

Gemeinde Diepoldsau

Eschen, 15.06.2026

Partizipationsanlass Verkehr und Mobilität, Diepoldsau Bericht



Projekt

Partizipationsanlass Verkehr und Mobilität, Diepoldsau
Bericht
Projekt-Nr.: 6298

Auftraggeber

Gemeinde Diepoldsau

Auftragnehmer

VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz
Schmiedgasse 3
FL-9492 Eschen
+423 373 60 22
eschen@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

Handelsregister Vaduz // FL-0002.040.329-7
UID CHE-212.330.824
MwSt.-Nr. 54 844

Bearbeitung

Alexander Fritz
Christine Dämon

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz.
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermassen für alle Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
1. Zusammenfassung	6
2. Auftrag	7
3. Grundlagen	7
4. Vorgehen	8
5. Beteiligungskonzept	9
6. Vorbereitung und Durchführung Bevölkerungsanlass	12
7. Analyse der Stärken und Schwächen	14
7.1 Stärken	14
7.2 Schwächen	16
7.2.1 Verkehrsbelastung und Schleichverkehr im Quartier	16
7.2.2 Geschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung	17
7.2.3 Fussverkehr und Schulwege	18
7.2.4 Veloverkehr	20
7.2.5 (Strassen-) Infrastruktur, Parken und weitere Themen	23
7.2.6 Öffentlicher Verkehr	24
7.3 Analysekarte und fachplanerische Einordnung	25
7.4 Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung	27
7.4.1 Temporegime	27
7.4.2 Schleichverkehr / Umfährungsverkehr / Verkehrsorganisation	31
7.4.3 Fuss- und Veloverkehr	34
7.4.4 Infrastrukturausbau	36
7.4.5 Weitere Themen	39
8. Zusammenfassung in Handlungsfelder und Massnahmenpaketen	40
Beilagen	51

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Anleitung zu 1. Beteiligungsrunde «Wo drückt der Schuh?»	9
Abb. 2:	Eindrücke zur Arbeit in Kleingruppen in 1. Beteiligungsrunde «Wo drückt der Schuh?»	9
Abb. 3:	Übersicht der Plakate	10
Abb. 4:	Eindrücke der Plakatausstellung, 2. Beteiligungsrunde.....	10
Abb. 5:	Ausschnitt Homepage zur digitalen Beteiligung	11
Abb. 6:	Alter und Geschlecht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	12
Abb. 7:	Wohnorte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	13
Abb. 8:	Verortete Stärken	15
Abb. 9:	Angaben zur Betroffenheit Schleichverkehr	16
Abb. 10:	Angaben zu bestehenden Tempo-30-Zonen	17
Abb. 11:	Angaben zu Fusswegen	18
Abb. 12:	Verortung zum Thema Fussverkehr.....	19
Abb. 13:	Angaben zur Veloinfrastruktur	20
Abb. 14:	Verortung zum Thema Veloverkehr	21
Abb. 15:	Angaben zur Erreichbarkeit im Veloverkehr	22
Abb. 16:	Analysekarte	26
Abb. 17:	Angaben zu möglichen geplanten Temporeduktionen	27
Abb. 18:	Ideen zu zukünftiger Verkehrsorganisation auf Hauptverkehrsstrassen und G1	28
Abb. 19:	Ideen zu zukünftiger Verkehrsorganisation auf untergeordneten Strassen	29
Abb. 20:	Ideen zur Vermeidung Schleichverkehr	31
Abb. 21:	Ideen zur zukünftigen Verkehrsorganisation	32
Abb. 22:	Angaben zu Verbesserungen im Veloverkehr.....	34

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Zusammenfassung Rückmeldungen zu Stärken	14
Tab. 2:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Verkehrsbelastung und Schleichverkehr im Quartier	16
Tab. 3:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Geschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung	17
Tab. 4:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Fussverkehr und Schulwege	18
Tab. 5:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zum Veloverkehr	20
Tab. 6:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu (Strassen-) Infrastruktur, Parken und weitere Themen.....	23
Tab. 7:	Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu ÖV	24
Tab. 8:	Zusammenfassung Ideen zu Temporegime.....	30
Tab. 9:	Zusammenfassung Ideen zu Schleichverkehr / Umfahungsverkehr / Verkehrsorganisation .	33
Tab. 10:	Zusammenfassung Ideen zu Fuss- und Radverkehr	34
Tab. 11:	Zusammenfassung Ideen zu Infrastrukturausbau, Brücken	36
Tab. 12:	Zusammenfassung Ideen zu Infrastrukturausbau, Infrastruktur übergeordnet	37
Tab. 13:	Zusammenfassung Ideen zu weiteren Themen.....	39
Tab. 14:	Massnahmenblatt A.1	40
Tab. 15:	Massnahmenblatt A.2	42
Tab. 16:	Massnahmenblatt A.3	43
Tab. 17:	Massnahmenblatt B.1	44
Tab. 18:	Massnahmenblatt C.1	45
Tab. 19:	Massnahmenblatt C.2	46
Tab. 20:	Massnahmenblatt D.1	47
Tab. 21:	Massnahmenblatt D.2	48
Tab. 22:	Massnahmenblatt D.3.....	49

1. Zusammenfassung

Die Gemeinde Diepoldsau hat in einem breit angelegten Partizipationsanlass die Gemeindebevölkerung zu den Themen Verkehr und Mobilität befragt. Hintergrund dafür ist unter anderem die einzigartige Lage im Rheintal und die damit einhergehenden Herausforderungen. Dazu zählen insbesondere die grossen Verkehrsbelastungen innerhalb des Ortes, deren Lösungsansätze sehr langfristig sind und von übergeordneten Akteuren verantwortet werden.

Am durchgeführten Partizipationsanlass am 17. Januar 2026 ist zu diesen Punkten sowie den derzeitigen Stand verschiedener Projekte aufgeklärt und informiert worden. Darüber hinaus sind in diesem Rahmen speziell auch mögliche Potentiale und Handlungsspielräume für Massnahmen innerhalb des Ortes abgefragt worden. Es konnten Ideen und Lösungsansätze direkt aus der Bevölkerung generiert und ein gewisses Stimmungsbild abgeholt werden. Die Beteiligung war sehr gut und hinsichtlich Alter, Wohnort, Geschlecht auch durchaus repräsentativ. Es gab die Möglichkeit, sich über die fachlichen Inputs, eine Gruppenarbeit an Tischen, eine offene Plakatausstellung sowie eine nachfolgende digitale Beteiligung zu informieren und zu beteiligen.

In der Analyse der Stärken und Schwächen zeigte sich einmal mehr, dass die Kombination aus der geografischen Lage und den alternativen Verbindungsmöglichkeiten im Siedlungsgebiet dazu führt, dass der motorisierte Individualverkehr in vielen Abschnitten dominiert. Die daraus resultierenden negativen Auswirkungen beeinträchtigen insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sowie die Aufenthaltsqualität im Dorf. Dadurch können zentrale Stärken wie der Dorfplatz, die Geschäfte im Zentrum oder die Gemeindeeinrichtungen nicht in ihrem vollen Potenzial genutzt werden.

Der grosse Leidensdruck in diesem Bereich hat zu einer Vielzahl an Rückmeldungen, Ideen und Anregungen geführt, welche ein breites Spektrum abdecken und in ihrem Detaillierungsgrad sowie ihrer unmittelbaren Umsetzbarkeit variieren. Die Rückmeldungen sind zusammengefasst fachplanerisch eingeordnet sowie im letzten Schritt auf Massnahmen umgelegt worden, welche zu einem grossen Teil im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde umgesetzt werden können. Es ergeben sich dabei fünf Handlungsfelder: Verkehrs- und Mobilitätsplanung auf Gemeindeebene, Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung, Fuss- und Veloverkehr sowie Parkplatzbewirtschaftung. Für jedes Handlungsfeld wurden individuelle Massnahmen abgeleitet, die empfehlenswert sind, schrittweise umzusetzen, um die vorhandenen Defizite in der Gemeinde auszugleichen. Dazu zählt mit einer sehr hohen Priorität die Erarbeitung einer konsolidierten Position der Gemeinde zu übergeordneten Planungen gegen Aussen (Massnahme A.1) und die Weiterverfolgung eines umfassenden Mobilitätsmanagements im direkten und indirekten Einflussbereich der Gemeinde (Massnahmen A1 und A2). Weiters wird empfohlen, die Funktion und Gestaltung der Strassen langfristig festzulegen bzw. zu detaillieren. Mit einem stabilen Netz, einer klar erkennbaren Verkehrsorganisation, kann bestenfalls gebietsfremder Verkehr vermieden werden. Darauf aufbauend können Geschwindigkeiten angepasst und Massnahmen im Quartier zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer getroffen werden.

Unser Büro durfte den Anlass in Abstimmung mit der Gemeinde durchzuführen sowie vor- und nachbereiten. Der vorliegende Bericht ist eine Dokumentation des Vorgehens und der Ergebnisse, ergänzt um eine fachplanerische Ergänzung als Handlungsanleitung für die Gemeinde Diepoldsau.

Die Resultate dieses Prozesses sollen in die derzeit noch in Bearbeitung befindliche «Gesamtbetrachtung Mobilität» einfließen.

2. Auftrag

Die Gemeinde Diepoldsau ist aufgrund ihrer Lage im Rheintal mit einzigartigen Herausforderungen konfrontiert. Das Hauptstrassennetz stellt derzeit eine der wenigen kurzen Verbindungen zwischen den beiden Autobahnen dar, was grosse Verkehrsbelastungen innerhalb des Ortes zur Folge hat. Mögliche Umfahrungslösungen sind nur langfristig geplant und werden durch andere übergeordnete Akteure verantwortet. Der öffentliche Verkehr und auch der Radverkehr können bei den grenzüberschreitenden Verkehren nur begrenzt Abhilfe schaffen.

Der daraus entstehende begrenzte Handlungsspielraum der Gemeinde ist in der Bevölkerung oft nicht bekannt, was zu Frustration und Ärger führen kann.

Seitens der Gemeinde wurde daher der Wunsch formuliert, im Rahmen eines Beteiligungsformats über den derzeitigen Stand der verschiedenen Projekte sowie deren Auswirkungen aufzuklären und zu informieren.

Unser Büro wurde beauftragt, diesen Anlass in Abstimmung mit der Gemeinde durchzuführen sowie vor- und nachzubereiten. In diesem Rahmen sind auch mögliche Potentiale und Handlungsspielräume für Massnahmen innerhalb des Ortes abgefragt worden. Es konnten Ideen und Lösungsansätze direkt aus der Bevölkerung generiert und ein gewisses Stimmungsbild abgeholt werden.

Die Resultate dieses Prozesses sollen in die derzeit noch in Bearbeitung befindliche «Gesamtbetrachtung Mobilität» einfließen.

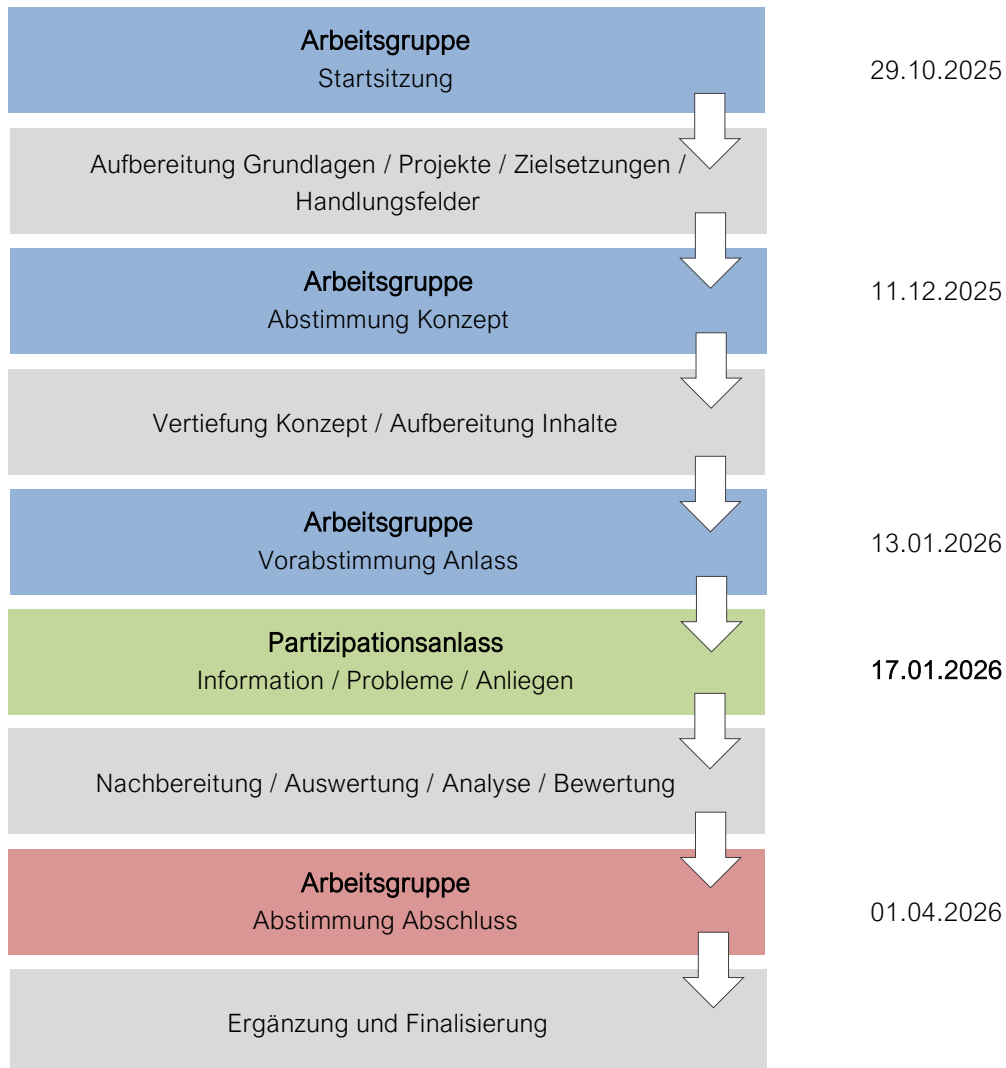
3. Grundlagen

Die wesentlichen Grundlagen sind nachstehend aufgelistet. Darüber hinaus sind weitere Angaben der Gemeinde in die Bearbeitung eingeflossen.

- Gesamtverkehrskonzept von 2012
- Richtplan vom Mai 2025
- Gemeindestrassenplan (Genehmigungsverfahren)
- Netzstrategie DHAMK
- Agglomerationsprogramm mit Korridorroute
- Ideen von Interessengemeinschaften: Südring Diepoldsau, Velostadt Diepoldsau

4. Vorgehen

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung ist ein Vorgehen mit einem Beteiligungsworkshop gewählt worden. Zur Vor- und Nachbereitung dieses Termins haben mehrere Abstimmungen mit Akteuren der Gemeinde Diepoldsau (Verwaltung und Gemeindepräsident) stattgefunden.



5. Beteiligungskonzept

In Abstimmung mit dem Kernteam ist folgendes Konzept für den Bevölkerungsanlass gewählt worden. Die Moderation und der fachplanerische Input erfolgten durch unser Büro. Einleitung und Abschluss haben Vertreter der Gemeinde Diepoldsau übernommen.

- **Begrüßung und inhaltliche Einleitung**
 - Aufgabe und Ziele der Veranstaltung, Grenzen der Beteiligung
 - Grundlagen zum Verkehr und damit verbundene Herausforderungen, Ansprüche etc.
- **Wo drückt der Schuh? - 1. Beteiligungsrunde**
 - Vorstellung Vorgehen inkl. Spielregeln
 - Arbeit in Kleingruppen an Tischen zu drei Fragestellungen: Stärken, Schwächen, Ideen
 - Kurze Vorstellung der Ergebnisse der Kleingruppen im Plenum

Anleitung 1. Beteiligungsrunde:

Was finde ich heute gut ?



**Was finde ich heute schlecht?
Wo habe ich Probleme ?**



**Welche Anregungen oder
Ideen habe ich ?**



Abb. 1: Anleitung zu 1. Beteiligungsrunde «Wo drückt der Schuh?»

Eindrücke zur Arbeit in Kleingruppen:



Abb. 2: Eindrücke zur Arbeit in Kleingruppen in 1. Beteiligungsrunde «Wo drückt der Schuh?»

- **Einblick in die Planung**
 - Fachplanerischer Kurzinput zu Zuständigkeiten in der (Verkehrs-) Planung
 - Einordnung Großprojekte bzw. vorhandener lokaler Verkehrsprojekte
- **Plakatausstellung - 2. Beteiligungsrunde**
 - Plakatausstellung zu acht Themenbereichen
 - Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Formaten
 - Freie Diskussion und Wechsel in der Plakatausstellung

Übersicht der verwendeten Plakate:

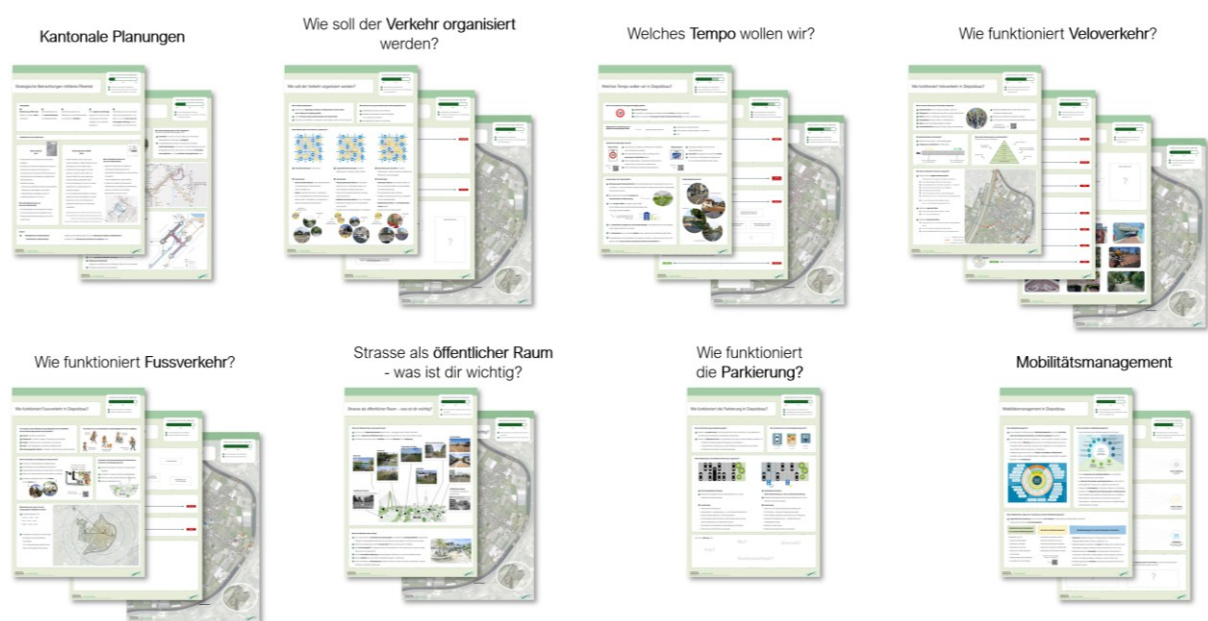


Abb. 3: Übersicht der Plakate

Eindrücke der Plakatausstellung:



Abb. 4: Eindrücke der Plakatausstellung, 2. Beteiligungsrunde

- **Abschluss mit Ausblick und Hinweis zur digitalen Beteiligung**

▪ Digitale Beteiligung

- Möglichkeit der digitalen Beteiligung analog dem 1. Beteiligungsformat „Wo drückt der Schuh?“
- Im Zeitraum von 17.01. bis 20.03.2026
- 47 eingelangte Rückmeldungen

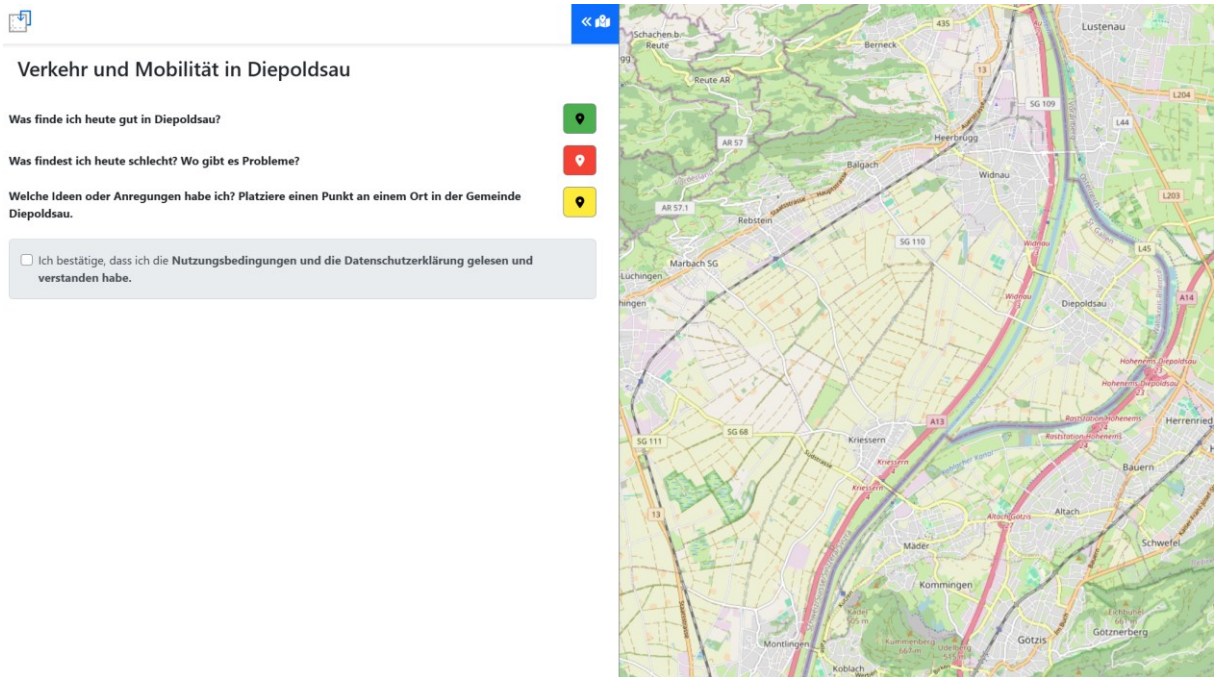


Abb. 5: Ausschnitt Homepage zur digitalen Beteiligung

6. Vorbereitung und Durchführung Bevölkerungsanlass

Die Veranstaltung hat am Samstag, dem 17. Januar 2026, von 9 bis 12 Uhr in der Mehrzweckhalle Kirchenfeld stattgefunden. Die Einladung zum Bevölkerungsanlass erfolgte über die Gemeinde und ihre zur Verfügung stehenden Kanäle.

Am Anlass waren schätzungsweise 120 Personen anwesend. Über ein Plakat sind Alter, Geschlecht und Wohnort der Teilnehmerinnen und Teilnehmer abgefragt worden.

