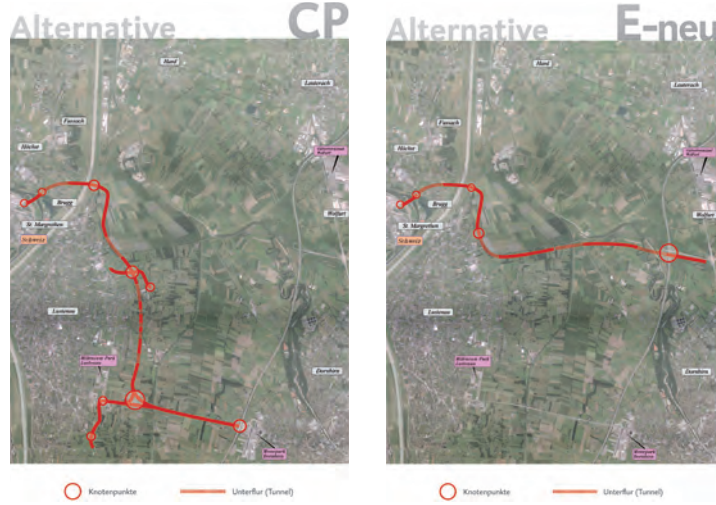


RheintalAktuell

Verkehrslösungen grenzüberschreitend



Die zur Diskussion stehenden Strassenvarianten CP und E-neu

Zusammenwachsender Wohn- und Wirtschaftsraum

Die Siedlungsfläche des Rheintal dies- und jenseits des Rheins hat sich in den letzten hundert Jahren verzehnfacht. Die hohe Verkehrsdichte sowie die Überlagerung des Durchgangsverkehrs mit dem regionalen Verkehr führen tagtäglich zu Überlastungen und Störungen im Verkehrsfluss.

Schrittweise Annäherung

Im Vorarlberg wurde für die Erarbeitung von Verkehrslösungen im Unteren Rheintal das konsensorientierte Planungsverfahren, «mobil im rheintal», entwickelt. Unter Einbezug aller wichtigen Interessengruppen wird ein verkehrsträgerübergreifendes Massnahmenpaket zur Lösung der Mobilitäts Herausforderungen mit grösstmöglicher Zustimmung entwickelt. Die Entwicklung des Massnahmenpaketes erfolgte in Etappen. Mittlerweile wurde der dritte Zwischenbericht geschrieben. Ein Vierter ist in Arbeit.

Von fünf verkehrsträgerübergreifenden Alternativen sowie 16 Alternativkorridoren für neue Strassenlösungen im 2009 ist man seit dem Regionalforum am 1. März bei drei Alternativen angelangt:

- die Ostumfahrung von Lustenau (CP)
- die Variante E-neu von Dornbirn-Nord in direkter Linie Richtung Schweiz
- eine optimierte ÖV-Lösung mit Elementen aus dem Ringbussystem (Hybridbus) kombiniert mit Verbesserungen im Bahn- und Bussystem

Bei den beiden Strassenvarianten wird der Anschluss an die Schweizer Autobahn im Bereich Bruggerloch/Bruggerhorn bei St. Margrethen vorgeschlagen.

Einbezug der Schweiz

Die Schweiz war seit Beginn des Verfahrens in allen Gremien involviert. Zwei Rheintaler Gemeindepräsidenten sind ständige Mitglieder

im Regionalforum. Im Kernteam arbeiten zwei Vertreter des Kantons mit. Auf Ebene Kanton St. Gallen bzw. Land Vorarlberg trafen sich die zuständigen Regierungsbeamte mehrere Male zum Dialog. Weitere Treffen werden folgen.

Wie Weiter?

«mobil im rheintal» befindet sich in seiner entscheidenden Phase. Bis Anfang Mai 2011 soll ein gemeinsam getragenes Schlussdokument verfasst werden bestehend aus ein bis zwei Massnahmenbündel.

mobil im rheintal – Experten stehen Rede und Antwort – die Bevölkerung ist herzlich eingeladen

Im Rahmen einer Informationsmesse informieren Fachexperten des Planungsverfahrens sowie die Bürgermeister der Standortgemeinden an folgenden Orten:

10. März in Höchst (Alte Schule) für die BürgerInnen von Höchst, Fussach, Gaissau und St. Margrethen

11. März in Lustenau (Reichhofsaal) für die BürgerInnen von Dornbirn, Lustenau, Hohenems, Altach, Mäder, Au, Widnau, Diepoldsau

Start jeweils um 17 Uhr bis ca. 20.15 Uhr

Stimmen aus der Region

Wie ist die Region St.Galler Rheintal in den Prozess eingebunden?

«Mobilitätsfragen müssen gemeinsam und grenzüberschreitend gelöst werden, denn der Verkehr endet nicht an der Grenze. Das St. Galler Rheintal ist direkt betroffen, und es ist unsere Aufgabe, die Interessen der Region engagiert zu vertreten. Wir waren von Anfang an in den Prozess involviert und konnten aktiv mitwirken. Bei der Lösungserarbeitung sind vor allem unsere Vorarlberger Nachbarn massiv gefordert. Ich bin überzeugt, dass wir tragfähige, intelligente Verkehrslösungen finden werden, die auch die Interessen unserer Region berücksichtigen.»

