landerwerb durch den Kanton zu vereinfachen. Beim Projekt Bahnhofstrasse wurden die Grundeigentümer bereits sehr früh durch Vertreter der Gemeinde und des Kantons über einen künftigen Landerwerb informiert. Dies war sehr hilfreich und hat den eigentlichen Landerwerb nach dem Auflageprojekt sehr beschleunigt. Die Gemeinde möchte auch bei diesem Projekt wieder so vorgehen. Dies hat sich sehr bewährt.

6.5 Verfahrenskoordination

Nachdem der Gemeinderat das Gestaltungskonzept positiv gewürdigt und das BGK verabschiedet hat, wurden die Planunterlagen am 5. April 2019 von der Gemeindepräsidentin dem Leiter der Abteilung Mobilität und Planung übergeben, zur internen Vernehmlassung und Prüfung bei den kantonalen Amtsstellen.

Anhand der Stellungnahmen der internen Vernehmlassung sind mit dem Amt für öffentlichen Verkehr AöV, Tiefbauamt Abteilung Strassen und Kunstbauten und der Kantonspolizei Abteilung Verkehrstechnik "Arbeitsgruppengespräche" durchgeführt worden – die Ergebnisse dieser lösungsorientierten Diskussionen sind ins überarbeitete Konzept eingeflossen.

Der Gemeinderat Widnau beantragt beim Kanton eine hohe Priorisierung des Projekts und die Ausarbeitung des Auflageprojektes inkl. Kostenvoranschlag und Kostenteiler im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms. Der Gemeinderat Widnau legt grossen Wert darauf, dass in der weiteren Projektierung die Grundidee des vorliegenden Konzeptes aufgenommen und zusammen mit den Vertretern der Gemeinde Widnau weiterentwickelt wird. Für die Finanzierung des Projektes für den Anteil der Gemeinde Widnau sind die Finanzkompetenzen gemäss der Gemeindeordnung von Widnau massgebend (Art.31 GO Widnau). Die dort verankerte finanzielle Kompetenzordnung im Zusammenhang mit Strassenbauten des Kantons stellen auch im politischen Prozess auf der Gemeindeebene schnelle Entscheide sicher.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallens, Abteilung Mobilität und Planung, und der Gemeinde Widnau erarbeitet worden. Der Gemeinderat Widnau erwartet, dass das vorliegende BGK in der vertieften Projektierung in den nächsten Phasen gemeinsam weiterentwickelt und die Kernelemente im Zuge der Detailplanung konsequent umgesetzt werden.

7. Kosten und Ressourcen

7.1 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung basiert auf der bereits realisierten "Neugestaltung der Bahnhofstrasse" in Widnau.

BGK Binnenkanal bis A13 Anschluss		
Arbeitsgattung		Kosten inkl. Mwst. +/-30%
000	Kosten für Grundstück	CHF 2'700'000.00
100	Vorbereitung, Spezialtiefbau, Instandsetzung, Umgebung	CHF 3'820'000.00
200	Tiefbau- u. Untertagbauarbeiten	CHF 7'275'000.00
300	Rohbauarbeiten	
500	Elektro- u. Telekommunikationsanl.	CHF 1'900'000.00
800	Übrige Aufwendungen	CHF 2'005'000.00
	Total	CHF 17'700'000.00

Widnau, 22. November 2019 / rev. 29. September 2020 / rev. 16. November 2020 /
rev. 1. Dezember 2020

Beilage:

- "Entwicklungsgebiet Post- und Diepoldsauerstrasse" / "Grünes Band" (Entwurf vom 26.10.2018)