Die Herausforderungen einer Vor-Ort-Veranstaltung an einem Samstagvormittag waren im Vorfeld bekannt, dennoch wurde diese Form der Durchführung bewusst gewählt. Zwar bestand das Risiko, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermassen teilnehmen können, doch die Durchführung und anschliessende Auswertung zeigen trotzdem eine sehr gute Beteiligung.

Wie in den nachfolgenden Abbildungen ersichtlich, können die Beteiligung und auch die anwesenden Gruppen durchwegs als repräsentativ gewertet werden - ohne überproportionale Ausschläge.

Folgend die Auswertung zu Alter und Geschlecht:

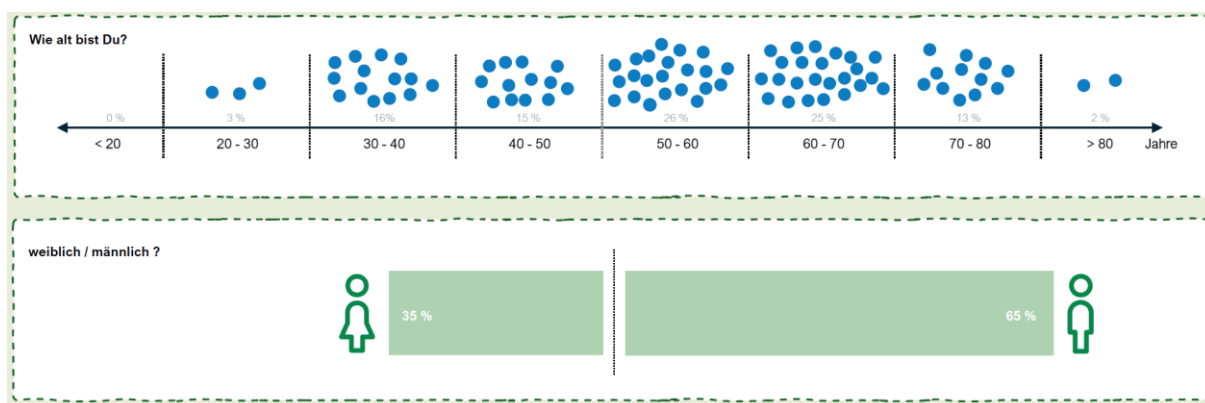


Abb. 6: Alter und Geschlecht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die Verteilung der Wohnorte ist ebenfalls gleichmässig über das Siedlungsgebiet verteilt.

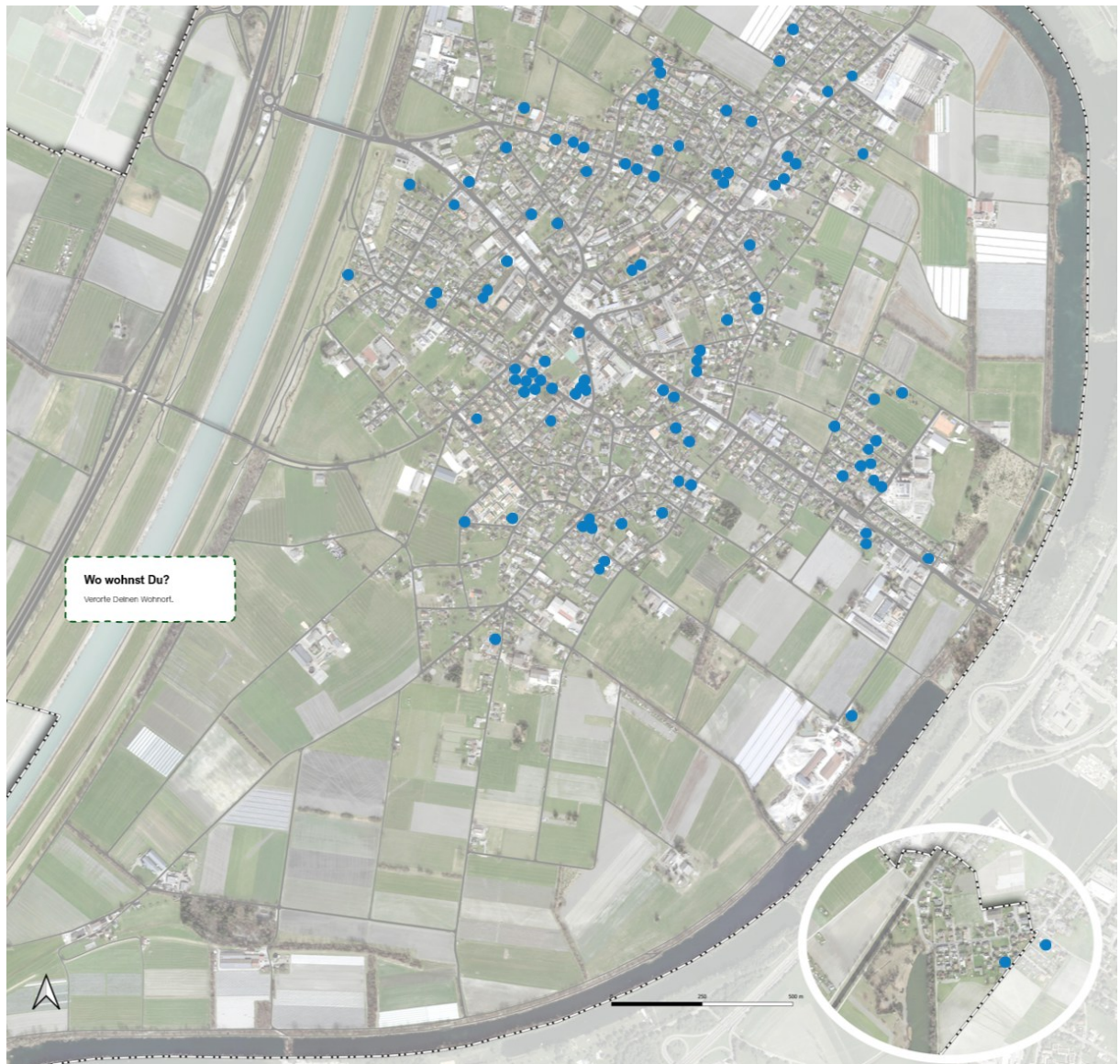


Abb. 7: Wohnorte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ausgewertetes Poster «Teilnahme» (1)

7. Analyse der Stärken und Schwächen

Die grosse Teilnahme am Bevölkerungsanlass und die zusätzliche digitale Beteiligung haben zu einer Vielzahl an Rückmeldungen geführt, die im folgenden Kapitel thematisch gebündelt und zusammengefasst worden sind.

7.1 Stärken

In nachstehender Tabelle sind die vorrangig angeführten Wortmeldungen zu den Stärken aus allen Beteiligungsformaten zusammengefasst und nach einer Einschätzung zur Häufigkeit sortiert.

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Erschliessung / Erreichbarkeit – Nähe zu Autobahnen (CH und A) – Erschliessung für Industrie – Erreichbarkeiten mit dem Velo innerhalb des Dorfes	++
ÖV-Angebot – Erweiterung mit neuen Linien, neue Routenführung	++
Velo- und Fusswege Freizeit – Entlang des Alten Rheins, rund ums Dorf, autofreie Abschnitte – Naherholung	+
Weitere Themen – Gemeindeeinrichtungen: alles im Dorf vorhanden – Beteiligung, Partizipationsanlass, immer Möglichkeit zum Anliegen anbringen	+
Verkehrsberuhigung im Quartier – Schmitter und Unterdorfstrasse	0

Tab. 1: Zusammenfassung Rückmeldungen zu Stärken

7.2 Schwächen

Zu den wahrgenommenen Schwächen, Defiziten und Problemen hinsichtlich Verkehr und Mobilität in Diepoldsau ist über alle Formate eine Vielzahl an Rückmeldungen eingegangen. Folgend sind die Rückmeldungen nach Themen geclustert zusammengefasst.

7.2.1 Verkehrsbelastung und Schleichverkehr im Quartier

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Verkehrsaufkommen Hohenemserstrasse, Tramstrasse, Schrägseilbrücke - Hoher Anteil Durchgangsverkehr - Schwerverkehr - Rückstau im Dorf - Lärm	++
Verkehrsaufkommen, Durchgangsverkehr Schmitter - Zunahme seit Autobahnanschluss Dornbirn-Süd - LKW-Verkehr Greiner	+
Schleichverkehr in den Quartieren - Insbesondere zu Stosszeiten - Routenführung Navi über Quartiere - Trottoir wird befahren etc.	++
Verkehrsplanung (übergeordnet) - Mehr Verkehr durch starke Entwicklung Wohnbebauung - Mitsprache Kanton / Bund	o

Tab. 2: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Verkehrsbelastung und Schleichverkehr im Quartier

Auch in der Auswertung der Poster wird die Betroffenheit von Schleichverkehr im Wohnquartier als sehr hoch angegeben:

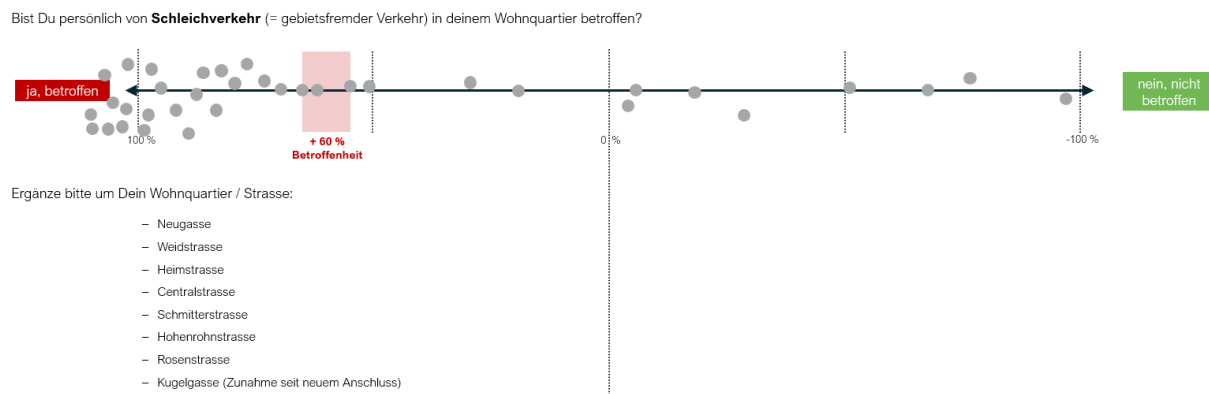


Abb. 9: Angaben zur Betroffenheit Schleichverkehr, ausgewertetes Poster «Wie soll der Verkehr organisiert werden?» (4.1)

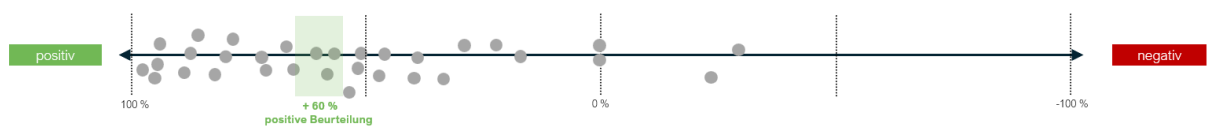
7.2.2 Geschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Hohe Geschwindigkeiten – Tempo 50 im Nahbereich von Schulen – auf Schleichwegen ausserorts	++
Knoten bzw. Vortritt unklar – Insbesondere Rechtsvortrittsknoten im Quartier	+
Verkehrsberuhigende Massnahmen störend – Schwellen, Einengungen	++

Tab. 3: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Geschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung

Die baulichen Massnahmen in verkehrsberuhigenden Bereichen werden relativ häufig negativ wahrgenommen. Trotzdem wird das bestehende Tempo 30 grundsätzlich positiv beurteilt und auch die Wahrnehmbarkeit ist gemäss den Rückmeldungen an den Postern gut.

Wie beurteilst Du die bestehenden Tempo-30-Zonen?



Sind die bestehenden Tempo-30-Zonen für dich gut als solche wahrnehmbar?

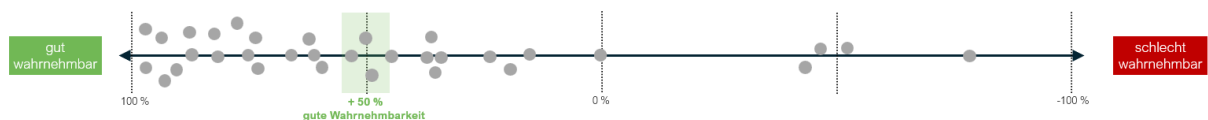


Abb. 10: Angaben zu bestehenden Tempo-30-Zonen, ausgewertetes Poster «Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?» (5.1)

7.2.3 Fussverkehr und Schulwege

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Schulwegsicherheit - Hohe Geschwindigkeiten im Nahbereich von Schulen - Fehlende Querungen oder fehlende Fussgängerstreifen - Elterntaxi	++
Fehlende Querungen und/oder FG-Streifen	+

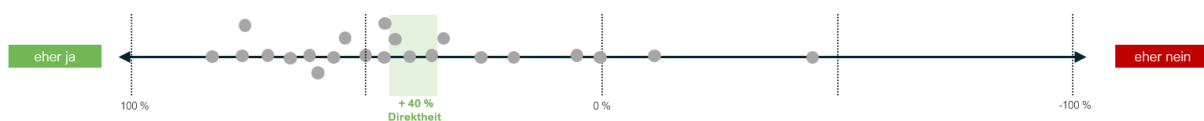
Tab. 4: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu Fussverkehr und Schulwege

Wie aus den obenstehenden Rückmeldungen und den nachstehenden Auswertungen an den Postern ersichtlich, sind viele Schwachstellen bezüglich Fussverkehr besonders im Zentrum und im Nahbereich von Schulen verortet.

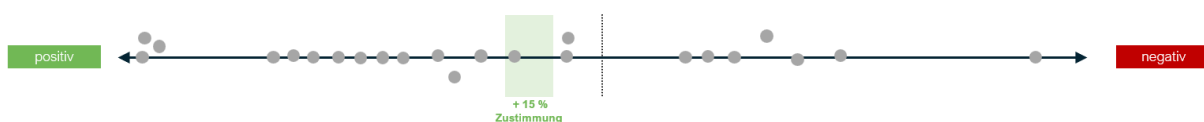
Sie korrelieren auch sehr häufig mit der Schleichverkehrsproblematik (hohe Geschwindigkeiten, häufige Kreuzungssituationen, Trottoir wird befahren).

Zudem wird ein geringes Sicherheitsgefühl bei Knoten angegeben, die unklar wahrgenommen werden.

Empfindest Du die Fusswege in Diepoldsau **direkt**?



Wie beurteilst Du die **Wege zu Bushaltestellen**?



Was würde dich motivieren, häufiger zu Fuss zu gehen?

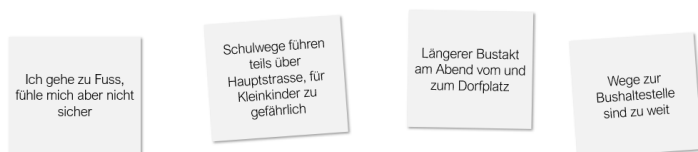


Abb. 11: Angaben zu Fusswegen, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Fussverkehr in Diepoldsau?» (7.1)

Auf folgender Seite haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Stärken und Schwächen aus Sicht von sensiblen Fussverkehrsgruppen angegeben.



Abb. 12: Verortung zum Thema Fussverkehr, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Fussverkehr in Diepoldsau?» (7.2)

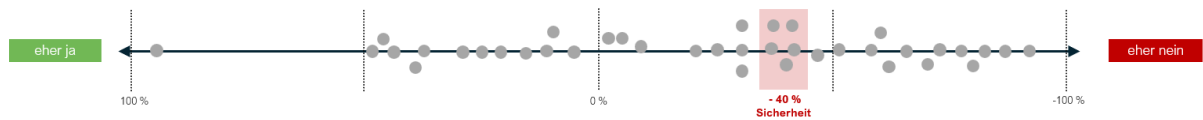
7.2.4 Veloverkehr

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Velostreifen werden (durch KFZ) befahren und blockiert	+
Belag für Veloverkehr ungeeignet	0
Neue Velobrücke am falschen Ort	0

Tab. 5: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zum Veloverkehr

Im Veloverkehr sind die Schwachstellen eher ausserhalb des Zentrums verortet worden. Geringes Sicherheitsgefühl wird in stark belasteten Abschnitten insbesondere im Bereich der Rheinbrücken angegeben.

Fühlst Du dich beim Velofahren **sicher**?



Ist die vorhandene Infrastruktur für dich **komfortabel**?

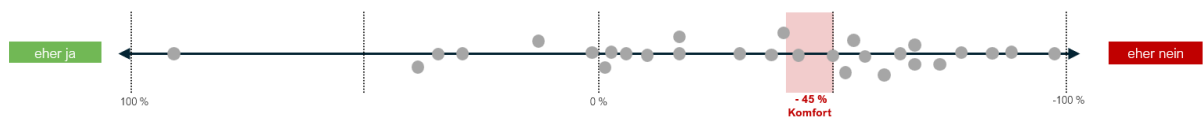


Abb. 13: Angaben zur Veloinfrastruktur, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?» (6.1)

Bei der Abfrage mittels Plakate sind folgende Stärken und Schwächen verortet worden. Es zeigt sich eine starke Konzentration der Schwachstellen auf verkehrsbelastete Abschnitte und Engstellen, wie die beiden Rheinbrücken.

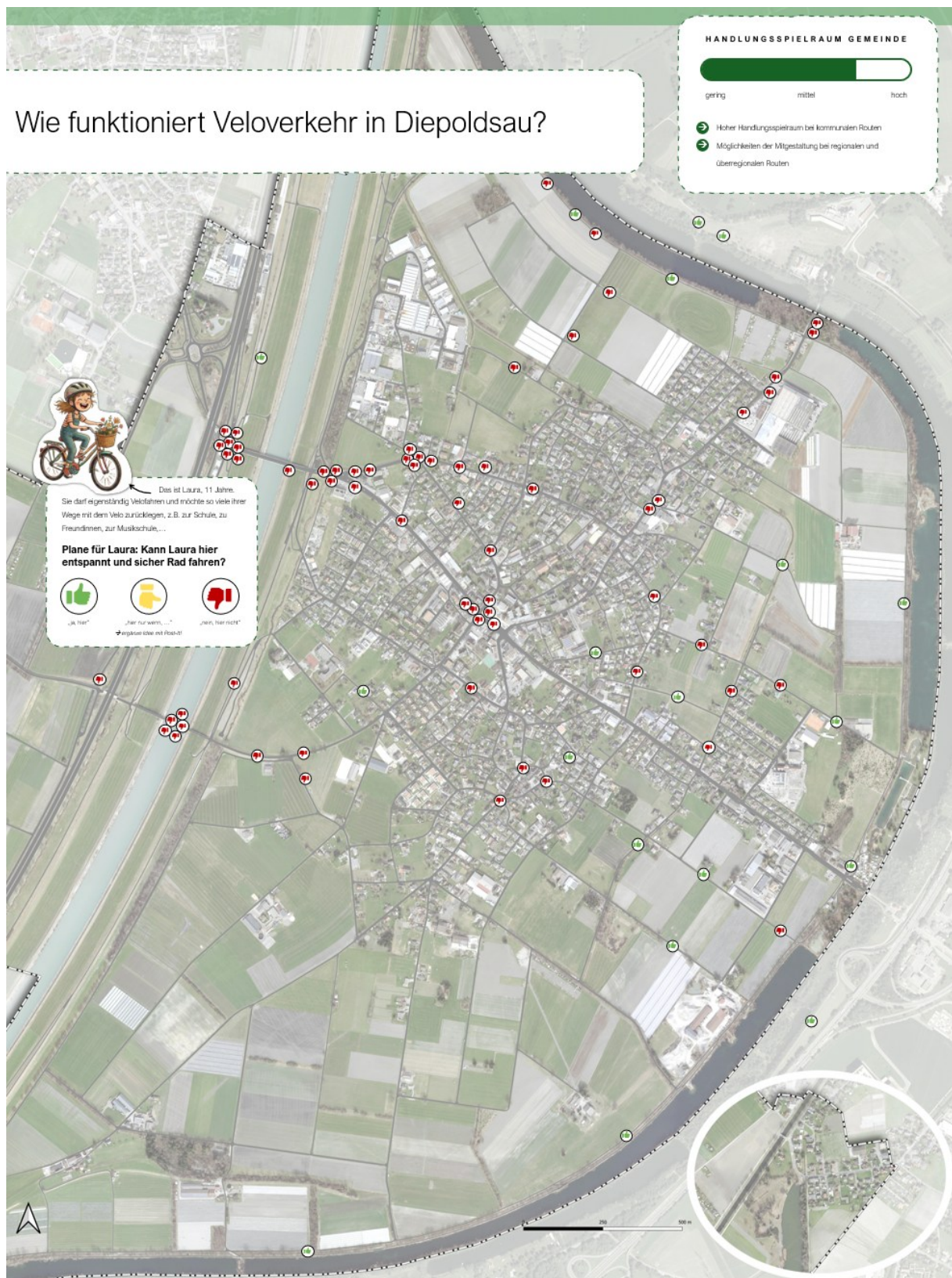
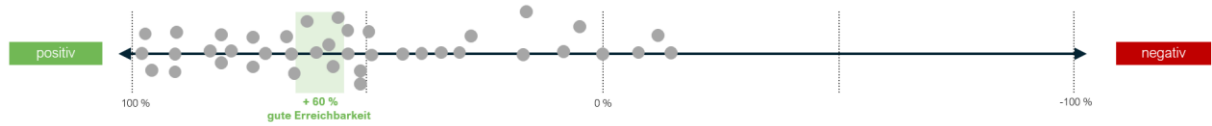


Abb. 14: Verortung zum Thema Veloverkehr, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?» (6.2)

Positiv zu erwähnen ist, dass die Erreichbarkeit der umliegenden Gemeinden und auch der täglichen Ziele mit dem Velo relativ gut beurteilt wird.

Wie bewertest Du die **Erreichbarkeit deiner täglichen Ziele** mit dem Velo?



Wie bewertest Du die Erreichbarkeit folgender Nachbargemeinden mit dem Velo?