Reto Friedauer, Präsident Fachgruppe Verkehr, Verein St. Galler Rheintal und Gemeindepräsident von St. Margrethen

Wie sehen Sie Ihre Rolle aus kommunaler Sicht in «mobil im rheintal»?

«Ich bin seit Oktober 2010 Mitglied des Regionalforums «mobil im rheintal». An den regelmässigen Sitzungen werde ich über die Fortschritte der Planung informiert und kann unsere Interessen vertreten. In Diepoldsau führt der grenzüberschreitende Verkehr mitten durch das Dorf. Lediglich ein Zusammenschluss der beiden Autobahnen A13 (CH) und A14 (A) im unteren Rheintal kann eine spürbare Entlastung für unser Dorf bringen. Eine ganzheitliche Lösung mit flankierenden Massnahmen ist gefragt. Die Konzept-Lösungsfindung ist langwierig. Sie befindet sich in der Schlussphase.»

Roland Wälter, Gemeindepräsident von Diepoldsau

Welche Bedeutung haben grenzüberschreitende Beziehungen im Planungsprozess?

«Eine riesengrosse Bedeutung. Dies ist auch der Grund, wieso wir seit einigen Jahren und aufgrund verschiedener Projekte noch intensiver den regen Austausch mit allen Ebenen im Vorarlberg pflegen. Wir kennen uns mittlerweile sehr gut und die Geschäftsstelle des Vereins St. Galler Rheintal trifft sich fast wöchentlich mit Vertretern des Vorarlbergs. Somit nähern wir uns auf operativer Ebene, um aktuelle Fragen auf pragmatische Weise zu lösen. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes diskutieren wir die strategische, langfristige Ausrichtung. Gemeinsam auf einen zukunftsweisenden Entwicklungsweg bringt beiden Teilen des Rheintals viel mehr.»

Thomas Ammann, Präsident Verein St. Galler Rheintal und Gemeindepräsident von Rüthi

RheintalProjekte

Rheintal Karten – Das Rheintal als Ganzes sehen

Bislang hat es keine grenzüberschreitenden Kartengrundlagen für das Rheintal gegeben. Zur Unterstützung der laufenden Projekte haben der Kanton St. Gallen und das Land Vorarlberg gemeinsam das Projekt «Rheintal Karten» gestartet. Ziel war es, thematische Karten zu erarbeiten, die vergleichbare Aspekte beider Seiten des Rheins grenzüberschreitend darstellen.



Involvierte Exponenten dies- und jenseits des Rheins anlässlich der Pressekonferenz vom 21.2.2011: Walter Grob, Werner Huber, Wilfried Bertsch, Landesrat Karlheinz Rüdissler, RR Willy Haag, Ueli Strauss

Mehrere Herausforderungen

Wilfried Bertsch, oberster Raumplaner des Vorarlbergs erklärt, dass es bei der Bearbeitung der Rheintal-Karten zwei wesentliche Herausforderungen gegeben habe. Erstens sei ein direkter Vergleich statistischer und kartographischer Daten aufgrund unterschiedlicher Erfassungsmethoden vielfach nicht möglich gewesen. Zweitens hätten die geographischen Informationssysteme ein Zusammenführen der Daten nur unter grossem Aufwand zugelassen.

Elf thematische Karten

Entstanden ist ein 36-seitiges Werkheft mit 11 grenzüberschreitenden Planungskarten zum Rheintal in St. Gallen und Vorarlberg zu den Themen: Siedlungsentwicklung, Kommunale Raumplanung, Siedlungsstruktur, Grüne Zonen, Arbeitsstätten, Tagespendler, Bevölkerung, Wohnungen, Hochwasserschutz, Naturraum, Freizeit und Erholung

Das Werkheft «Rheintal Karten» kann auf www.myrheintal.ch unter der Rubrik Verein St. Galler Rheintal/Agglomerationsprogramm heruntergeladen oder für Fr. 12.– beim St. Galler Amt für Raumplanung bestellt werden.

rhein» in Lustenau für alle Bürgermeister und Gemeindepräsidenten der «Rheingemeinden» (Oktober 2010)

- Treffen des Bürgermeisters von Lustenau und des Gemeindepräsidenten von Au zum Thema «Grenzstau Au – Lustenau» (Februar 2011)
- Pressekonferenz «Grenzüberschreitende Zusammenarbeit», bei welcher unter anderem auch der Rheintal Atlas präsentiert wurde (Februar 2011)

Nächstens:

- Austausch Anlass Rheintal – Vorarlberg mit allen 41 Gemeindepräsidenten und Bürgermeistern des St. Galler Rheintals und Vorarlbergs am 15. März 2011
- Treffen der Gemeindepräsidenten und Bürgermeister der «Rheintalgemeinden» zum Thema Verkehr am 27. Juni 2011

Grenzüberschreitende Beziehungen im Fokus

Das St. Galler Rheintal steht auf allen Ebenen in intensivem Austausch mit dem Vorarlberg. Im Zentrum stehen dabei der Verkehr sowie die Raumplanung.