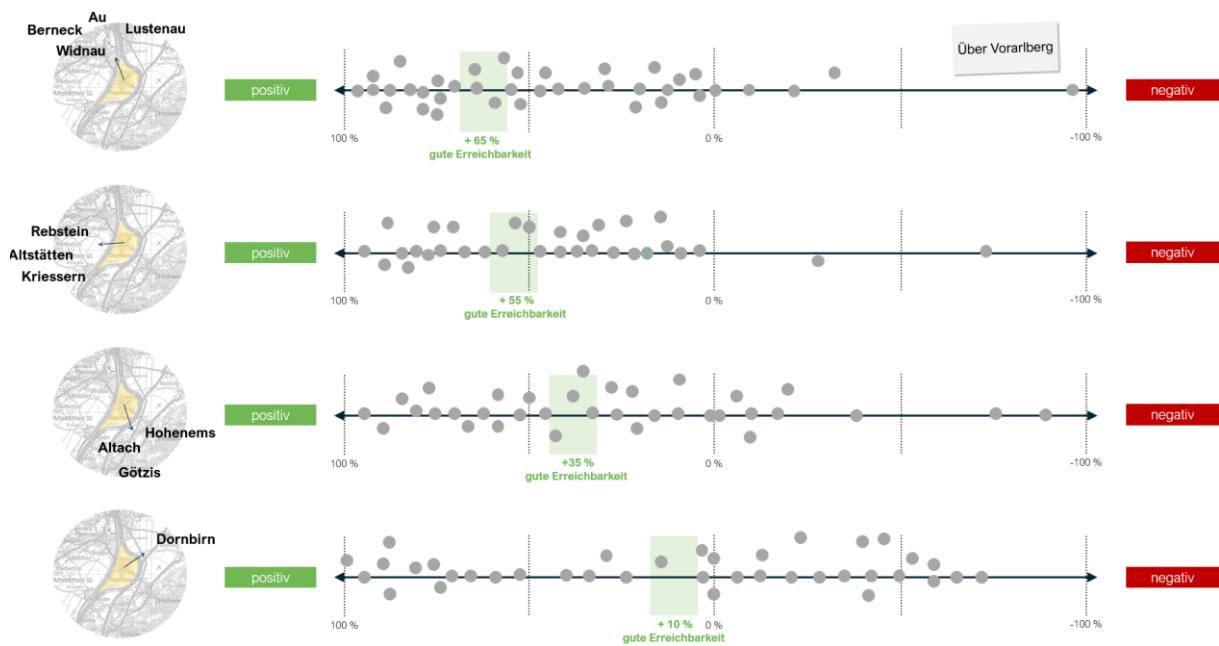


Abb. 15: Angaben zur Erreichbarkeit im Veloverkehr, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?» (6.3)

7.2.5 (Strassen-) Infrastruktur, Parken und weitere Themen

Folgende Rückmeldungen sind häufig abgegeben worden und haben grossteils mit der vorhandenen Infrastruktur zu tun.

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
Knoten Zentrum - Unklare Ampelregelung - Geringe Sicherheit Fuss- und Veloverkehr - Verkehrsbelastung - Gestaltung	+
Anbindung Post (Hintere Kirchstrasse) - unübersichtliche, gefährliche Ein- und Ausfahrt	+
Querschnitt Rietbrücke zu gering - Gefährliche Situationen für Velo- und Fussverkehr - Rücksichtslose Autofahrende	++
Parkplatzsituation - TG Zentrum unterbelegt - Gratis-Parkplätze für Naherholung überfüllt	o
LKW-Fahrverbot wird missachtet	o

Tab. 6: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu (Strassen-) Infrastruktur, Parken und weitere Themen

7.2.6 Öffentlicher Verkehr

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Einschätzung zur Häufigkeit
ÖV im Stau - Rückstau - Verspätungen	+
ÖV wendet in Mitteldorfstrasse	0

Tab. 7: Zusammenfassung negativer Rückmeldungen zu ÖV

7.3 Analysekarte und fachplanerische Einordnung

Aus Rückmeldungen, Gesprächen und Diskussionen können die Stärken und Schwächen unserer Einschätzung nach folgendermassen verortet, (siehe Analysekarte) und beurteilt werden.

Der „grüne und blaue“ Ring um das Siedlungsgebiet herum wird insbesondere zur Naherholung, zum Spazieren, usw. sehr geschätzt. Es wird deutlich, dass der Fuss- und Radverkehr vordergründig für Freizeit Zwecke eine Rolle spielt.

Demgegenüber steht das Zentrum, in welchem sich viele Nutzungsansprüche überlagern: Durchleiten von (internationalem) Verkehr, Abwickeln von regionalem und lokalem Verkehr, Aufenthaltsbedürfnisse im Zentrumsbereich, Querungsbedürfnisse und sichere Führungen für den Fuss- und Radverkehr sowie viele weitere.

Der nicht vorhandene Abfluss im motorisierten Verkehr Richtung Schweiz oder Österreich in den Spitzenstunden führt darüber hinaus dazu, dass sich diese Defizite verstärken und sich gebietsfremder Verkehr in Wohnquartiere verlagert, weil ein alternatives, durchgängiges Netz vorhanden ist.

In diesen Bereichen ist die Problematik oft verbunden mit hohen Geschwindigkeiten, häufigen Kreuzungsfällen, Missachtung von Vortritt, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Befahren des Trottoirs.

Die Kombination aus der besonderen geografischen Lage von Diepoldsau und den alternativen Verbindungsmöglichkeiten im Siedlungsgebiet führt dazu, dass der motorisierte Individualverkehr in vielen Abschnitten dominiert. Die daraus resultierenden negativen Auswirkungen beeinträchtigen insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sowie die Aufenthaltsqualität im Dorf. Dadurch können zentrale Stärken wie der Dorfplatz, die Geschäfte im Zentrum oder die Gemeindeeinrichtungen nicht in ihrem vollen Potenzial genutzt werden.

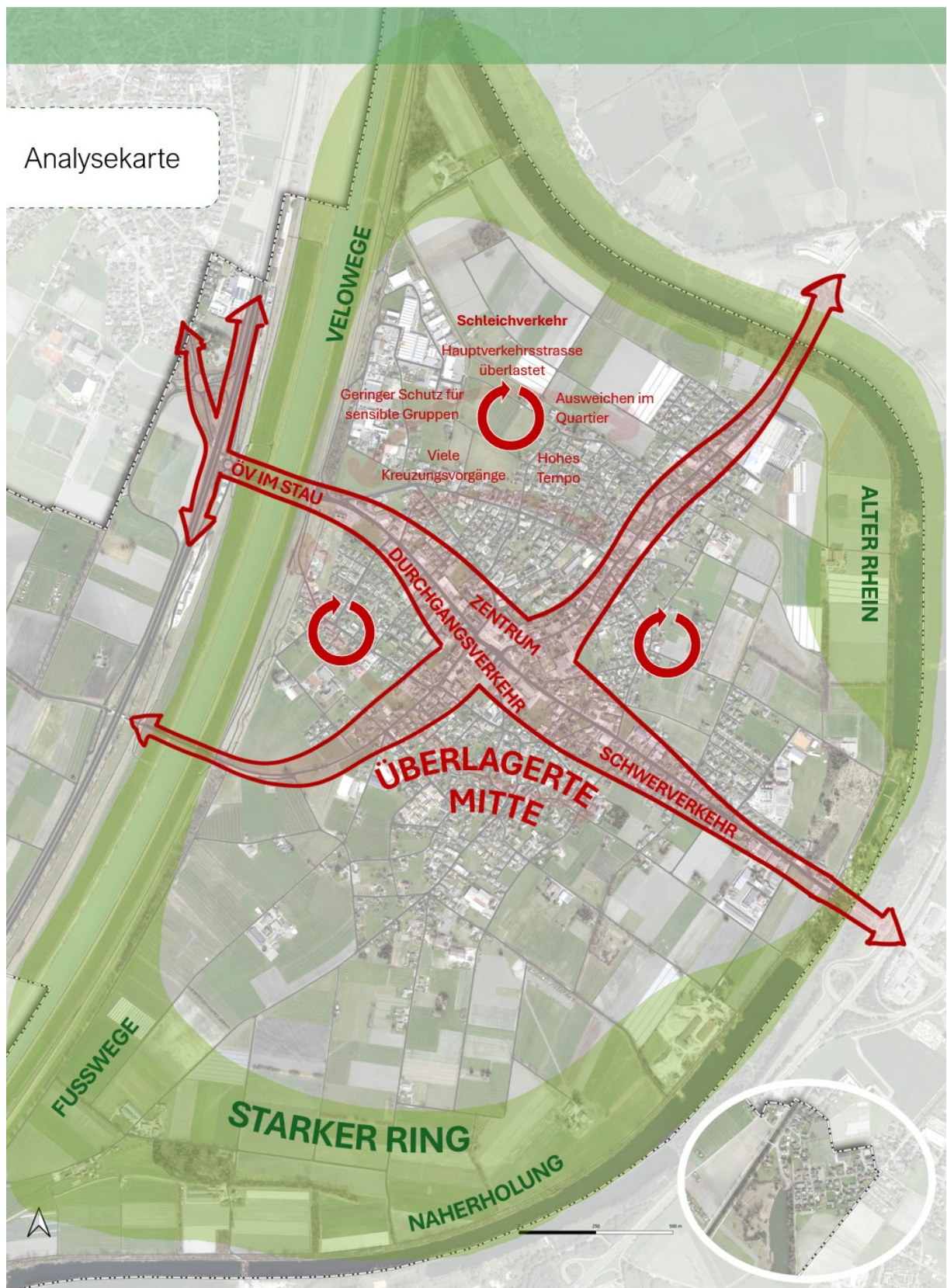


Abb. 16: Analysekarte

7.4 Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung

Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind überaus zahlreich und decken ein breites Spektrum ab. Die eingegangenen Anregungen variieren dabei stark in ihrem Detaillierungsgrad sowie ihrer unmittelbaren Umsetzbarkeit. Die Hauptthemen sind in den nachstehenden Kapiteln behandelt.

7.4.1 Temporegime

In Diepoldsau sind bereits einige Tempo-30-Zonen vorhanden. Eine Erweiterung der bestehenden Zonen oder die Ausweisung von neuen verkehrsberuhigten Zonen ist für die bei der Veranstaltung anwesenden Diepoldsauerinnen und Diepoldsauer grösstenteils gut vorstellbar. Auch ein geringeres Temporegime als Tempo 30 ist für viele wünschenswert.

Auch die Auswertung der Poster bestätigt dieses Bild:

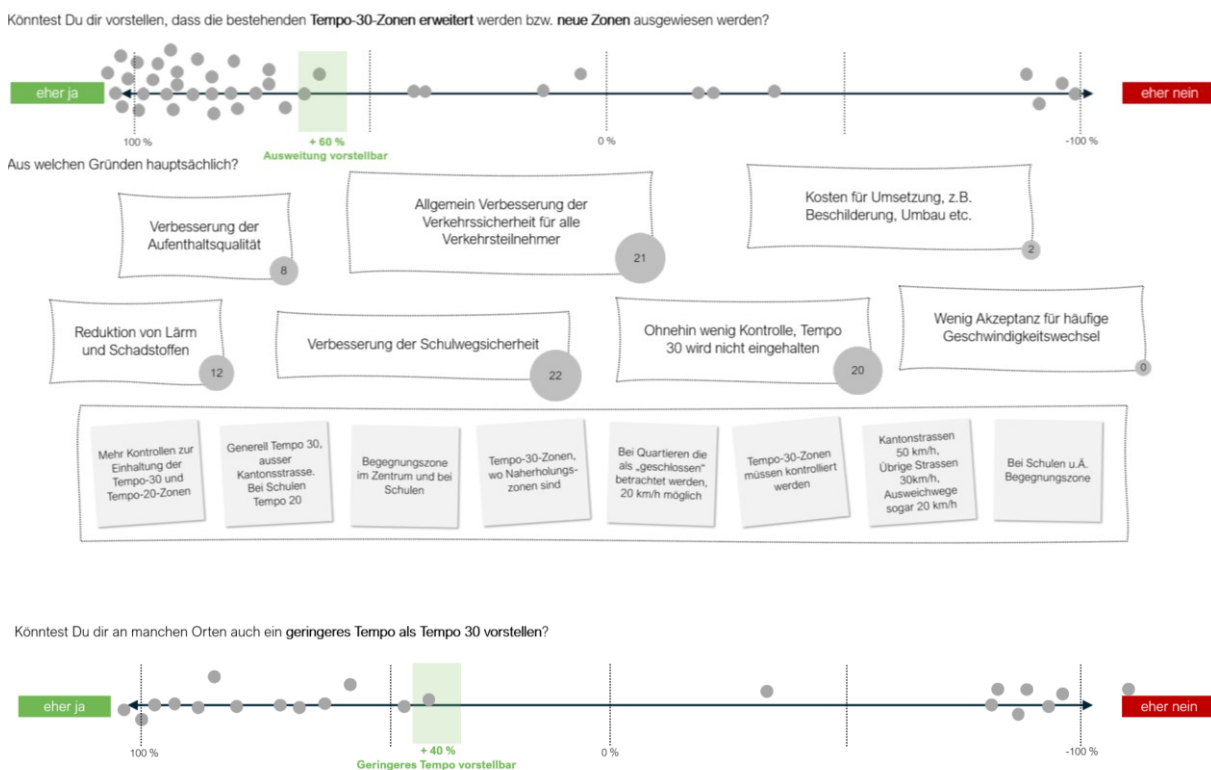


Abb. 17: Angaben zu möglichen geplanten Temporeduktionen, ausgewertetes Poster «Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?» (5.2)

Auf den Postern ist ausserdem über Klebepunkte die wünschenswerte Geschwindigkeit abgefragt worden. Wie bei allen Aufgaben konnten von mehreren Personen mehrere Klebepunkte geklebt werden und das Ergebnis verzerren, trotzdem lässt sich ein gewisses Stimmungsbild erkennen.

Wie auf folgender Abbildung ersichtlich, ist das Ergebnis für die Abschnitte auf Hauptverkehrsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse folgendermassen einzuordnen:

- (1) Hohenemser Strasse / Tramstrasse: mehrheitlich Tempo 50
- (2) Schmitterstrasse: kontrovers, Wunsch Tempo 30 vorhanden
- (3) Rheinstrasse: kontrovers, Wunsch Tempo 30 vorhanden
- (4) Hintere Kirchstrasse: kontrovers, Wunsch Tempo 30 und Tempo 20 vorhanden
- (5) Vordere Kirchstrasse, Oberrieterstrasse: mehrheitlich Tempo 30 und Tempo 20
- (6) Oberrieterstrasse: Wunsch Tempo 50 vorhanden

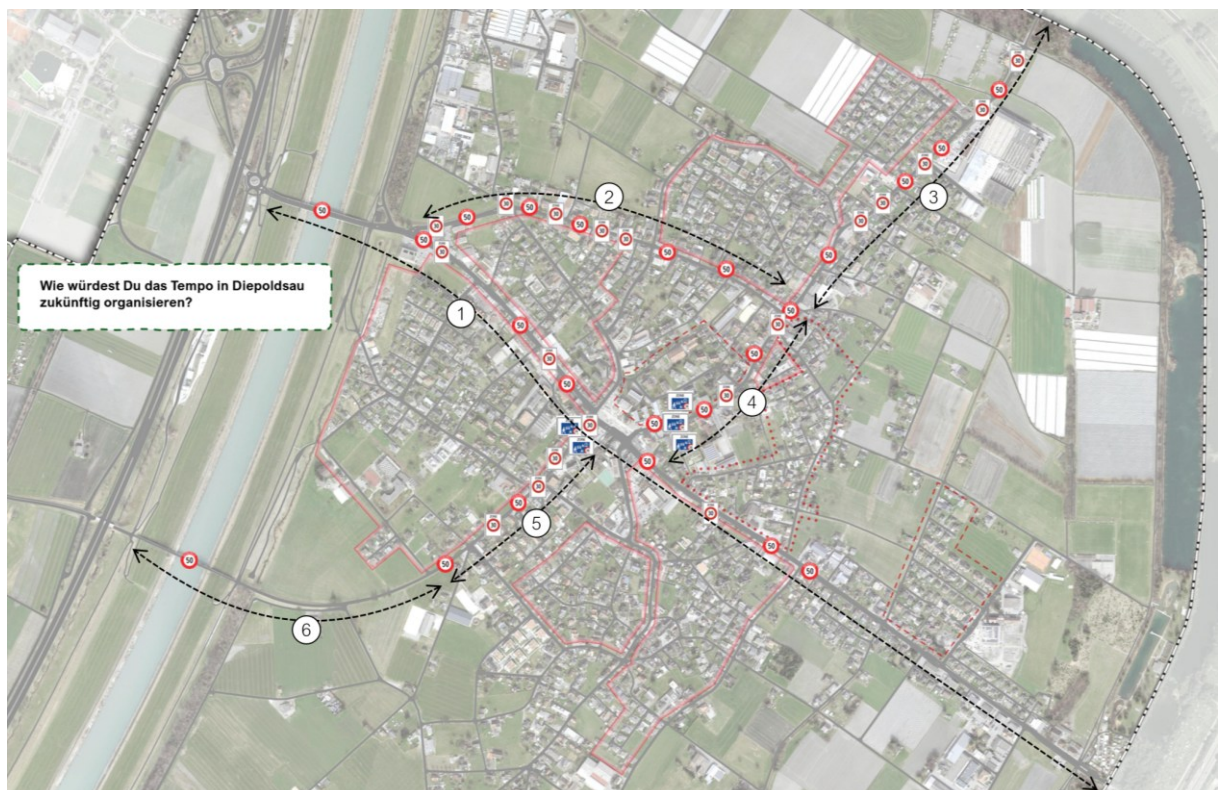


Abb. 18: Ideen zu zukünftiger Verkehrsorganisation auf Hauptverkehrsstrassen und G1, ausgewertetes Poster «Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?» (5.3)

In den untergeordneten Strassen sind folgende «Hot-Spots» ausgemacht worden, in welchen der Wunsch nach einer Temporeduktion am grössten ist:

- (1) Unterdorfstrasse
- (2) Neugasse
- (3) Mitteldorfstrasse
- (4) Weidstrasse, Rheinauen
- (5) Nollenstrasse



Abb. 19: Ideen zu zukünftiger Verkehrsorganisation auf untergeordneten Strassen, ausgewertetes Poster «Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?» (5.4)

Nachstehend die Zusammenfassung der häufigsten Rückmeldungen:

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
Generell Tempo 30 ausgenommen Hauptverkehrsstrassen			++
Temporeduktion auf Hauptverkehrsstrassen (Tempo 30 oder Tempo 40)			++
Temporeduktion auf Strassenabschnitten ausserorts			++
Tempo 20 (z.B. vor Schulen)			++
Schwellen / Einengungen reduzieren			+
Rechtsvortritte auflassen			+
Tempo 30 auf Fahrbahn markieren			+
Mehr Geschwindigkeitskontrollen			+
Vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit in Navis (richtig) anpassen			+

Tab. 8: Zusammenfassung Ideen zu Temporegime

Fachplanerische Einordnung

- Wunsch und Forderung nach Temporeduktion: wichtig und sinnvoll
→ Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Im untergeordneten Strassennetz, wo Handlungsspielraum der Gemeinde höher, jedenfalls empfehlenswert flächendeckend weiterzuverfolgen.
- Im übergeordneten Netz ist der Handlungsspielraum der Gemeinde aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen zwar stark begrenzt, trotzdem können Wünsche, Ideen oder alternative bauliche Massnahmen geprüft werden.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen (Schwellen, Einengungen, Rechtsvortrittsknoten) sind zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung, zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, zur Gewährleistung von Sichtbeziehungen etc. meist erforderlich.
- Geschwindigkeitskontrollen nicht im eigenen Einflussbereich der Gemeinde.
- Einflussnahme auf Anbieter bei Navigationssystemen ist schwierig bzw. kaum möglich.

7.4.2 Schleichverkehr / Umfahrvverkehr / Verkehrsorganisation

Die Themen Schleichverkehr und Umfahrvverkehr im Quartier und in Diepoldsau allgemein sind als eines der grössten Defizite festgestellt worden.

Auf den Plakaten sind dazu folgende Ideen abgefragt worden:

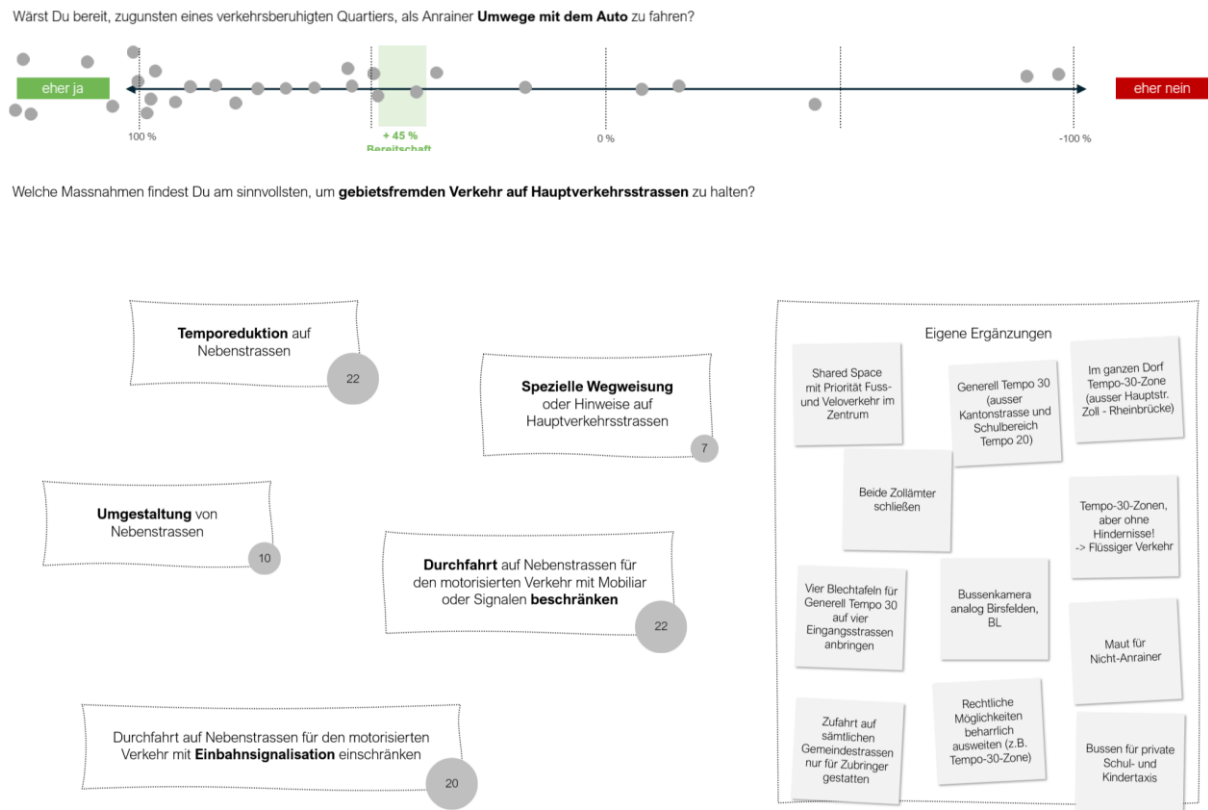


Abb. 20: Ideen zur Vermeidung Schleichverkehr, ausgewertetes Poster «Wie soll der Verkehr organisiert werden?» (4.2)

Weiters hat es auf den Plakaten die Möglichkeit gegeben, über Klebepunkte die gewünschte Verkehrsorganisation (offenes System, Einbahn oder Netzunterbruch) zu verorten.

Dabei hat sich folgendes Bild gezeigt:



Abb. 21: Ideen zur zukünftigen Verkehrsorganisation, ausgewertetes Poster «Wie soll der Verkehr organisiert werden?» (4.3)

Zu den Abschnitten mit der Befürwortung eines eher «offenen Systems» (keine Einschränkungen für den motorisierten Verkehr) kann die Schrägseilbrücke, das Zollamt Diepoldsau, die Rietbrücke und die Oberrieterstrasse gezählt werden. Rückmeldungen zu Beschränkungen und/oder Einbahnregelungen für den motorisierten Verkehr sind für den Schmitter Zoll, die Verbindung Industrie – Wohnquartiere Nollenstrasse etc. im Norden und das Quartier Neugasse abgegeben worden.

Aus allen Formaten können die Rückmeldungen zu diesem Themenbereich folgendermassen zusammengefasst werden:

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
Routenführung in Navis anpassen			+
Schleichverkehr kontrollieren			+
"Modell Birsfelden" Fahrverbot für Umfahrungsverkehr			+
Fahrverbot für Umfahrungsverkehr zu Spitzenstunden			+
Abbiegen von der HVS nur für Zubringer gestatten			o
Schmitter Zoll schliessen			+
Zoll erst ab 7 Uhr öffnen			o
Maut für Durchgangsverkehr			o

Tab. 9: Zusammenfassung Ideen zu Schleichverkehr / Umfahrungsverkehr / Verkehrsorganisation

Fachplanerische Einordnung

- Schleichverkehr / Umfahrungsverkehr sollte im untergeordneten Netz vermieden werden → viele Defizite in der Verkehrssicherheit auf das zurückzuführen.
- Eine „Kontrolle des Schleichverkehrs“ ist ohne entsprechende vorhandene Beschränkungen nicht möglich.
- Wenn (Durchfahrts-) Beschränkungen in den Quartieren umgesetzt werden, sind diese stets zu kontrollieren. Wird in der Praxis dann nicht immer eingehalten (z.B. Fahrverbot für Umfahrungsverkehr zu Spitzenstunden).
- Am wirkungsvollsten ist der Aufbau eines Strassennetzes, in welchem die Durchfahrt im untergeordneten Netz nicht möglich und/oder sehr unattraktiv ist. Das bedeutet in manchen Fällen auch Einschränkungen (z.B. Umwege) für Anwohner.
- Einschränkungen auf Hauptverkehrsstrassen oder Zollämtern sind nicht im Einflussbereich der Gemeinde (grenzüberschreitende Vorgaben, rechtliche Rahmenbedingungen).
- Einflussnahme auf Anbieter bei Navigationssystemen ist schwierig bzw. kaum möglich.

7.4.3 Fuss- und Veloverkehr

Zum Thema Fuss- und Radverkehr sind zusammenfassend folgende Rückmeldungen eingegangen.

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
Unter- und Überführungen im Zentrum			+
Fussgängerstreifen umsetzen			+
Alternative Markierungen für Querung, wenn FG-Streifen nicht möglich			o
Velos auf (schmalen) Fuss- und Velowegen verbieten			o
Velo auf Hauptverkehrsstrasse verbieten			o
Velo auf Trottoir führen (HVS)			o
Velorouten auf Fahrbahn markieren und / oder rote Konfliktbereiche, Piktogramme			o
Velowege ausbauen / optimieren			+
Halteverbot vor Schulen			

Tab. 10: Zusammenfassung Ideen zu Fuss- und Radverkehr

Folgende Punkte sind speziell für den Veloverkehr an den Plakaten noch erwähnt worden:

Was **fehlt** in Diepoldsau im Veloverkehr oder was kann **verbessert** werden?

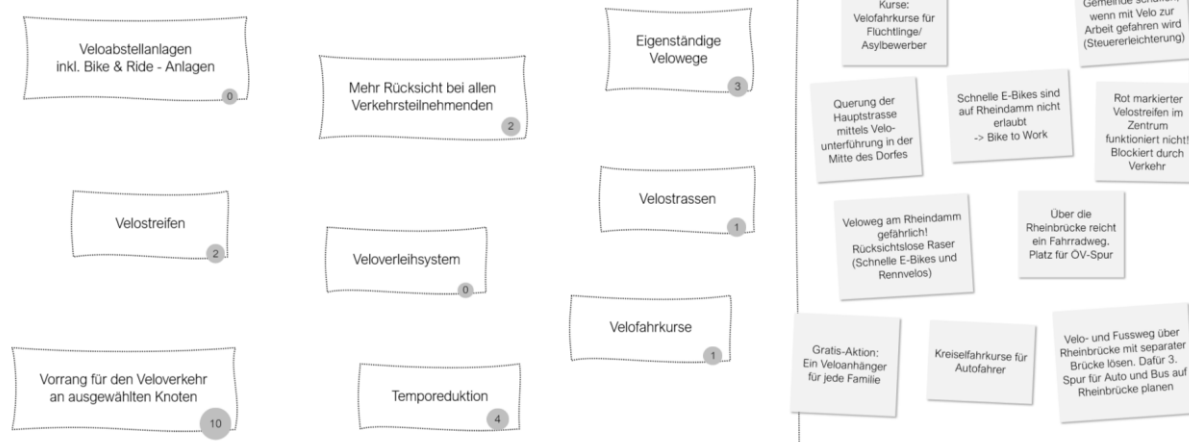


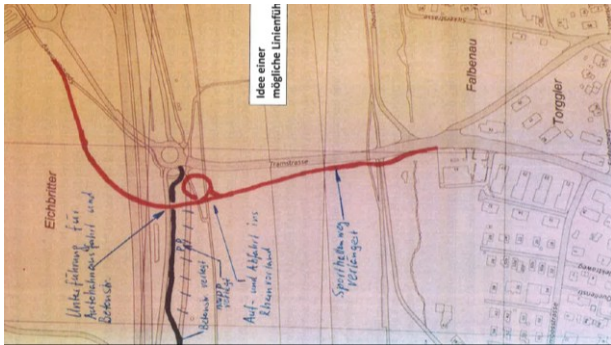
Abb. 22: Angaben zu Verbesserungen im Veloverkehr, ausgewertetes Poster «Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?» (6.4)

Fachplanerische Einordnung

- Grundsätzlich ist ein sicheres, attraktives und dichtes Fuss- und Veloverkehrsnetz im Gemeindegebiet anzustreben → Umstieg auf Umweltverbund, Erhöhung Verkehrssicherheit, Belebung öffentlicher Räume usw.
- Ausbau und Verbesserungsmassnahmen meist im Handlungsspielraum der Gemeinde.
- Fussgängerstreifen nur unter gewissen Voraussetzungen möglich, teilweise nicht im Handlungsspielraum der Gemeinde (kantonale Vorgaben, notwendige Frequenzen etc.).
- Eine starke Trennung des Rad- und Fussverkehrs und des motorisierten Verkehrs (Unter- und Überführungen, Velo am Trottoir gestatten, Velo auf Hauptverkehrsstrasse etc.) unterstützt den Charakter der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrasse, bringt Umwege für Rad- und Fussverkehr, verschlechtert Sicherheit und Komfort für Fuss- und Radverkehr usw. und ist deshalb nicht zu empfehlen.

7.4.4 Infrastrukturausbau

Hinsichtlich der vorhandenen Infrastruktur und möglichem Infrastrukturausbau sind sehr viele Ideen eingebracht worden. Folgend sind die Rückmeldungen einmal für das Thema Brücken und für das Thema Infrastruktur übergeordnet zusammengefasst:

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
<u>Schrägseilbrücke</u>			
Trottoir Nord zugunsten Busspur entfernen			++
Trottoir Nord zugunsten MIV-Spur entfernen			++
Beidseitige Veloführung auf Brücke			+
Parallele Brücke für Fuss- und Veloverkehr			++
			
<u>Rietbrücke</u>			
Brücke im Wechselbetrieb führen (abends / morgens)			+
Rietbrücke für Veloverkehr erhalten und daneben neue Brücke bauen			++
Rietbrücke ausbauen: Fuss- und Veloverkehr daneben oder parallel			++

Tab. 11: Zusammenfassung Ideen zu Infrastrukturausbau, Brücken

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
Kreisel 2-Spurig ausbauen			++
Direkte Autobahneinfahrt (Bypass)			++
Direkte Anbindung Industrie an Autobahn			+
Kreisel mit Ampel			0
Kreisel mit ampelgeregelten Knoten ersetzen			0
MIV-Dosierung: zurückhalten bei Autobahn, wenn Stau im Dorf			0
LKW-Wartezone bei Zoll vergrössern			0
Schwebebahn Diepoldsau – Widnau – Bhf Heerbrugg			0
Tunnel zwischen CH und A-Autobahn			++
Umfahrung Schmitter – Industrie			+

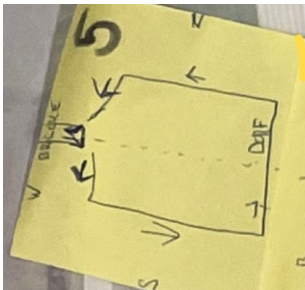


Tab. 12: Zusammenfassung Ideen zu Infrastrukturausbau, Infrastruktur übergeordnet

Fachplanerische Einordnung

- Die Ausgangslage in Diepoldsau beeinträchtigt die Gemeinde in ihrer eigenen Entwicklung und spricht für eine Form der Entlastung der Hauptverkehrsstrasse durch das Ortszentrum.
- Massnahmen in diesem Zusammenhang sowie mit dem Autobahnknoten und den Brücken in Diepoldsau liegen jedoch nicht im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde, sondern werden von übergeordneten Planungsebenen behandelt. Das bedeutet, es sind ein längerer Planungshorizont sowie gewisse Unsicherheiten in der Umsetzung zu berücksichtigen. Ausserdem ist zu beachten, dass eine Leistungserhöhung (Ausbau, zusätzliche Spuren, Verbreiterung usw.) auch zu einem weiteren Verkehrswachstum führen können und dementsprechend das Ortszentrum noch mehr belasten.
- Nichtsdestotrotz kann und soll die Gemeinde ihre Ideen, Standpunkte und Positionen in dieser Hinsicht gegen aussen (Region, Kanton, Bund etc.) vertreten.

7.4.5 Weitere Themen

Zusammenfassung der Rückmeldungen	Handlungsspielraum der Gemeinde		Einschätzung zur Häufigkeit
	niedrig	hoch	
Direkte ÖV-Route Kriessern / Altstätten und Altstätten / Hohenems bzw. Dornbirn			
Ausbau ÖV-Route Kriessern über Rietbrücke			
Busspur Tramstrasse			
Alternative Führung Tramstrasse 			
Anschluss Bus 323 an Schnellzug			
Zusätzliche Bushaltestellen im Quartier			
LSA Zentrum verkehrsabhängig steuern, Querstrassen nur bei Bedarf			
Mehr Mobilitätsmanagement in Betrieben (über Aggloprogramm)			
Parkplatzbewirtschaftung forcieren (auswärtige Besucher)			

Tab. 13: Zusammenfassung Ideen zu weiteren Themen

Fachplanerische Einordnung

- Themen betreffend ÖV (Taktverdichtung, Taktanpassung, Routenführung) sind grundsätzlich von der Gemeinde an übergeordnete Stellen weiterzutragen. Die Gemeinde kann ihre Anregungen anbringen und insbesondere durch die Mitfinanzierung bei Ausgestaltung und Lage der Haltestellen Einfluss nehmen.
- Eine Veränderung der LSA-Steuerung im Zentrum, sodass mehr Grünzeiten der Hauptrichtung zugeordnet werden, könnte negative Auswirkungen auf die Fussverkehrsquerungen haben (länger Rot, längere Wartezeiten).
- In den Themen Mobilitätsmanagement und Parkplatzbewirtschaftung kann die Gemeinde steuernd eingreifen.

8. Zusammenfassung in Handlungsfelder und Massnahmenpaketen

Aus der Vielzahl an Rückmeldungen im Rahmen des Partizipationsanlasses und den anschliessend eingebrachten Nachträgen sowie unseren Gesprächen mit der Gemeinde Diepoldsau ergeben sich aus fachplanerischer Sicht ein Bündel an Massnahmen, die empfehlenswert sind, schrittweise umzusetzen.

Für die Entwicklung sind die genannten Defizite und Ideen auf Massnahmen umgelegt worden, welche zu einem grossen Teil im Wirkungsbereich der Gemeinde liegen.



Handlungsfeld A

Verkehrs- und Mobilitätsplanung auf Gemeindeebene

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
A.1 Position nach Aussen erarbeiten	 <i>hoch</i>	 <i>kurzfristig</i>	 <i>gering</i>	 <i>gut</i>	★★★ <i>hoch</i>
Textliche Beschreibung					
- Haltung in der Gemeinde zu übergeordneten Fragen des Infrastrukturneubaus (z.B. S18, DHAMK, Brückenaus- und Neubau) entwickeln - Konsolidierte Meinung gegenüber Region, Kanton, Bund etc. vertreten - Aktive Haltung in Gesprächen und Abstimmungen einnehmen					
Nächste Schritte					
- Identifizierung der wichtigsten Projekte und Positionspapier erarbeiten - Erarbeitung z. B. in Workshops, Kommissionen etc.					

Tab. 14: Massnahmenblatt A.1

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
A.2 Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung und -einrichtungen	 <i>hoch</i>	 <i>mittelfristig</i>	 <i>gering</i>	 <i>gut</i>	 <i>hoch</i>

Textliche Beschreibung

- Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung vorleben (z.B. Jobticket, Jobrad, Dienstfahrräder, Punktesammeln bei Arbeitsweg mit Fuss/Velo/Bus/Fahrgemeinschaft,...)
- Schulisches Mobilitätsmanagement (Schulwegsicherheit, Kampagnen für den Schulweg mit Fuss- und Veloverkehr, Projekttag Mobilität, Erlebnis Schulweg, Velofahrkurse, usw. → vgl. Gesamtbetrachtung Mobilität)
- Laufende Öffentlichkeitsarbeit oder Marketing Aktionen (z. B. Mobilitätshinweise und Angebote bei Veranstaltungen, Anbieten von ausreichend Veloabstellplätzen bei öffentlichen Einrichtungen, Aktionen mit z. B. Strandbad, Vereinen,...)

Nächste Schritte

- Weiterverfolgung der Handlungsfelder in der Gesamtbetrachtung Mobilität
- Zusammenstellen eines Katalogs welche Massnahmen bereits umgesetzt werden und welche ggf. mit Rückmeldungen aus Anlass noch ergänzt werden können
- Angebote der Agglomeration nutzen und sich aktiv einbringen – Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden

Ideen zur Umsetzung

Mobilitätspark



www.schule-velo.ch

Dienstfahrräder



www.mobilservice.ch

Reperaturstation



www.pro-velo.ch

Aktionstage



www.main-spessart.de



www.fussvelokniz.ch

Tab. 15: Massnahmenblatt A.2

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
A.3 Mobilitätsmanagement: Einfluss auf private Akteure nehmen					★★★
	<i>mittel</i>	<i>mittelfristig</i>	<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>hoch</i>

Textliche Beschreibung

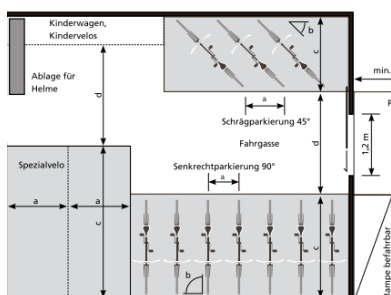
- Über Vorgaben und Anreize Einfluss auf das Mobilitätsmanagement bei Betrieben, neuen Überbauungen oder Nahversorgern etc. nehmen
- Aktionen mit Nahversorgern bzw. weiteren Dienstleistern anstossen (z.B. Punktesammeln), Förderung oder Vermietung von Veloanhänger, Lastenräder für den Einkauf
- Vorgaben hinsichtlich Anzahl und Qualität von Abstellanlagen (Rad- und Auto)
- Vorgaben hinsichtlich betrieblichem Mobilitätsmanagement (z.B. Vorschreibung von Mobilitätskonzepten bei grossen Verkehrserregern) – Verankerung in Baureglement oder ähnlichen Instrumenten

Nächste Schritte

- Weiterverfolgung der Handlungsfelder in der Gesamtbetrachtung Mobilität
- Angebote der Agglomeration nutzen und sich aktiv einbringen – Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden
- Rechtliche Rahmenbedingungen für Vorgaben auf Gemeindeebene in Bauverfahren prüfen

Ideen zur Umsetzung

Merkblatt für Veloparkierung



sg.ch

E-Cargobike für Unternehmen
(Kundenbesuche, Lieferung,...)



clemo.ch

Velo- oder E-Scooter-
verleihsysteme



www.vmobil.at

Tab. 16: Massnahmenblatt A.3



Handlungsfeld B

Verkehrsorganisation

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
B.1 Festlegungen von Funktion und Gestaltung der Strasse	mittel	mittelfristig	gering	mittel	hoch

Textliche Beschreibung

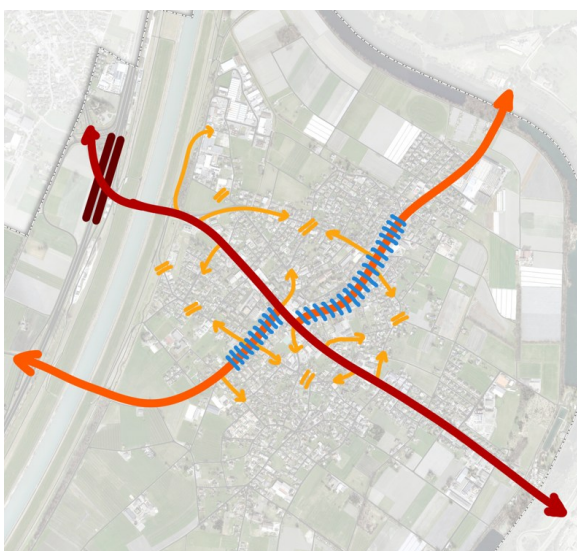
- Weiterverfolgung und Detaillierung des überarbeiteten Gesamtverkehrskonzepts - Festlegungen von Funktion und Gestaltung aller Strassen in Diepoldsau
- Klar erkennbare Verkehrsorganisation
- Überlegungen zur Veränderung der Strassenklassierung sowie verkehrsorganisatorischen Massnahmen und deren Wirkungen – über gesamtes Gemeindegebiet

Nächste Schritte

- Entwicklung von Varianten zur Verkehrsorganisation
- Bewertung von Vor- und Nachteilen, Auswirkungen auf Quartiere, Hauptverbindungen usw.

Ideen zur Umsetzung

Netzaufbau



Beispiele für Modalfilter



stadt.winterthur.ch

Tab. 17: Massnahmenblatt B.1

Handlungsfeld C

Verkehrsberuhigung

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
C.1 Verkehrsberuhigung im Quartier	 <i>mittel</i>	 <i>mittelfristig</i>	 <i>hoch</i>	 <i>mittel</i>	★★★☆☆ <i>mittel</i>

Textliche Beschreibung

- Ausweitung der Tempo-30-Zonen flächendeckend im untergeordneten Strassennetz
- Prüfung einer weiteren Herabsetzung in bestehenden Tempo-30-Zonen, z. B. vor Schulen
- Einheitliche Gestaltung und Strassenumbau weiterverfolgen

Nächste Schritte

- Konzepte und Gutachten für die weitere Umsetzung vorantreiben
- Bei Strassenumbau Rückmeldungen zum Bedarf im öffentlichen Raum einfließen lassen

Ideen zur Umsetzung

Strassengestaltung vor Schulen



Tempo-30-Zone



Partizipative Schulstrasse



www.womenincycling.ch

Tab. 18: Massnahmenblatt C.1

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
C.2 Verkehrsberuhigung über Quartier hinaus					★★★☆☆
	gering	mittelfristig	hoch	mittel	mittel

Textliche Beschreibung

- Ausweitung der Tempo-30-Zonen über Strassenzüge, die als G1 klassiert sind, aber an Tempo-30-Zonen angrenzen und siedlungsorientierten Charakter aufweisen
- Insbesondere die Möglichkeiten einer Temporeduktion vor Schulen auf Gemeindestrassen 1. Klasse prüfen
- Prüfung von alternativen Gestaltungsmöglichkeiten und/oder baulichen Massnahmen, wenn eine Temporeduktion nicht möglich
- Einheitliche Gestaltung und Strassenumbau weiterverfolgen

Nächste Schritte

- Konzepte und Gutachten für die weitere Umsetzung vorantreiben

Ideen zur Umsetzung

Kernfahrbahn mit Tempo 30

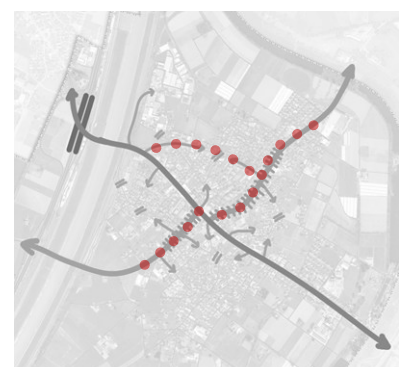


bikeable.ch

Einbahn mit Tempo 30



Betroffene Strassenzüge



Tab. 19: Massnahmenblatt C.2



Handlungsfeld D

Fuss- und Veloverkehr

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
D.1 Schwachstellenanalyse für den Fussverkehr	hoch	kurzfristig	gering	hoch	mittel

Textliche Beschreibung

- Durchführung einer flächendeckenden Schwachstellenanalyse
- Definition von Sicherheitsdefiziten, Hindernissen, fehlenden Querungen, Netzlücken usw.

Nächste Schritte

- Erarbeitung in einem vertiefenden Workshop
- Einladung spezifischer Nutzergruppen

Ideen zur Umsetzung

Begehung vor Ort



www.fussvelokniz.ch

Workshop mit Zielgruppen



www.fussvelokniz.ch

Tab. 20: Massnahmenblatt D.1

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
D.2 Fussverkehrsnetzplan					★★★☆☆
	hoch	kurzfristig	gering	hoch	mittel

Textliche Beschreibung

- Erarbeitung eines Fussverkehrsnetzplans mit Haupt- und Nebenverbindungen sowie Plätzen und Aufenthaltsbereichen
- Beitrag um Gehen im Alltag und in der Freizeit attraktiver, sicherer und durchgängiger zu machen

Nächste Schritte

- Bearbeitung auf Grundlage der vorrangig erstellten Schwachstellenanalyse und Bestandsaufnahme
- Entwicklung eines Zielnetzes mit Massnahmen – auch Schnellmassnahmen

Ideen zur Umsetzung

Schnellmassnahmen

Elemente Aufenthalt, gewünschte Bilder aus Anlass



www.fussvelokniz.ch

Tab. 21: Massnahmenblatt D.2

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
D.3 Vorrang für den Veloverkehr					★★★☆☆
	<i>mittel</i>	<i>mittelfristig</i>	<i>mittel</i>	<i>mittel</i>	<i>mittel</i>

Textliche Beschreibung

- Prüfung von Möglichkeiten, den Veloverkehr zu bevorrangen und sichtbarer zu machen
- Konzentration auf wichtige kantonale Routen (parallel zur Tram- und Hohenemser Strasse): Wiedererkennbarkeit der Knoten und Routen, Entwicklung von Sofortmassnahmen

Nächste Schritte

- Weiterentwicklung eines Velokonzepts auf Gemeindeebene unter Berücksichtigung der kantonalen Routen mit Gestaltungsvorgaben für Umbau und Neuplanung bei Bautätigkeiten für Velorouten
- Abstimmungen mit dem Kanton

Ideen zur Umsetzung

Bemalung Veloweg



www.womenincycling.ch

Flächige Markierung



stadt.winterthur.ch

Markierung an den Fahrbahnrandern



stadt.winterthur.ch

Tab. 22: Massnahmenblatt D.3



Handlungsfeld E

Parkplatzbewirtschaftung

Massnahme	Handlungsspielraum der Gemeinde	Zeithorizont	Kosten	Machbarkeit	Priorität
E.1 Ausweitung Bewirtschaftungskonzept auf Freizeitnutzungen	mittel	kurzfristig	mittel	mittel	mittel

Textliche Beschreibung

- Ausweitung einer zeitlichen und / oder monetären Bewirtschaftung der Parkplätze, welche hauptsächlich für Freizeit Zwecke genutzt werden (an Siedlungsgrenzen, ausserhalb der Siedlung)
- Analyse und ggf. auch Erweiterung der bestehenden Parkplatzbewirtschaftung in der Siedlung

Nächste Schritte

- Ausarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts für das gesamte Gemeindegebiet (z. B. mit unterschiedlichen Zeithorizonten)
- Analyse oder Auswertung von Nachfrage und Bedarf
- Zusammenarbeit auf Agglomerationsebene (Übernahme Bestandsaufnahme etc.)