- Treffen aller Bürgermeister und Gemeindepräsidenten der «Rheingemeinden» zum Thema Verkehr in Rebstein (Juni 2010)
- Treffen der St. Galler Regierungsräte Haag und Keller mit dem Vorarlberger Landesrat Rüdissler und weiteren Vertretern in St. Gallen (August 2010)
- Sitzung der VSGP Rheintal anlässlich der Messeröffnung in Dornbirn (September 2010)
- Regionalforum von mobil im rheintal in Rebstein (September 2010)
- Veranstaltung «Hochwasserschutz am Alpen-

Interview

Dipl.-HTL-Ing. Christan Rankl, Projektleiter «mobil im rheintal» im Gespräch mit Sarah Peter Vogt, RheintalNews

**RheintalNews:**

«mobil im rheintal» wird als konsensorientiertes Planungsverfahren bezeichnet. Inwiefern unterscheidet es sich von anderen Planungsverfahren?

Christan Rankl:

«mobil im rheintal» sieht von Beginn an eine breite Beteiligung und umfassende Information aller Betroffenen vor. Insgesamt führt dies zu nachvollziehbareren Ergebnissen und einem höheren Konsens. Eine Besonderheit liegt sicherlich im grenzüberschreitenden Ansatz. Die Schweiz war von Anfang an in alle Gremien einbezogen.

RheintalNews: Herr Rankl, «mobil im rheintal»

ist in einer entscheidenden Phase. In einem Ausschlussverfahren wurden die vorhandenen Verkehrsvarianten Schritt für Schritt dezimiert. Was qualifiziert die derzeit vorliegenden zwei Strassenvarianten gegenüber anderen?

Christan Rankl: Die Variante Ostumfahrung von Lustenau alleine (Alternative CP) wurde deshalb weiter verfolgt, da sie von allen Möglichkeiten die höchste Entlastungswirkungen mit hohem Potential für eine Weiterentwicklung aufweist. Die später hinzugekommene Alternative Eneu, die vom Autobahnknoten Dornbirn Nord über die bestehende L 41 in Höchst in die Schweiz führen würde, weist ebenfalls eine sehr gute Verkehrswirksamkeit auf. Da sie weniger Siedlungsgebiete berührt, liegt sie hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffentlastung ganz vorne, beinhaltet jedoch auch das grösste Risiko naturschutzrechtlich genehmigungsfähig zu sein.

RheintalNews: Warum wurde die immer wieder geforderte Entlastungsspanne bei Mäder nicht in die nähere Auswahl genommen?

Christan Rankl: Alle untersuchten Alternativen südlich der L 204 (Dornbirn Süd – Lustenau) weisen für die vom Verkehr hoch belasteten Gebiete nördlich davon nur sehr geringe Entlastungswirkungen auf. Während die weiter verfolgten Alternativen in Lustenau zu einer Verkehrsreduktion zwischen knapp 8.000 bis 12.000 Kfz/24 h führen, liegt diese Entlastungswirkung bei einer Lösung in Mäder bei nur etwa 1.000 Kfz/24 h.

RheintalNews: Welche Alternativen im öffentlichen Verkehr werden derzeit noch diskutiert?

Christan Rankl: Zurzeit wird nur noch eine ÖV-Variante weiterdiskutiert: Ein Ringbussystem kombiniert mit Verbesserungen im Bahn- und Bussystem. Die bis vor kurzem ebenfalls verfolgte Variante Ringstrassenbahn schneidet infolge der extrem hohen Investitionskosten bei der Nutzen-Kosten-Analyse deutlich schlechter ab als die Ringbus-Alternative, aber auch schlechter als jede der Strassenalternativen. Darum wurde am 1. März entschieden, die Überlegungen zur Ringstrassenbahn vorläufig zu sistieren.

RheintalNews: Könnte sich die getroffene Selektion der weiterverfolgten Varianten noch ändern?

Christan Rankl: Die Selektion wird sich im Sinne von neuen Varianten voraussichtlich nicht mehr ändern. Die Auswahl muss jedoch weiter reduziert werden. Am Schluss sollen ein bis zwei Alternativenkombinationen der Vorarlberger Landesregierung zur weiteren Detailuntersuchung empfohlen werden. Vor dem Einstieg in die Detailplanung ist in jedem Fall noch Klarheit zum Verfahrensrisiko der Alternativen zu schaffen.

RheintalNews: Wann könnte frühestens mit dem Bau einer Entlastungsstrasse gestartet werden?

Christan Rankl: Der frühestens mögliche Umsetzungstermin wird von der Dauer des Genehmigungsverfahrens bestimmt. Realistisch betrachtet ist ein Baubeginn vor 2017/2018 nicht zu erwarten.

RheintalNews: Vielen Dank für dieses Gespräch.