Eschen, 03.06.2026

Beilagen

- Beilage 1: Auswertung Plakatausstellung
- Beilage 2: Ergänzung allgemeine Rückmeldungen

Beilage 1: Auswertung Plakatausstellung

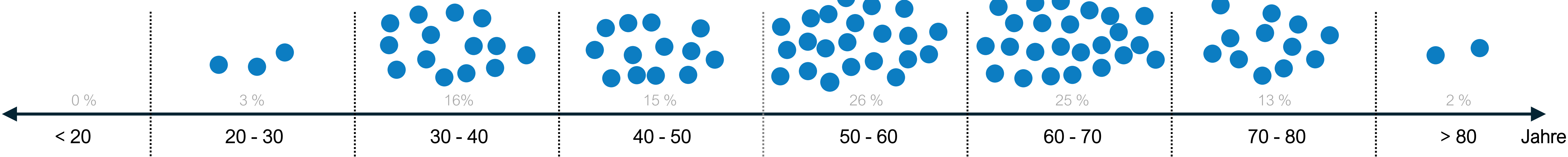
Vielen Dank für
die Teilnahme!

Wo wohnst Du?

Verorte Deinen Wohnort.



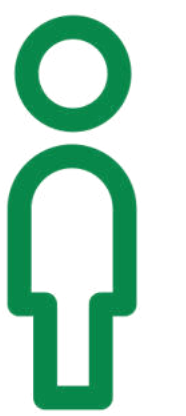
Wie alt bist Du?



weiblich / männlich ?



35 %



65 %

Strategische Betrachtungen mittleres Rheintal

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Federführung auf Kantonsebene / Bundeslandebene
- ➔ Grenzüberschreitende Projekte, welche auch übergeordnete Planungsinstanzen (ASTRA, ASFINAG, Zoll, etc.) tangieren

Ausgangslage

- ➔ **Bevölkerung und Wirtschaft**

beidseits des Rheins **wächst** kontinuierlich.
- ➔

Damit einhergehend auch das **Verkehrsaufkommen** und Mobilitätsbedürfnisse.
- ➔

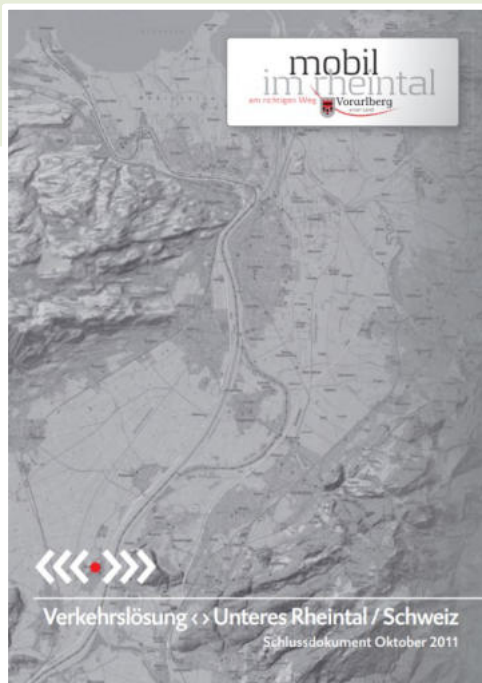
Das führt insbesondere bei der Überlagerung von Hauptverkehrsstrassen und Ortszentren zu **Konflikten**.
- ➔

Diese **negativen Auswirkungen** zeigen sich z.B. in Form von Stau, Verzögerungen, höhere Unfallhäufigkeiten, Lärm, Schadstoffbelastung etc.
- ➔

Zur Entlastung wird daher seit mehreren Jahren nach Lösungen gesucht – dazu gehört u.a. auch die **Suche nach einer hochrangigen Verbindung** zwischen den Autobahnen A13 (CH) und A14 (A)

Projektübersicht und Projektverlauf

Mobil im Rheintal (2011)



- Planungsverfahren unter regionaler und internationaler Beteiligung
- Erarbeitung von flankierenden Massnahmenvorschlägen zur Eindämmung von negativen Veränderungen und Auswirkungen durch die steigende Verkehrsbelastung und gleichzeitig Erhalt der Erreichbarkeit und Attraktivität des Wirtschaftsstandorts
- Wesentliche Aussagen:
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrs länderübergreifend
 - Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
 - Weiterverfolgung der langfristigen Lösung S18 (Verbindung Autobahnen A13 und A14)

Was sind Ergebnisse daraus und was ist der aktuelle Stand?

- Als Planungsergebnis ist eine strategische Prüfung für zwei Trassenvarianten der S18 durchgeführt worden.
- Österreichische Bundesstrassengesetz ist um die S18 ergänzt worden.

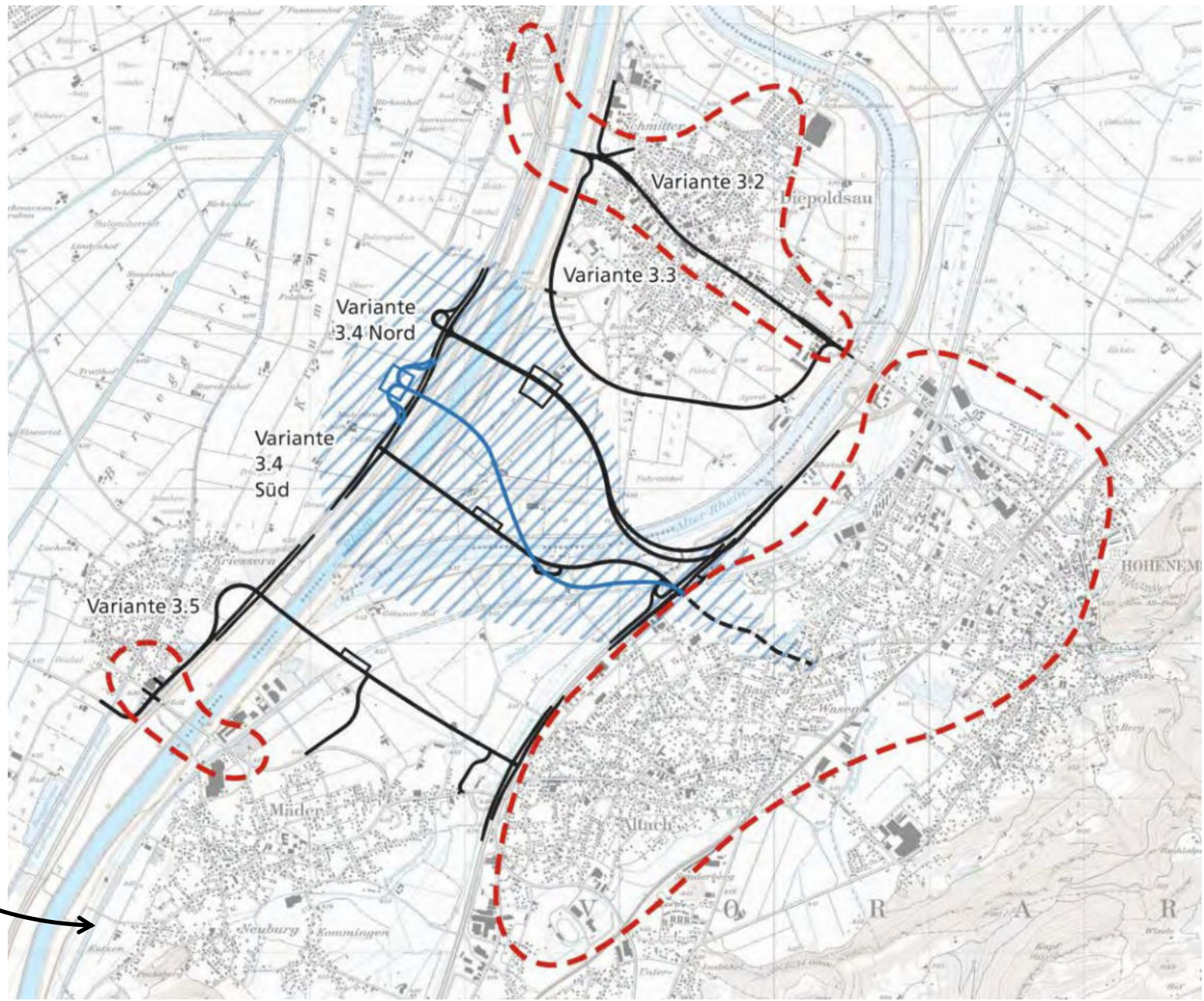
Netzstrategie Raum DHAMK (2016)

- «Mobil im Rheintal» zeigt auf, dass sich die Verkehrsverhältnisse im mittleren Rheintal durch die Netzergänzung S18 nicht merklich ändern.
- Im Rahmen einer Netzstrategie für den Raum Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder und Kriessern (DHAMK) sind daher ergänzenden Lösungsvorschläge ausgearbeitet worden.
- Ziel ist die Verbindung der A13 und A14 in einem Geländekorridor im südlichen Bereich der Gemeinde Diepoldsau.
- In der Gesamtbetrachtung Mobilität der Gemeinde Diepoldsau ist dieses Gesamtprojekt von zentraler Bedeutung. Es wird von einer Entlastung des bestehenden Strassennetzes durch Diepoldsau ausgegangen.

Abbildung zeigt die bisher vertieft untersuchten Varianten (schwarz), den Geländekorridor für angedachte vertiefende Projektstudien (blau schraffiert) und den Perimeter zur Entwicklung flankierender Massnahmen zur gezielten Lenkung verkehrlicher Veränderungen (rot).

Was sind Ergebnisse daraus und was ist der aktuelle Stand?

- Aufgrund der Komplexität des Projektes mit verschiedenen Planungstragenden sowie übergeordneten Planungsinstanzen wurde die Planung neu aufgerollt
 - ➔ siehe Mobilitätskorridor mittleres Rheintal
- Im Rahmen der Studie ist die bautechnische Machbarkeit einer durchgehenden Tunnelverbindung zwischen der Schweizer und Vorarlberger Rheintalautobahn untersucht worden.



Ausblick

- ➔ **Mobilitätskorridor mittleres Rheintal**
(in Bearbeitung - Neubetrachtung)

Aufbauend auf die bisherigen Studien und nach **Abklärung der Situation und Bedürfnissen** in der Region wird die **Planung durch den Kanton neu aufgerollt** werden.

Öffentlicher Verkehr in Diepoldsau

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde
- ➔ Mitgestaltungsmöglichkeiten z.B. bei Fahrplänen, Linienführungen oder ergänzenden Angeboten

Wie ist der öffentliche Verkehr in Diepoldsau organisiert?

- ➔ **Bund und Kanton St. Gallen** sind für den öffentlichen Regionalverkehr und die **Regionalbuslinien** zuständig
- ➔ Die Gemeinde ist für die ÖV-Erschliessung der Siedlungsgebiete ausserhalb des Einzugsbereichs des Regionalverkehrs zuständig
- ➔ Aktuell wird die Gemeinde Diepoldsau von den **Buslinien 321,322 und 323** bedient



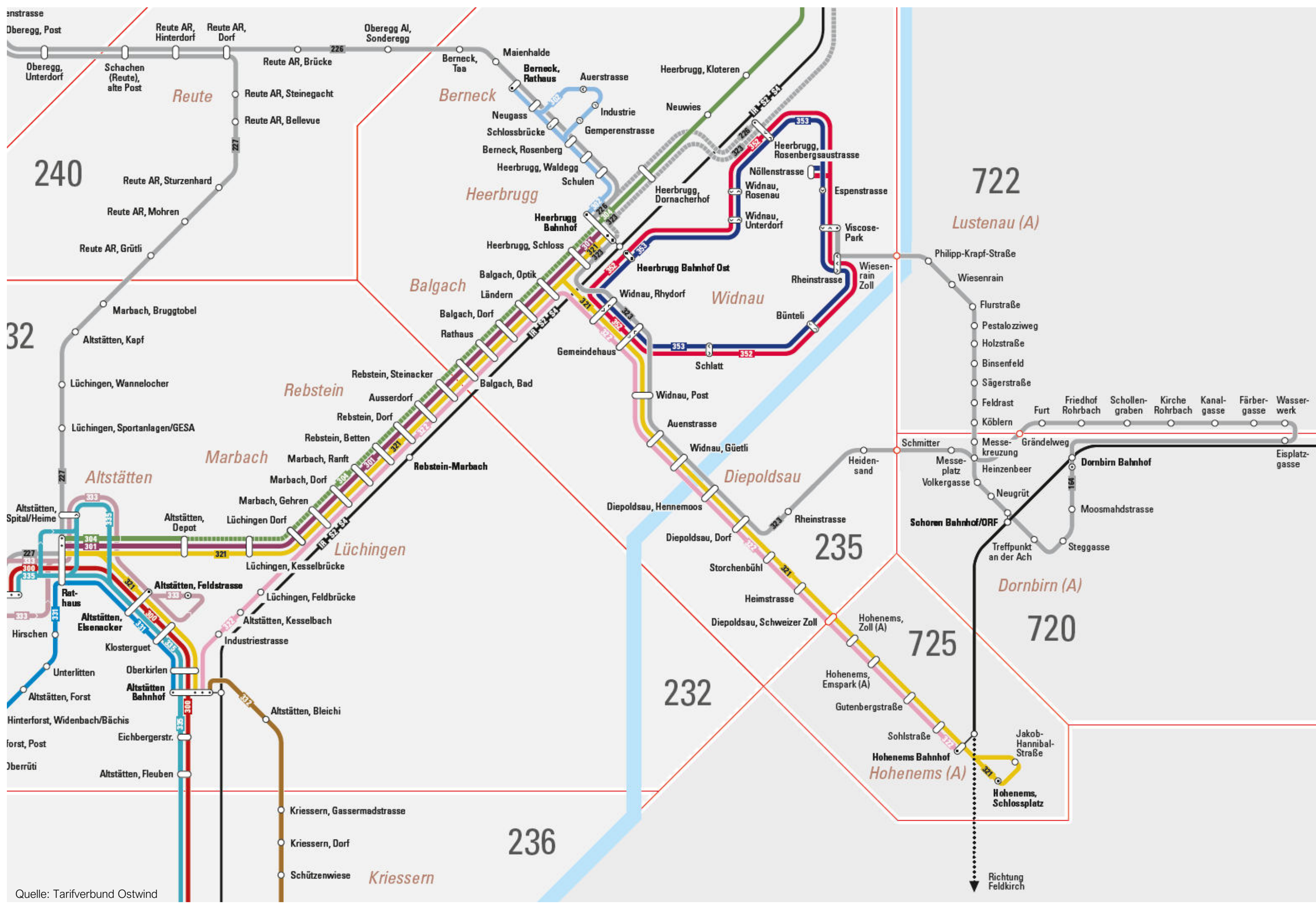
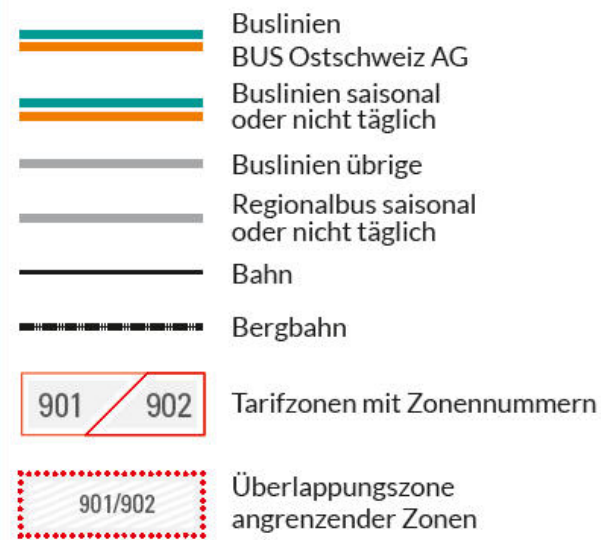
Was sind Herausforderungen im ÖV in Diepoldsau? (vgl. Bericht Gesamtbetrachtung Mobilität, 2022)

- ➔ **Anschlüsse** an den IR von und nach Sargans und an die anderen Regionalbuslinien in Heerbrugg sind **mangelhaft**
- ➔ In Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) kann es häufig zu **Verkehrsüberlastungen** an der Grenze, im Zentrum Heerbrugg oder auf der Schrägeilbrücke kommen. Daher können von den Bussen **oft Fahrpläne nicht eingehalten** und / oder **Anschlüsse nicht gewährleistet** werden.

Was ist der aktuelle Stand betreffend ÖV in Diepoldsau?

- ➔ Ende 2024 ist eine **Zusatzroute** in Diepoldsau über die Hintere Kirchstrasse und die Rheinstrasse eingeführt worden, um den **Ortsteil Schmitter** zu erschliessen.
- ➔ Das Angebot wurde von der Bevölkerung gut genutzt worden und ist deshalb mit **Fahrplanwechsel 2025 bis nach Dornbirn** (Messehallen und Bahnhof) **verlängert** worden (**Linie 323**).
- ➔ Die dafür notwendigen Haltestellen Rheinstrasse und Nollenstrasse sind provisorisch erstellt worden.

Ausschnitt Liniennetzplan Unteres Rheintal
ab 14. Dezember 2025 (Tarifverbund Ostwind)



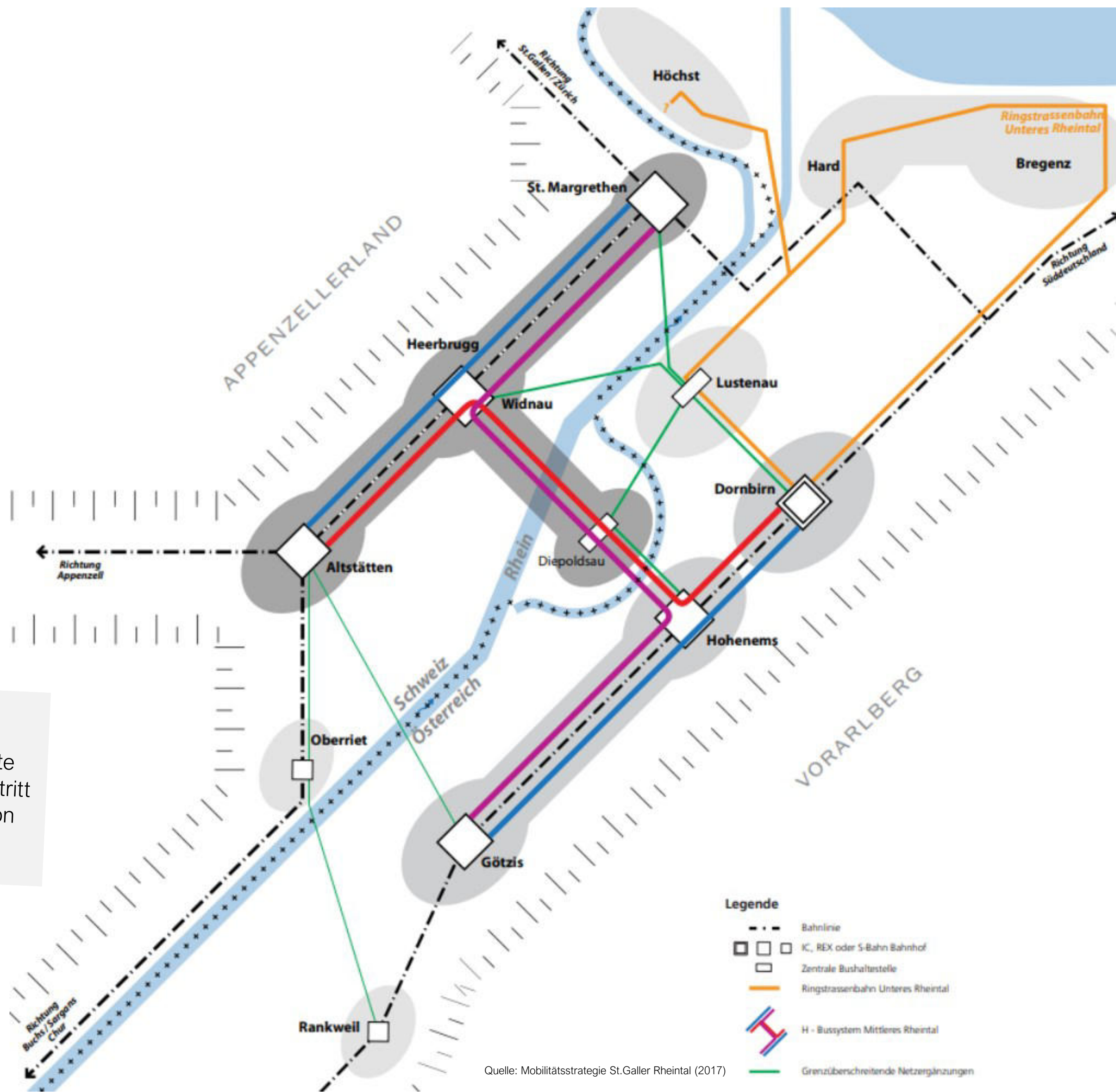
Was ist in Zukunft vorgesehen?

- ➔ In der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal wurde das sogenannte **H-Konzept zur Stärkung der grenzüberschreitenden Bahn- und Busangebote** erarbeitet, welches mit Fahrplanwechsel 2025 teilweise auch schon umgesetzt wurde:
 - Linie 322, Hohenems und Altstätten direkt, ohne Bahnhof Heerbrugg
 - Linie 322 Dornbirn-Heerbrugg
- ➔ Das Konzept wurde auch im Agglomerationsprogramm Rheintal aufgenommen
- ➔ Es beschreibt die Grundstruktur des ÖV-Netzes mit **zwei Hauptachsen beidseits des Rheins und einer Hauptquerverbindung zwischen Heerbrugg und Hohenems**

Welche Ziele werden damit verfolgt?

- ➔ **Bessere Erreichbarkeit** durch neue Korridore und Anschlüsse an Mobilitätshubs
- ➔ **Dichtere Taktung**
- ➔ Bessere **grenzüberschreitenden Vernetzung** zwischen den Gemeinden
- ➔ **Entlastung im Strassennetz:**
 - Verlagerung von Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr
- ➔ Nachhaltige Verbesserung der Standortqualität

Ohne separate Busspur ist Vortritt ÖV eine Illusion



Wie soll der Verkehr organisiert werden?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen
- ➔ Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen, wie z.B. Strassenklassierung

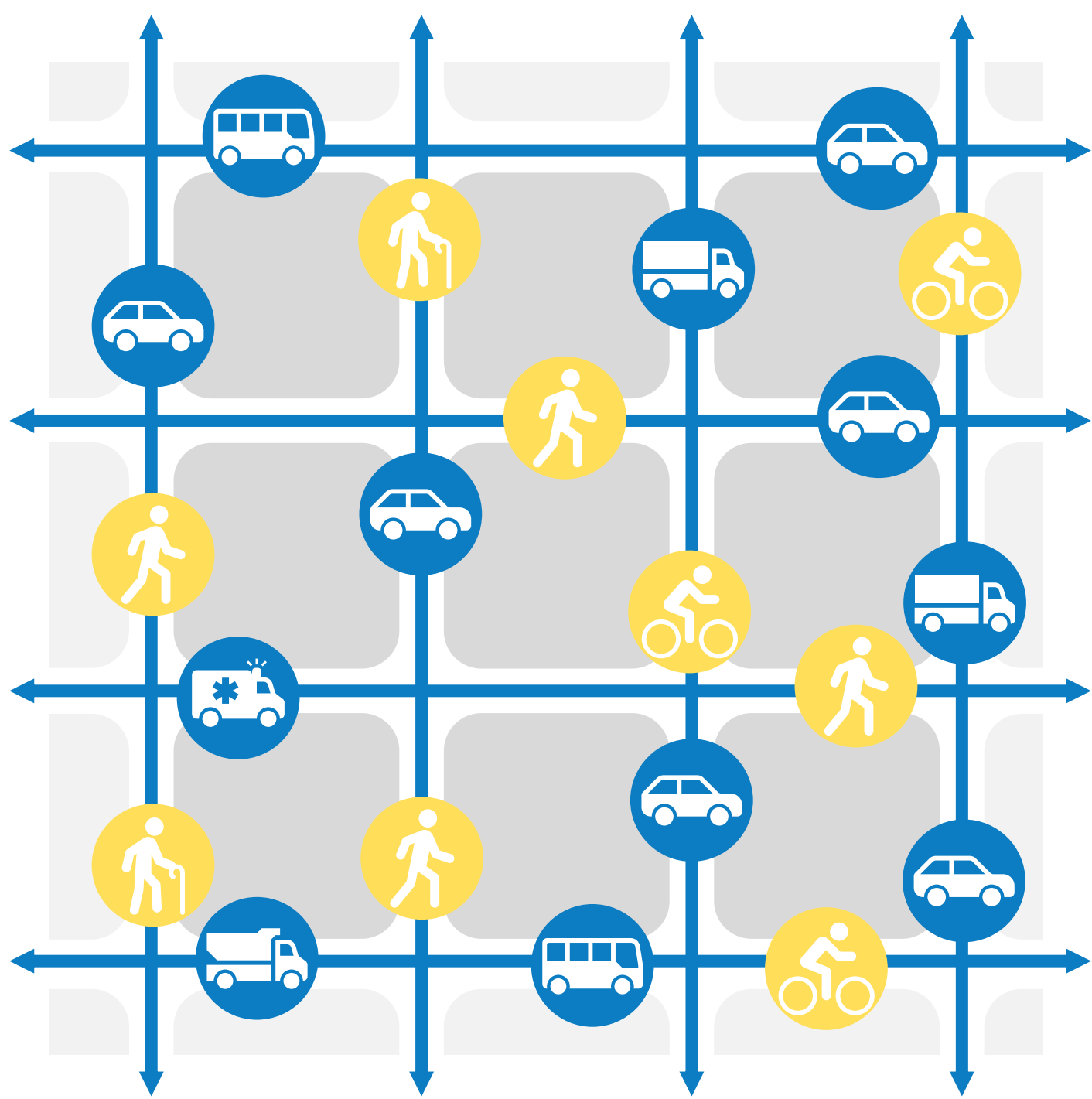
Was ist Verkehrsorganisation?

- ➔ Gesamtheit aller **Regelungen, Strukturen und Massnahmen, die den Verkehr sicher, flüssig und verträglich gestalten**
- ➔ Umfasst **Planung, Lenkung und Koordination aller Verkehrsmittel**
- ➔ Das Ziel ist es, die Mobilität so zu organisieren, dass sie effizient, sicher und für alle nutzbar ist

Wie zeichnet sich eine gut funktionierende Verkehrsorganisation aus?

- ➔ Verkehrsführung ist intuitiv und klar erkennbar
- ➔ Einheitliche Temporegimes und logische Übergänge, z. B. von Tempo 50 zu Tempo 30
- ➔ Kein gebietsfremder Verkehr in den Quartieren

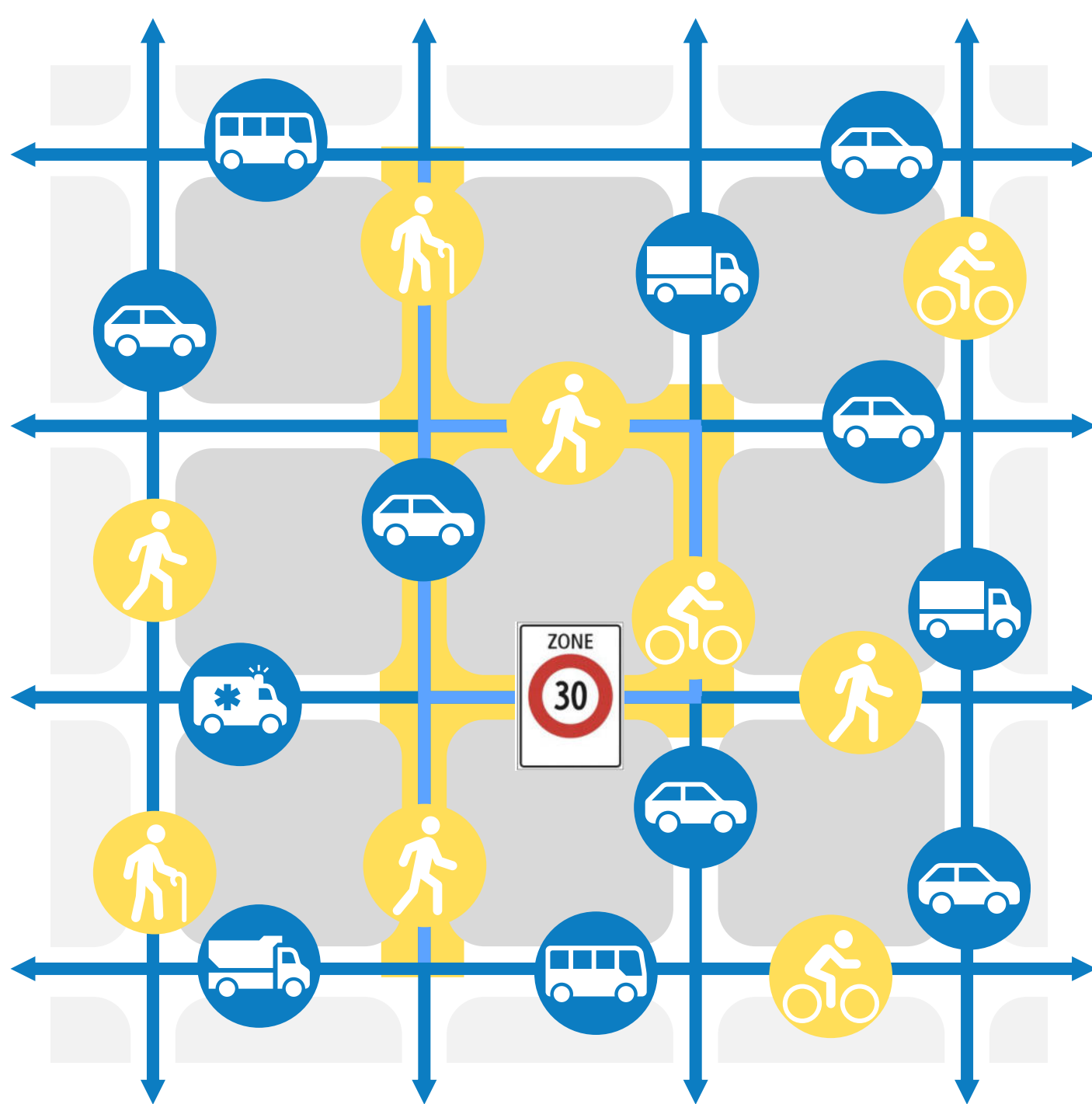
Welche Modelle gibt es, den Verkehr zu organisieren?



- ➔ **Keine Beschränkungen** im Strassennetz

➔ Auswirkungen

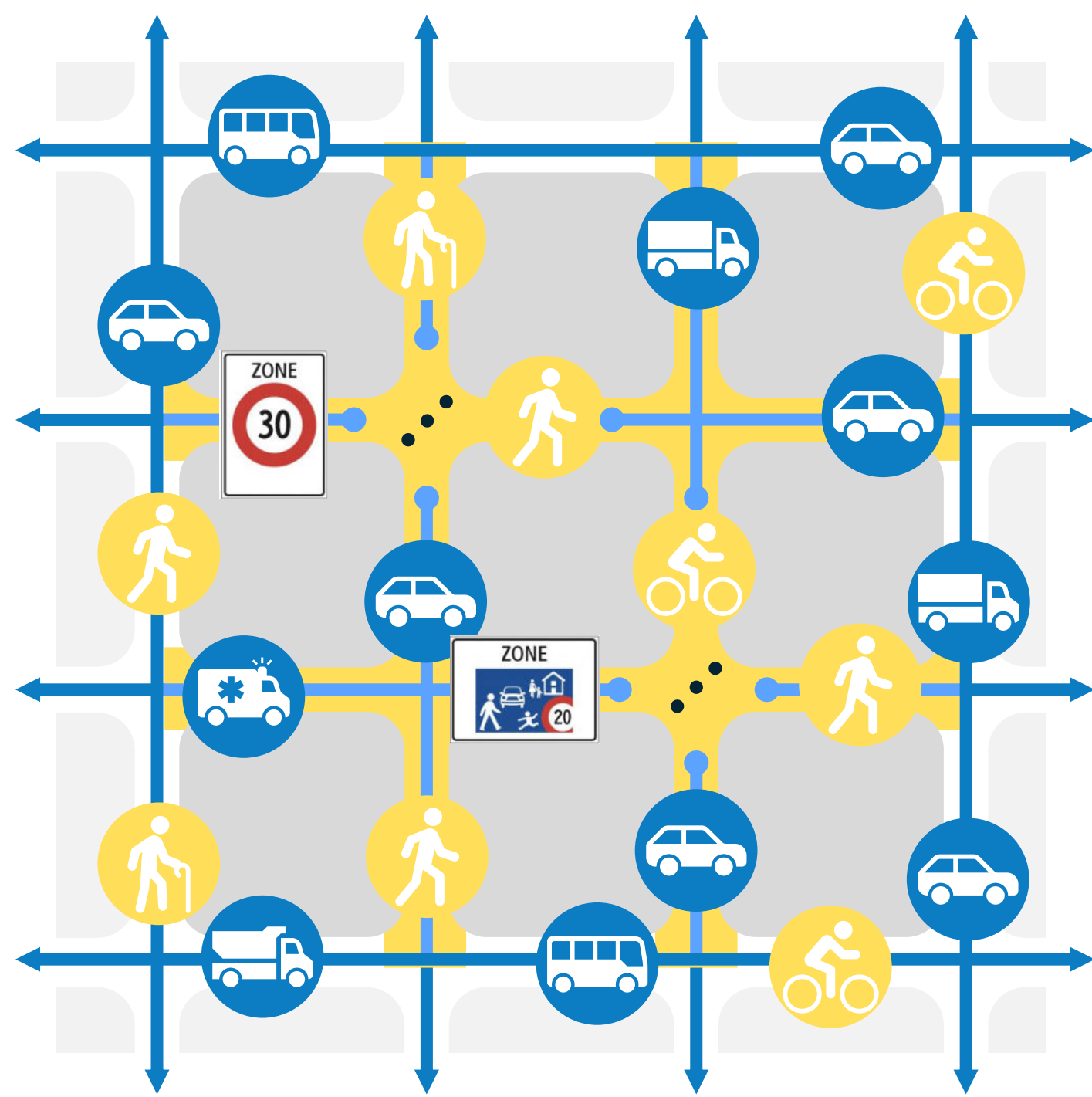
- **Getrennte Verkehrsflächen** für alle Verkehrsteilnehmer zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Trottoir, Velostreifen etc.)
- **Ausbau** im gesamten Strassennetz – kostenintensiv
- Lärm-, Schadstoffbelastung auf allen Strassenzügen bzw. Quartiere verteilt – Massnahmen zur Verringerung von negativen Auswirkungen wenig wirkungsvoll



- ➔ **Ausgewählte Beschränkungen** im Quartier (Nebenstrassen) z.B. Einbahn, Tempo-30-Zonen

➔ Auswirkungen

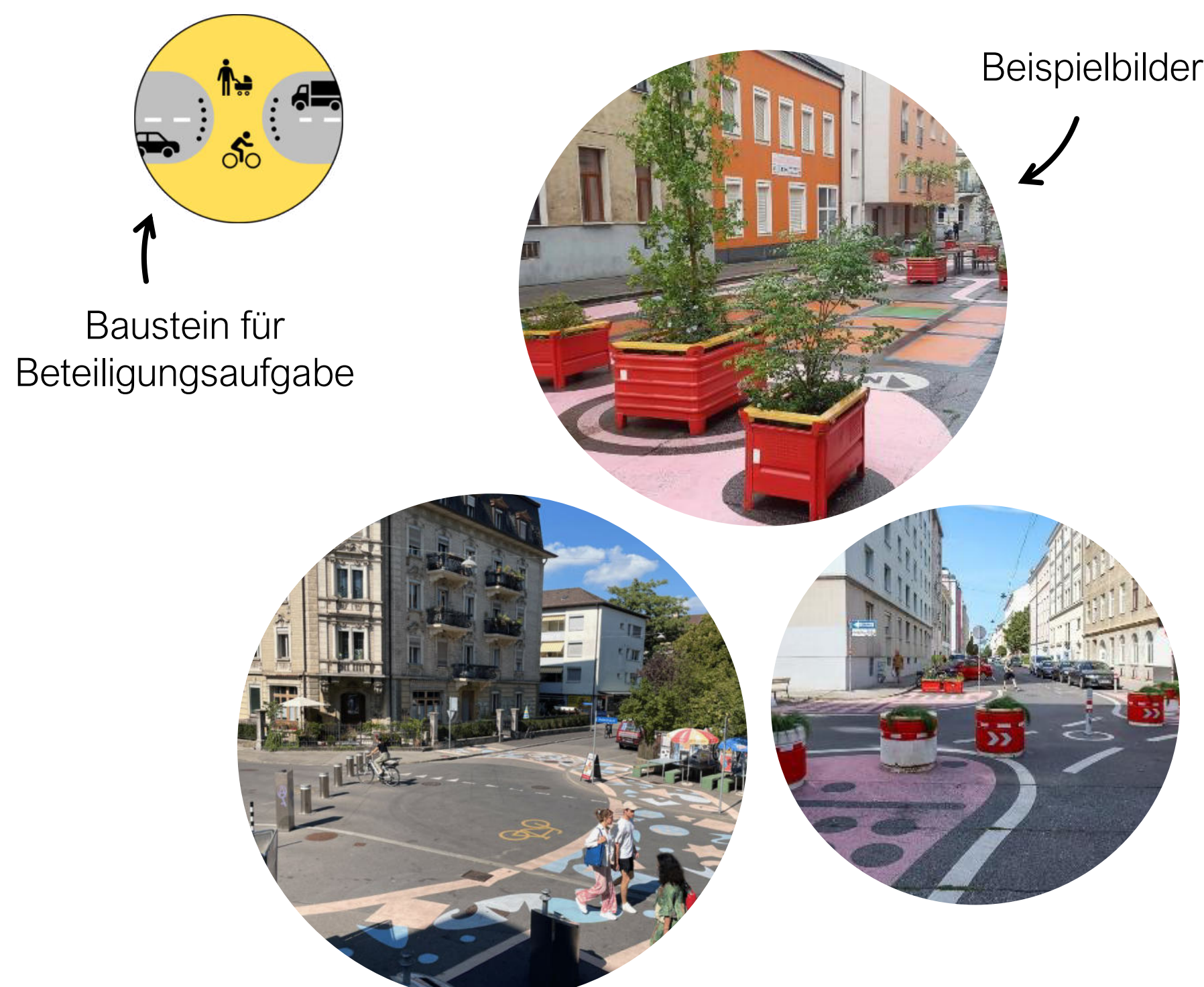
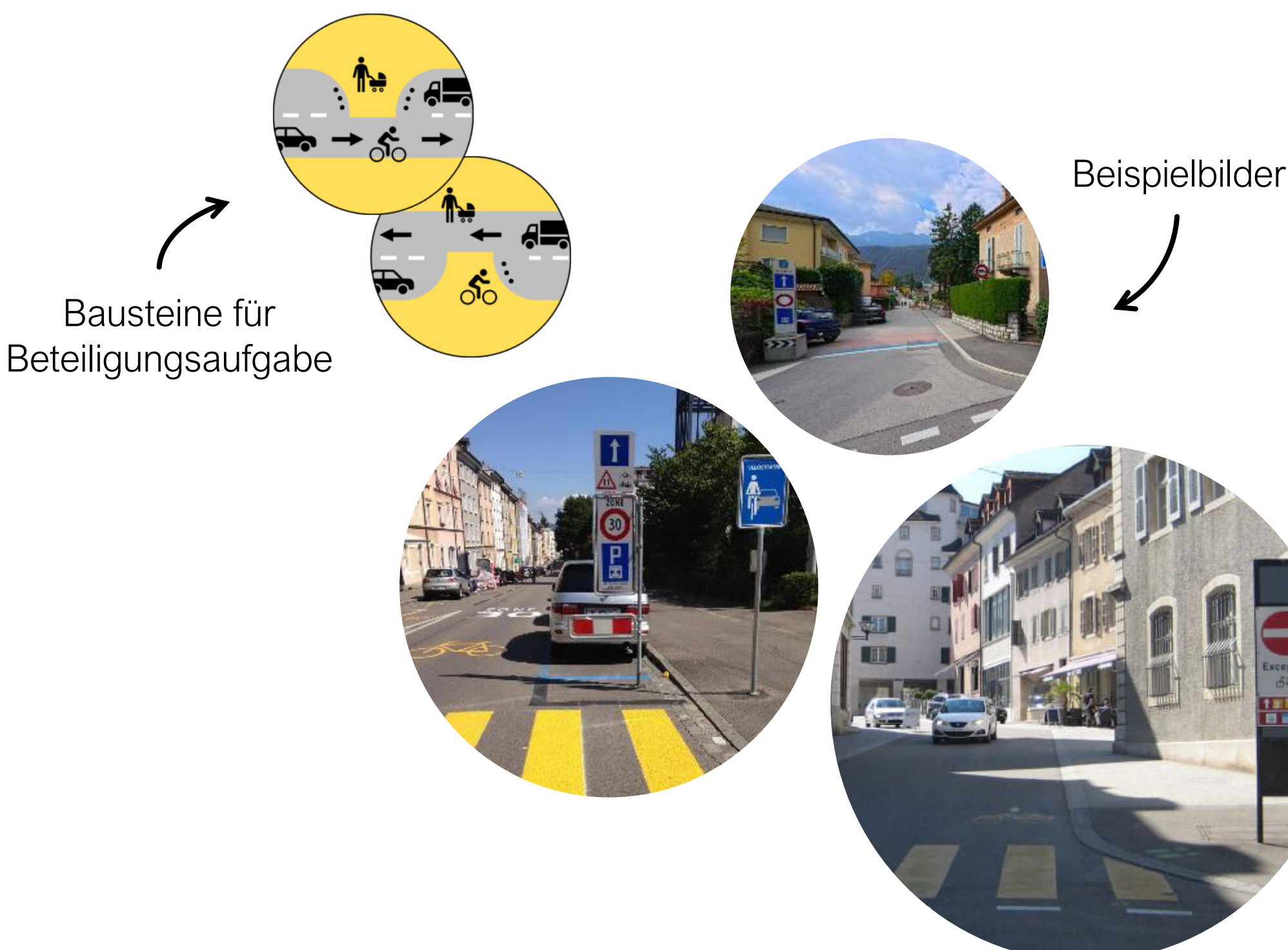
- **Teilweise gemeinsame Flächen** für motorisierten Verkehr und Fuss- und Radverkehr möglich, wenn Geschwindigkeit und Verkehrsmenge niedrig
- Ausbau nicht im gesamten Strassennetz notwendig – weniger kostenintensiv
- **Qualitative und sichere Räume** für Fuss- & Veloverkehr
- Gebietsfremder Verkehr wird eher auf Hauptverkehrsstrassen gelenkt
- Umwege für manche Fahrbeziehungen, z.B. bei Einbahn



- ➔ **Beschränkung der Durchfahrt** im Quartier (Nebenstrassen) - Zufahrt für Anrainer, Einsatzfahrzeuge, Anlieferung usw. jederzeit gegeben

➔ Auswirkungen

- **Gemeinsame Flächen** für motorisierten Verkehr und Fuss- und Veloverkehr möglich, weil Geschwindigkeit und Verkehrsmenge niedrig
- Kein kostenintensiver Ausbau notwendig
- Qualitative und sichere Räume für Fuss- & Veloverkehr und hohe Aufenthaltsqualität
- **Gebietsfremder Verkehr wird auf Hauptverkehrsstrassen gelenkt**
- Umwege für manche Fahrbeziehungen



Wie soll der Verkehr organisiert werden?

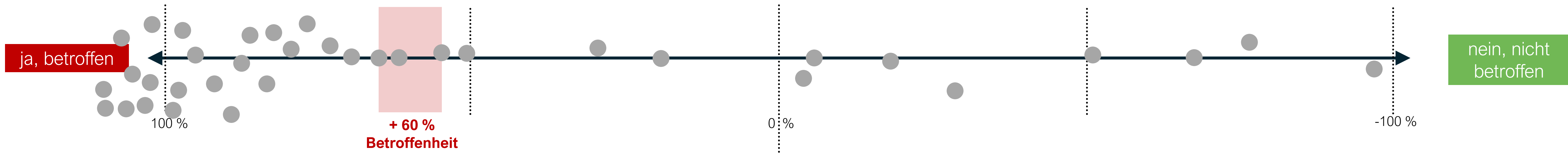
HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen
- ➔ Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen, wie z.B. Strassenklassierung

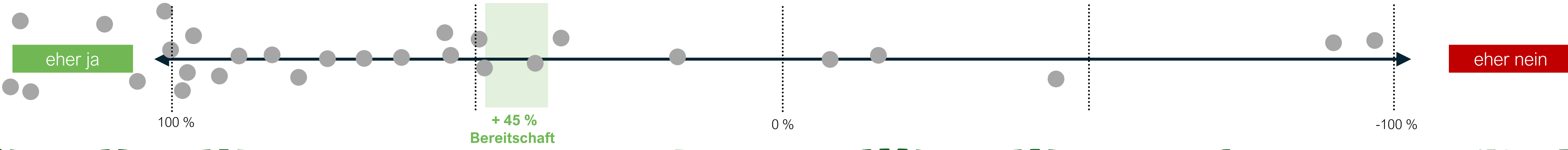
Bist Du persönlich von **Schleichverkehr** (= gebietsfremder Verkehr) in deinem Wohnquartier betroffen?



Ergänze bitte um Dein Wohnquartier / Strasse:

- Neugasse
- Weidstrasse
- Heimstrasse
- Centralstrasse
- Schmitterstrasse
- Hohenrohrstrasse
- Rosenstrasse
- Kugelgasse (Zunahme seit neuem Anschluss)

Wärst Du bereit, zugunsten eines verkehrsberuhigten Quartiers, als Anrainer **Umwege mit dem Auto** zu fahren?



Welche Massnahmen findest Du am sinnvollsten, um **gebietsfremden Verkehr auf Hauptverkehrsstrassen** zu halten?

Temporeduktion auf Nebenstrassen

22

Spezielle Wegweisung oder Hinweise auf Hauptverkehrsstrassen

7

Umgestaltung von Nebenstrassen

10

Durchfahrt auf Nebenstrassen für den motorisierten Verkehr mit Mobiliar oder Signalen **beschränken**

22

Durchfahrt auf Nebenstrassen für den motorisierten Verkehr mit **Einbahnsignalisation** einschränken

20

Eigene Ergänzungen

Shared Space mit Priorität Fuss- und Veloverkehr im Zentrum

Generell Tempo 30 (ausser Kantonstrasse und Schulbereich Tempo 20)

Im ganzen Dorf Tempo-30-Zone (ausser Hauptstr. Zoll - Rheinbrücke)

Beide Zollämter schließen

Tempo-30-Zonen, aber ohne Hindernisse! -> Flüssiger Verkehr

Vier Blechtafeln für Generell Tempo 30 auf vier Eingangsstrassen anbringen

Bussenkamera analog Birsfelden, BL

Maut für Nicht-Anrainer

Zufahrt auf sämtlichen Gemeindestrassen nur für Zubringer gestatten

Rechtliche Möglichkeiten beharrlich ausweiten (z.B. Tempo-30-Zone)

Bussen für private Schul- und Kindertaxis

Wie soll der Verkehr organisiert werden?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

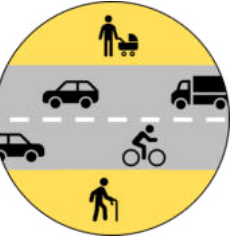


gering mittel hoch

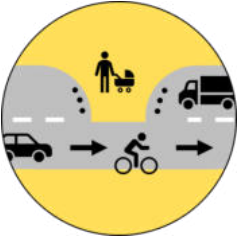
- ➔ Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen
- ➔ Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen, wie z.B. Strassenklassierung

Wie würdest Du den Verkehr in Diepoldsau zukünftig organisieren?

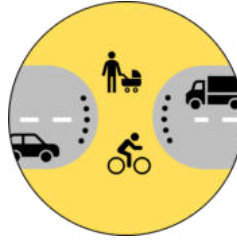
Klebe die Bausteine auf Strassenzüge in Diepoldsau:



„Durchfahrt für alle gestattet“



„Durchfahrt für motorisierten Verkehr in eine Richtung gestattet“



„Durchfahrt für Fuss- und Radverkehr gestattet“



250 500 m

Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen
- ➔ Geringer Handlungsspielraum auf Kantonsstrassen
- ➔ Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen

Wie wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit gewählt?



- ➔ **Generell Tempo 50**
- ➔ Grundsätzlich zu signalisierende Höchstgeschwindigkeit **innerorts**, „Regelgeschwindigkeit“
- ➔ Bedingt in der Regel eine **Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden** (z.B. Trottoir, Velostreifen etc.)

Möglichkeit der Herabsetzung unter gewissen Voraussetzungen erlaubt

Argumente dafür können sein:

- ➔ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ➔ Schutz besonders sensibler Gruppen, z.B. Schulkinder
- ➔ Lärm

Abweichende Temporegime innerorts

Tempo-30-Zone



- ➔ Unter Nachweis von Defiziten auf Nebenstrassen in Quartieren und auf Hauptstrassen umsetzbar
- ➔ Alle Verkehrsteilnehmenden werden in der Regel auf einer **gemeinsamen Verkehrsfläche** geführt
- ➔ Keine Fussgängerstreifen - Zufussgehende dürfen überall die Fahrbahn queren, sind aber nicht vortrittsberechtigt
- ➔ Meist in Verbindung mit Verkehrsberuhigungselementen

Begegnungszone



- ➔ Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für alle Verkehrsteilnehmenden
- ➔ **Fussverkehr** hat gegenüber dem Fahrverkehr **Vortritt**
- ➔ In Ortszentren und Wohngebieten auf Nebenstrassen bzw. nicht-verkehrsorientierten Strassen zulässig

Auswirkungen einer Temporeduktion

- ➔ **Verbesserung der Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr: z.B. wird das Überqueren von Strassen einfacher, Schulwege werden sicherer, die gegenseitige Rücksichtnahme nimmt zu.
- ➔ Eine geringere Geschwindigkeit **verbessert die Aufmerksamkeit und Wahrnehmung**.
- ➔ Es gibt **weniger Unfälle** und weniger schwere Unfälle: kürzerer Reaktionsweg und kürzerer Bremsweg bedingen meist auch weniger schwere Unfallfolgen.

- ➔ Der **Verkehrsfluss verstetigt sich und wird gleichmässiger**: Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker müssen seltener abbremsen und anhalten.
- ➔ Der **Strassenlärm** kann an der Quelle **reduziert** werden, selbst wenn die Verkehrsmenge gleich bleibt.
- ➔ Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker sind langsamer unterwegs. Sie verlieren aber kaum Zeit, da das geringere Tempo **innerorts keinen nennenswerten Einfluss auf die Reisezeit** hat.

Häufige Begleitmassnahmen

Eingangstore



Knotenumgestaltung



Einengungen



Rechtsvortrittsknoten



HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



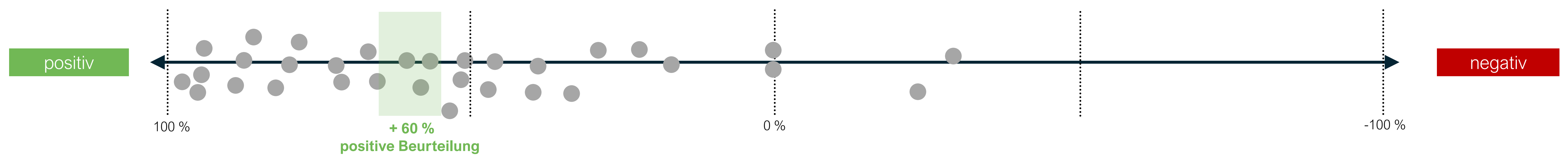
gering

mittel

noch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen
- ➔ Geringer Handlungsspielraum auf Kantonsstrassen
- ➔ Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen

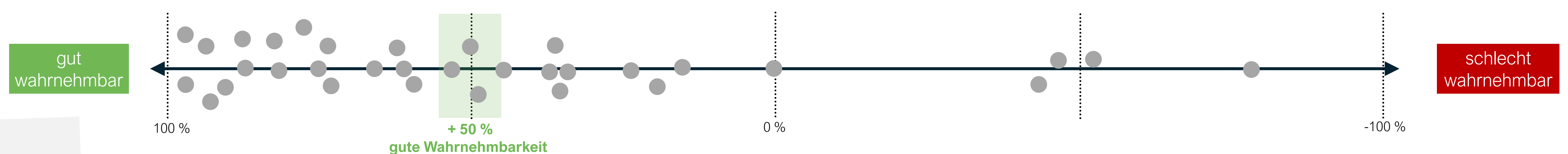
Wie beurteilst Du die **bestehenden** Tempo-30-Zonen?



Warum genau?

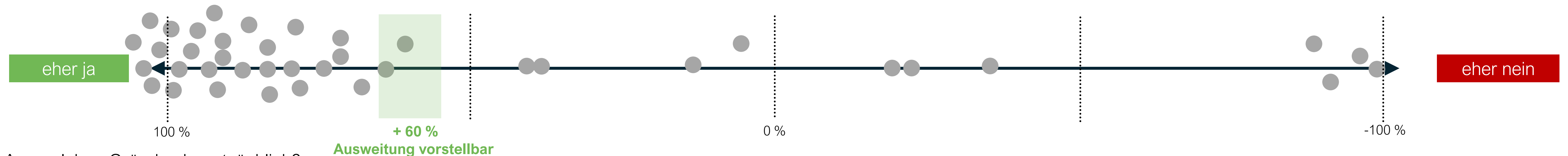
Tempo 30 in der
Unterdorfstraße
wird nicht
eingehalten

Sind die **bestehenden Tempo-30-Zonen** für dich gut als solche **wahrnehmbar**?



Zu Gut!
Teilweise sind die
Schilder gefährlich

Könntest Du dir vorstellen, dass die bestehenden **Tempo-30-Zonen** **erweitert** werden bzw. **neue Zonen** ausgewiesen werden?



Aus welchen Gründen hauptsächlich?

Verbesserung der
Aufenthaltsqualität

Allgemein Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Kosten für Umsetzung, z.B.
Beschilderung, Umbau etc.

Reduktion von Lärm
und Schadstoffen

Verbesserung der Schulwegsicherheit

Ohnehin wenig Kontrolle, Tempo
30 wird nicht eingehalten

Wenig Akzeptanz für häufige
Geschwindigkeitswechsel

Mehr Kontrollen zur Einhaltung der Tempo-30 und Tempo-20-Zonen

Generell Tempo 30,
ausser
Kantonsstrasse.
Bei Schulen
Tempo 20

Begegnungszone
im Zentrum und bei
Schulen

Tempo-30-Zonen,
wo Naherholungs-
zonen sind

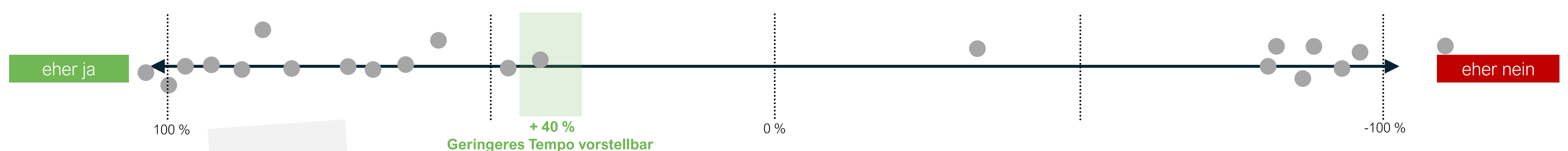
Bei Quartieren die
als „geschlossen“
betrachtet werden,
20 km/h möglich

Tempo-30-Zonen
müssen kontrolliert
werden

Kantonstrassen
50 km/h,
Übrige Strassen
30km/h,
Ausweichwege
sogar 20 km/h

Bei Schulen u.Ä.
Begegnungszone

Könntest Du dir an manchen Orten auch ein **geringeres Tempo als Tempo 30** vorstellen?



...und Zeiten

Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering mittel hoch

→

Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen

→

Geringer Handlungsspielraum auf Kantonsstrassen

→

Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen

Wie würdest Du das Tempo in Diepoldsau zukünftig organisieren?

→ Hauptverkehrsstrassen und G1

Legende

Tempo-30-Zone – umgesetzt

Tempo-30-Zone – in Umsetzung / Genehmigung

Tempo-30-Zone – in Planung



Welches Tempo wollen wir in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering mittel hoch

→

Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindestrassen

→

Geringer Handlungsspielraum auf Kantonsstrassen

→

Grundsätzliche Einschränkung durch rechtl. Rahmenbedingungen

Wie würdest Du das Tempo in Diepoldsau zukünftig organisieren?

→ Untergeordnete Strassen

Legende

Tempo-30-Zone – umgesetzt

Tempo-30-Zone – in Umsetzung / Genehmigung

Tempo-30-Zone – in Planung



Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum bei kommunalen Routen
- ➔ Möglichkeiten der Mitgestaltung bei regionalen und überregionalen Routen

Warum wird die Förderung des Veloverkehrs angestrebt?

- ➔ **Umweltfreundlich:** kein CO₂-Ausstoss im Betrieb, kaum Lärm
- ➔ **Platzsparend:** hohe Kapazität auf enger Fläche, geringer Parkraumbedarf
- ➔ **Effizient:** flexibel und unabhängig, Autofahrten verlagern
- ➔ **Kostengünstig:** niedrige Investitions- und Betriebskosten
- ➔ **Sozial:** leistbar, fördert Eigenständigkeit und Teilhabe
- ➔ **Gesundheitsfördernd:** Bewegung im Alltag, weniger Gesundheitskosten



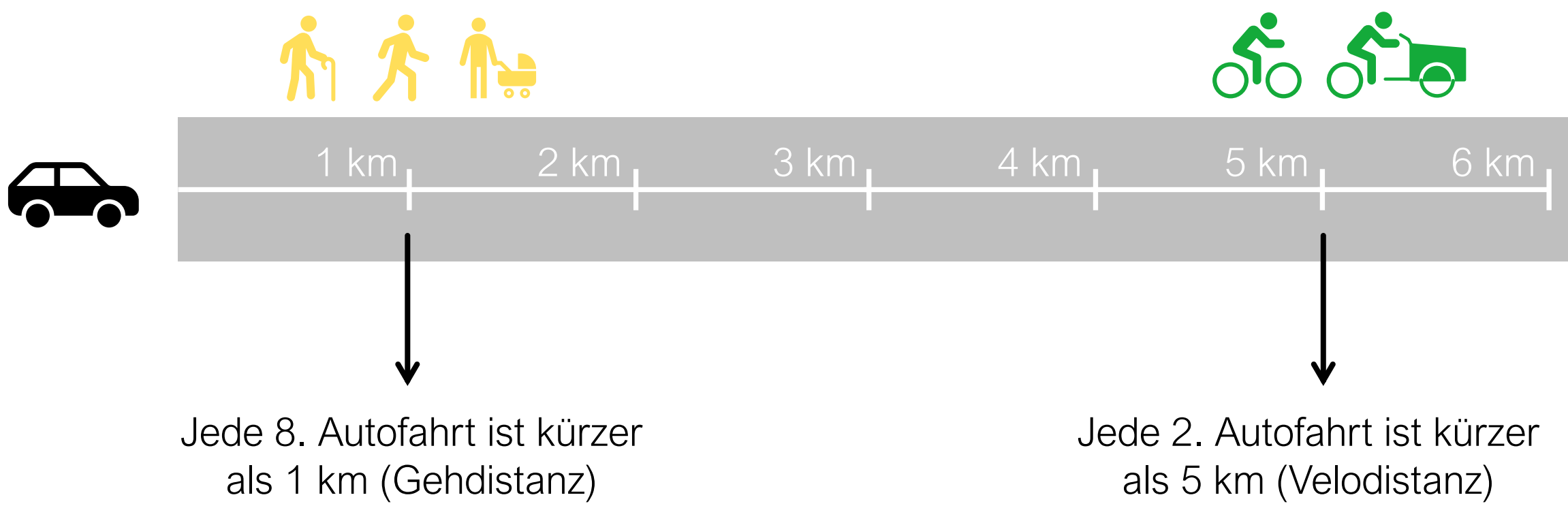
- ➔ Zukünftige Mobilitätsbedürfnisse sollen möglichst effizient und umweltgerecht bewältigt werden
- ➔ Erhöhung des Veloanteils kann Autofahrten verlagern
- ➔ Der Veloverkehr soll sich als gleichberechtigte Mobilitätsform etablieren

Mehr Infos zum Bundesbeschluss Velo und dem Veloweggesetz



Wo liegt das Potenzial im Veloverkehr?

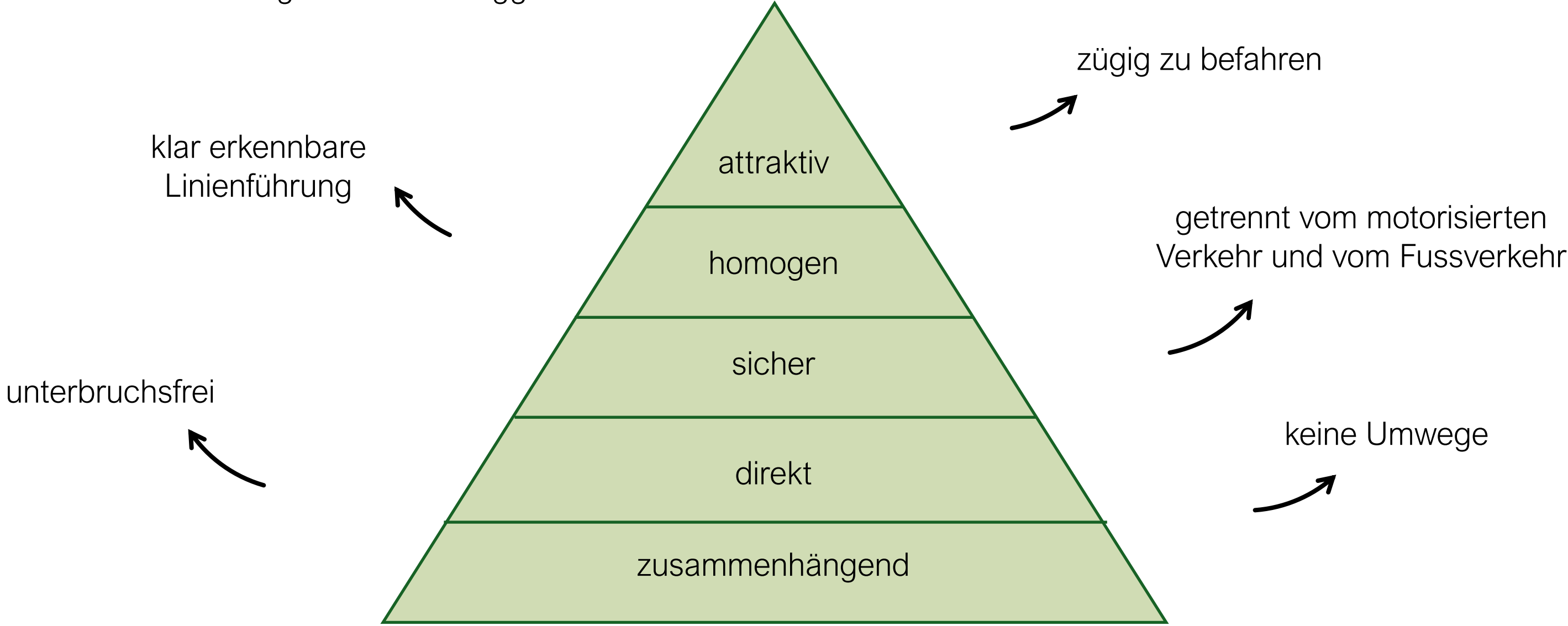
- ➔ Rheintal als ebene Talsohle – dichtes Siedlungsgebiet
- ➔ **Verlagerung von Autofahrten** in Velofahrdistanz



Quelle: Mikrozensus Schweiz 2015

Was sind die Anforderungen an die Infrastruktur?

Qualitätsstandards gemäss Veloweggesetz



Wer plant im Veloverkehr und was ist vorgesehen?

- ➔ Projekte auf Ebene **Agglomerationsprogramm**
 - Veloverbindung Süd, Massnahmen zur regionalen Korridorroute
 - 1 Feste Fahrbahnoberfläche Alter Rhein, Oberer Uferweg
 - 2 Querungsmöglichkeiten am Kreisverkehr Tramstrasse / A13 verbessern
 - 3 Durchfahrt Radverkehr verbessern (derz. Drängelgitter)
 - 4 Bevorrangung Korridorroute prüfen
 - 5 Vision neue Verbindung: Alter Rhein, Zollamt, Betriebsgebiet
 - 6 Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr bei der Eingangspforte Zoll
 - 7 Fuss- und Radverkehrs-Brücke Diepoldsau-Widnau (inkl. Fuss- und Radverkehrs-Übergang beim «Rohr»)
- ➔ Projekte auf **regionaler Ebene**
 - 8 Veloschnellroute Mäder-Altach-Diepoldsau-Lustenau
 - 9 Rad- / Gehweg Oberrietstrasse
- ➔ Projekte auf **kommunaler Ebene**
 - 10 Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr im Rahmen Zentrumsgestaltung *erledigt*
 - 11 Fuss- und Radverkehrs-Netzergänzung Güter-Wildenau
 - 12 Gedeckte Abstellmöglichkeiten bei Park and Ride Autobahnanschluss

- ➔ Bestehende Radroute
- ➔ Infrastrukturausbau
- ➔ Netzergänzung Radroute



Quelle: ERA Raumplaner AG (10/2021), eigene Darstellung

Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering

mittel

hoch

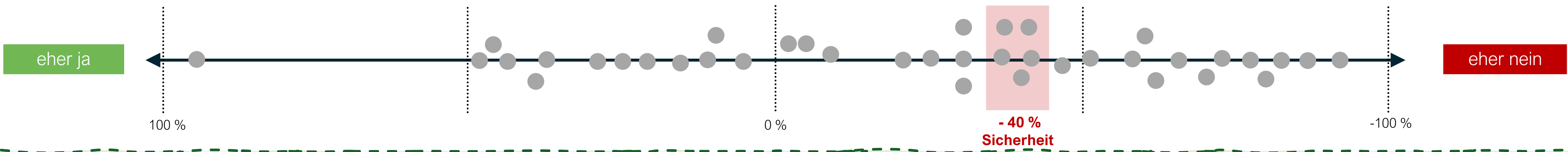
→

Hoher Handlungsspielraum bei kommunalen Routen

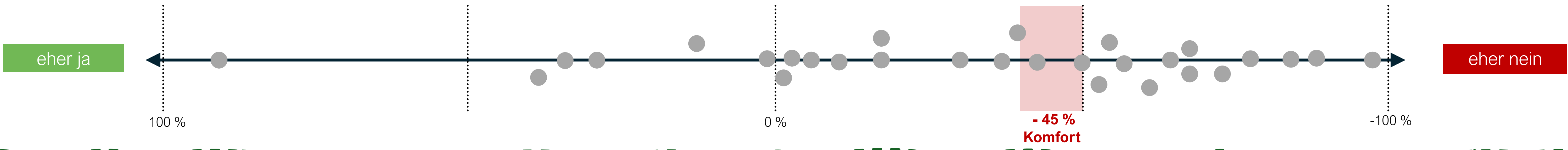
→

Möglichkeiten der Mitgestaltung bei regionalen und überregionalen Routen

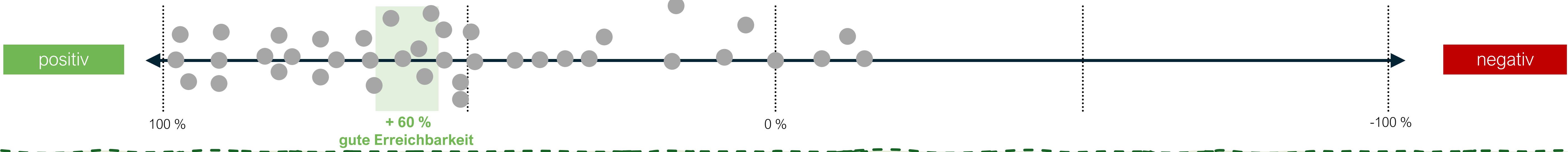
Fühlst Du dich beim Velofahren **sicher**?



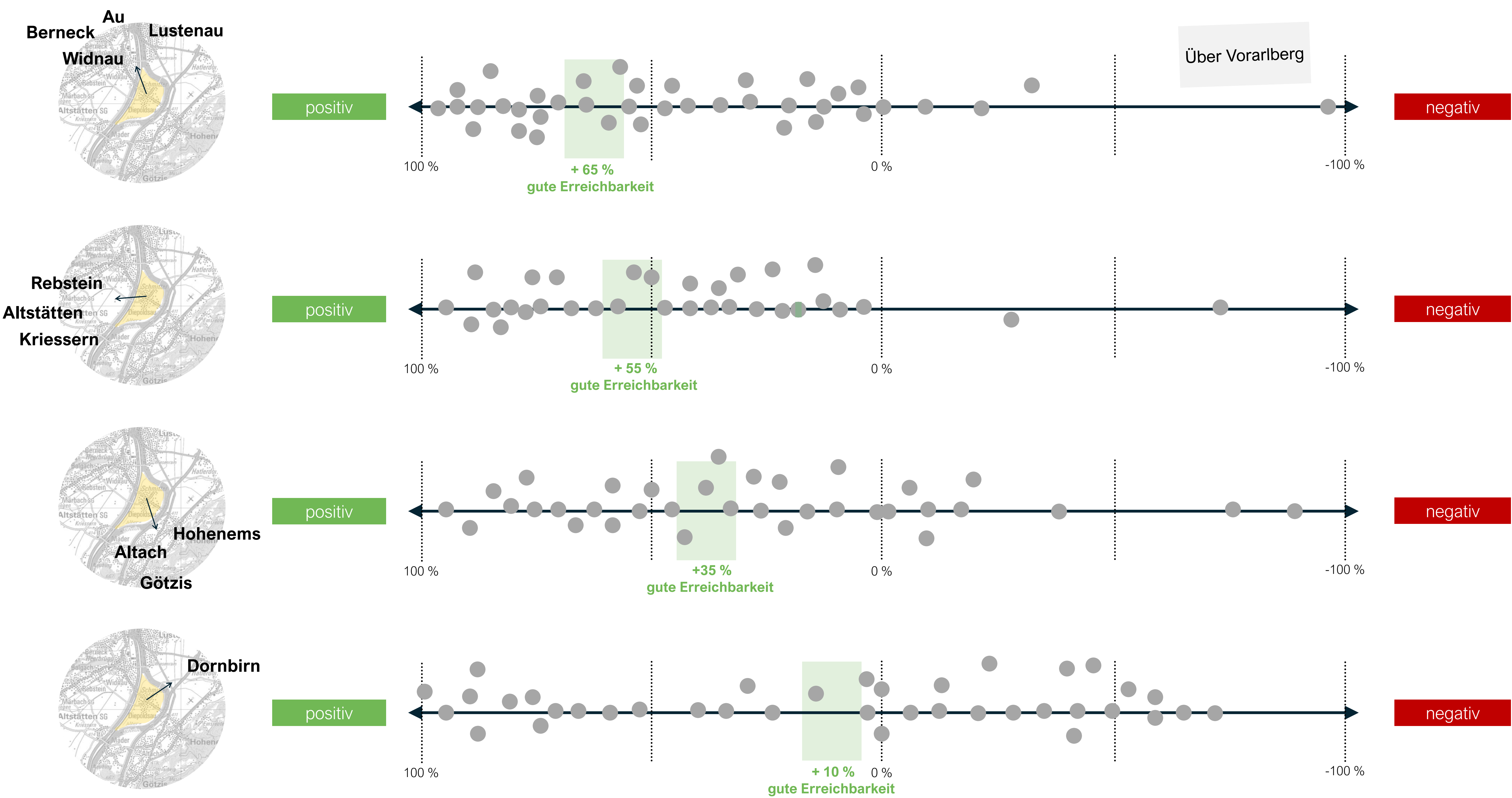
Ist die vorhandene Infrastruktur für dich **komfortabel**?



Wie bewertest Du die **Erreichbarkeit deiner täglichen Ziele** mit dem Velo?



Wie bewertest Du die Erreichbarkeit folgender Nachbargemeinden mit dem Velo?



Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering mittel hoch

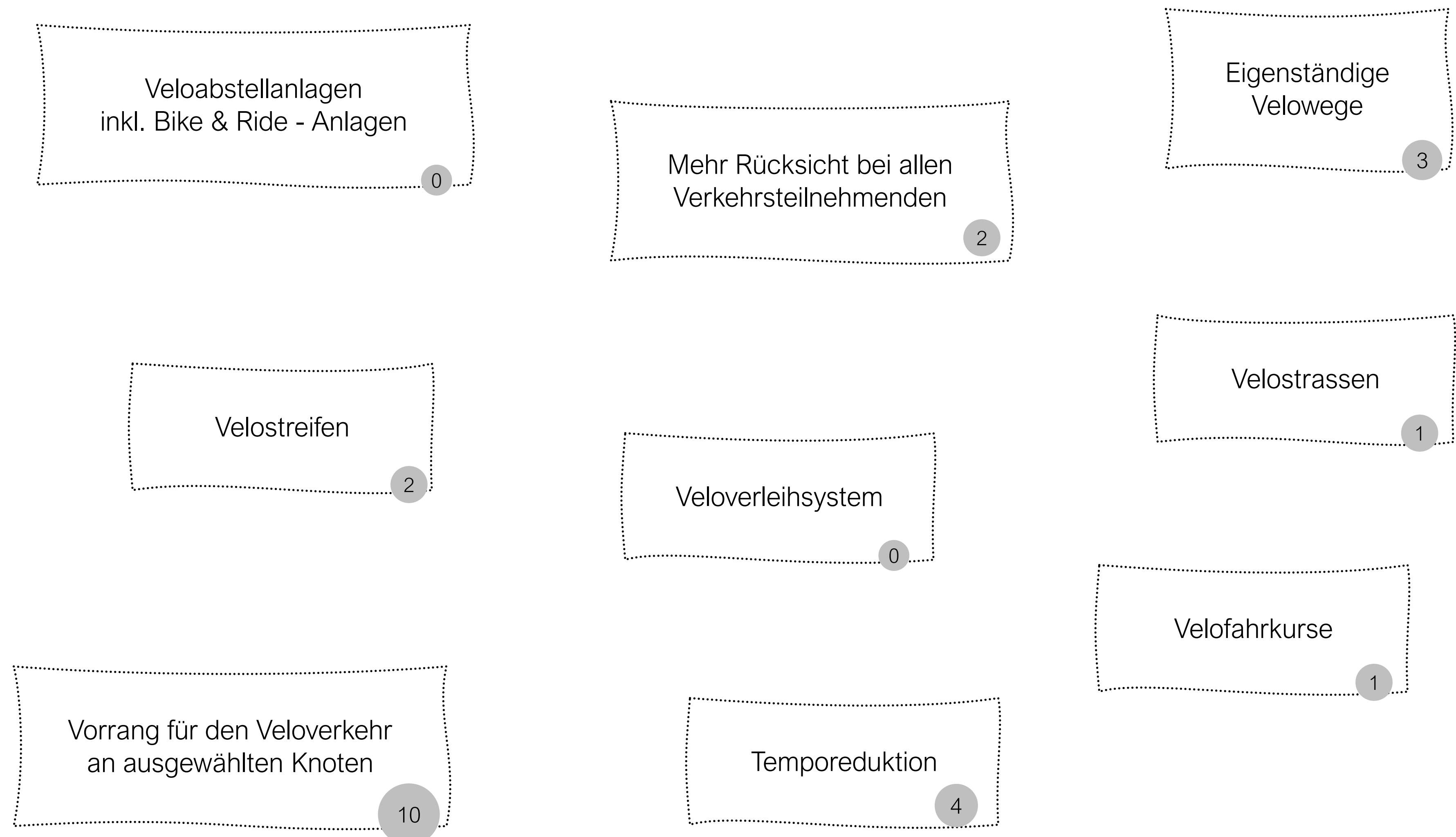
→

Hoher Handlungsspielraum bei kommunalen Routen

→

Möglichkeiten der Mitgestaltung bei regionalen und überregionalen Routen

Was **fehlt** in Diepoldsau im Veloverkehr oder was kann **verbessert** werden?



Eigene Ergänzungen

Kurse:
Velofahrkurse für Flüchtlinge/
Asylbewerber

Anreiz über Gemeinde schaffen, wenn mit Velo zur Arbeit gefahren wird (Steuererleichterung)

Querung der Hauptstrasse mittels Velo-unterführung in der Mitte des Dorfes

Schnelle E-Bikes sind auf Rheindamm nicht erlaubt
-> Bike to Work

Rot markierter Velostreifen im Zentrum funktioniert nicht! Blockiert durch Verkehr

Veloweg am Rheindamm gefährlich! Rücksichtslose Raser (Schnelle E-Bikes und Rennvelos)

Über die Rheinbrücke reicht ein Fahrradweg. Platz für ÖV-Spur

Gratis-Aktion: Ein Veloanhänger für jede Familie

Kreiselfahrkurse für Autofahrer

Velo- und Fussweg über Rheinbrücke mit separater Brücke lösen. Dafür 3. Spur für Auto und Bus auf Rheinbrücke planen

Blick über den Tellerrand – Welche Elemente aus anderen Städten oder Gemeinden könntest Du dir in Diepoldsau vorstellen?



Wie funktioniert Veloverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering mittel hoch

→

 Hoher Handlungsspielraum bei kommunalen Routen

→

 Möglichkeiten der Mitgestaltung bei regionalen und überregionalen Routen



Das ist Laura, 11 Jahre.
Sie darf eigenständig Velofahren und möchte so viele ihrer Wege mit dem Velo zurücklegen, z.B. zur Schule, zu Freundinnen, zur Musikschule,...

Plane für Laura: Kann Laura hier entspannt und sicher Rad fahren?



„ja, hier“



„hier nur wenn, ...“

→ ergänze Idee mit Post-It!



„nein, hier nicht“



250 500 m



Wie funktioniert Fussverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindeebene
- ➔ Mögliche Einschränkungen bei Kantonsstrassen

Zu Fuss gehen ist die natürlichste und grundlegendste Form der Mobilität – was sind weitere Eigenschaften des Fussverkehrs?

- ➔ **Gesund**, nachhaltig und emissionsfrei
- ➔ **Platzsparend** – benötigt im Vergleich zu Fahrzeugen sehr wenig Raum
- ➔ **Flexibel** – funktioniert spontan, ohne Fahrplan, ohne Parksuche
- ➔ **Sozial** – fördert Begegnungen und belebt den öffentlichen Raum
- ➔ **Sensibel gegenüber Gefahren** – abhängig von guter Sicherheit und Übersichtlichkeit

Die meisten von uns sind irgendwann am Tag Fussgängerinnen oder Fussgänger...



Beim Weg zum Auto

Beim Weg zum Bäcker

Beim Weg zur Bushaltestelle

Beim Spaziergang mit dem Hund

Beim Weg zum Einkaufen

Warum ist besonders der Schulweg als Fussweg relevant?

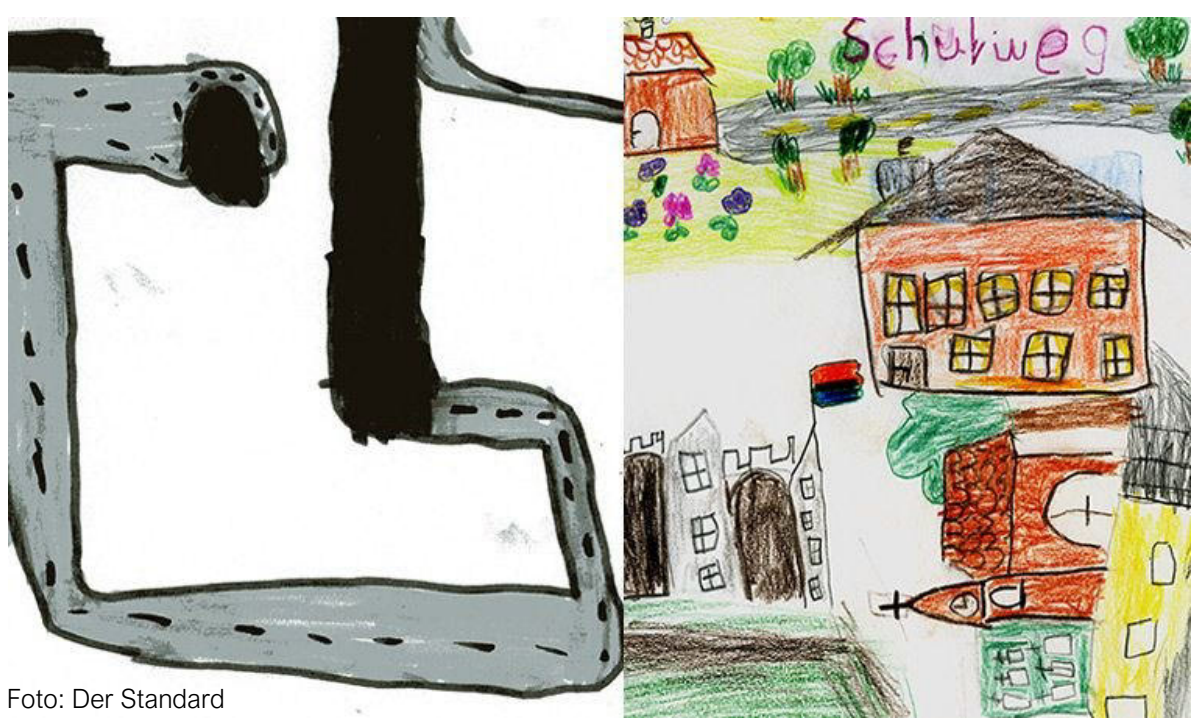
- ➔ Förderung der Selbstständigkeit und Alltagskompetenz
- ➔ Mehr Bewegung und Gesundheitsförderung bei Kindern
- ➔ Weniger Elterntaxis bedingen auch weniger Verkehr vor der Schule
- ➔ Stärkung des sozialen Miteinanders: Kinder treffen sich unterwegs

- ➔ Alternativen zum Elterntaxi können z.B. ein **Pedibus** oder ein **Velobus** sein:



Wie Kinder ihren Schulweg unterschiedlich wahrnehmen

- Elterntaxi oder zu Fuss:



Mehr Infos zum Thema Schulwege



Fussverkehr ist Grundvoraussetzung für funktionierende Ortszentren und lebendige Quartiere!

- ➔ Zentral für Erreichbarkeit, Sicherheit und Lebensqualität in Siedlungen
- ➔ Unterstützt ÖV-Nutzung und stärkt nachhaltige Mobilität
- ➔ Macht Orte sicherer, weil mehr Menschen unterwegs sind
- ➔ Reduziert Verkehrslärm und CO₂



Welche Ziele sind in unter 15 min mit bewegungsaktiver Mobilität erreichbar?

- ➔ Reichweite innerhalb 15 min
 - zu Fuss – 15 min – 1.3 km
 - Velo – 15 min – 3.5 km
 - E-Velo – 15 min – 4.5 km
- ➔ Je attraktiver ein Fussweg ist, umso eher steigt die Akzeptanz auch längere Distanzen zurückzulegen, z.B. ein verkehrsberuhigtes Umfeld mit wenig Verkehr, ein beschatteter Weg im Sommer



Wie funktioniert Fussverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE

gering

mittel

hoch

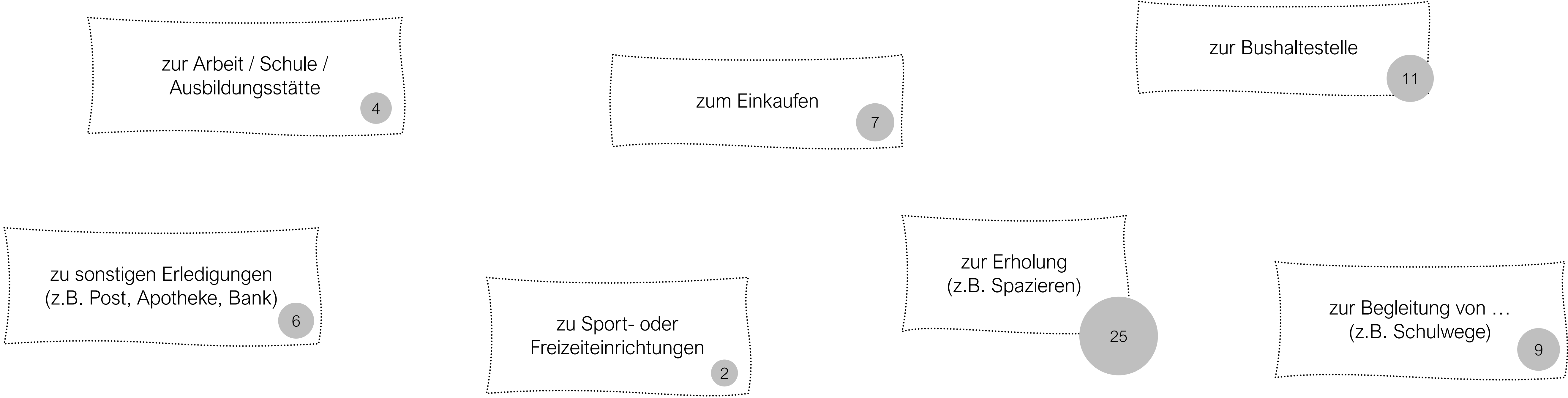
➔

Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindeebene

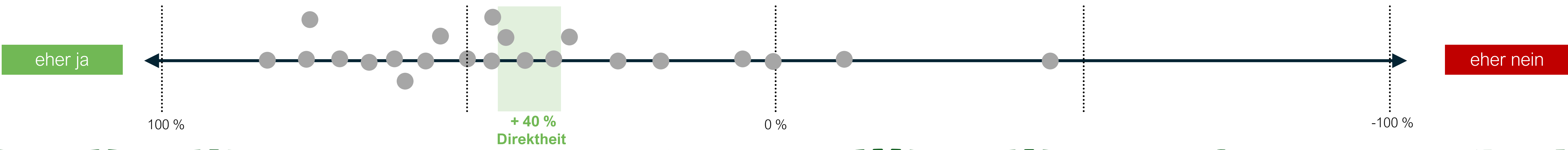
➔

Mögliche Einschränkungen bei Kantonsstrassen

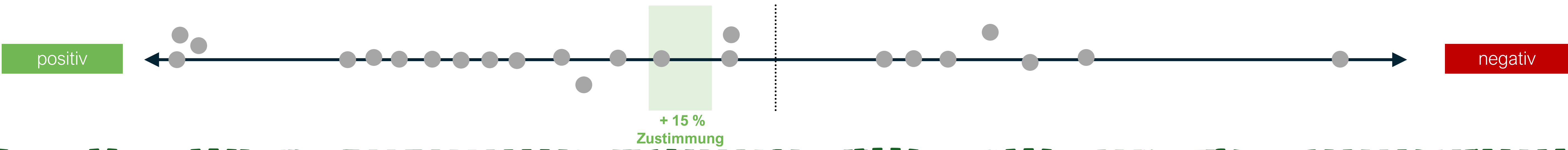
Welche Wege legst Du **häufig zu Fuss** zurück?



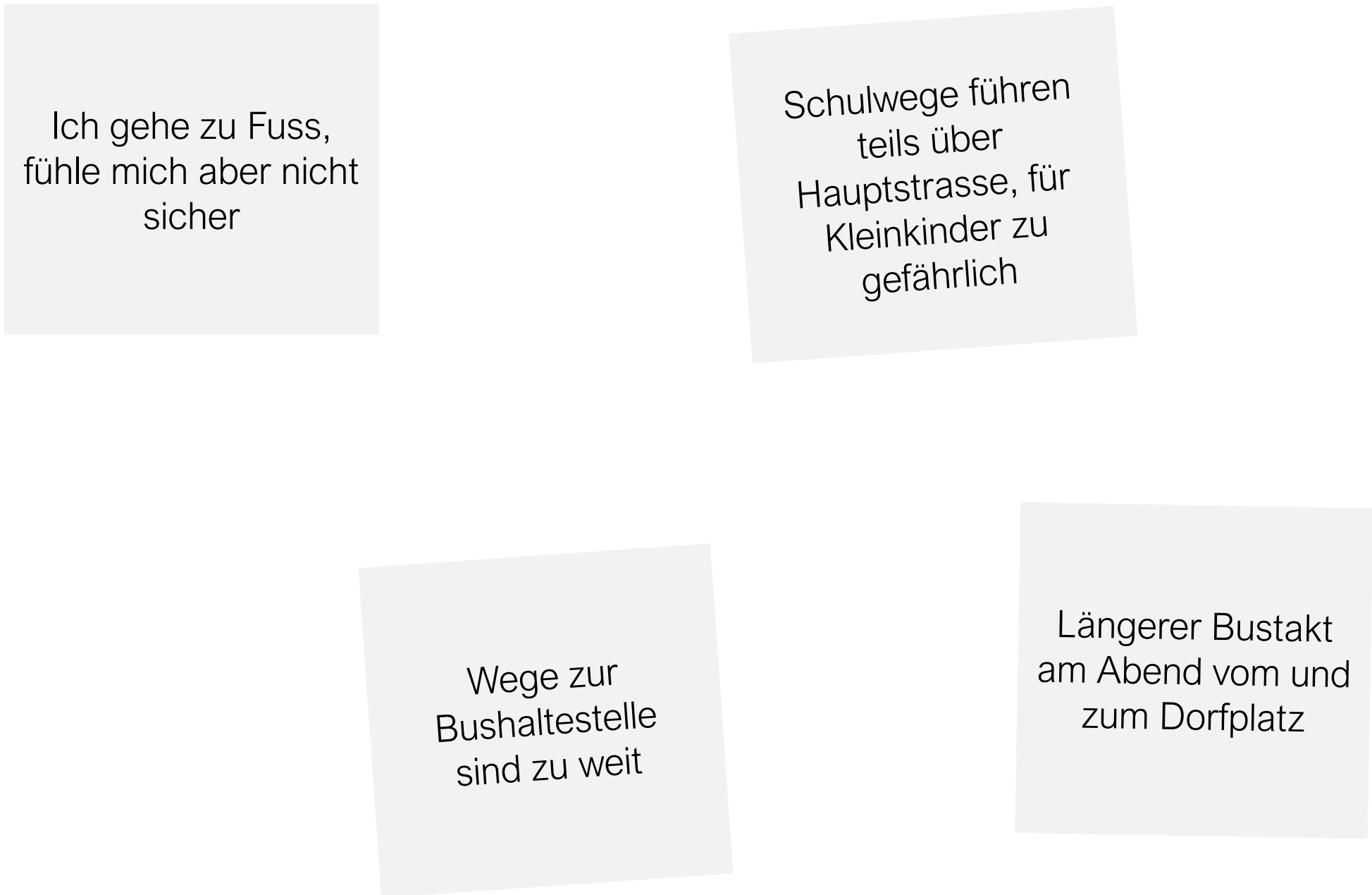
Empfindest Du die Fusswege in Diepoldsau **direkt**?



Wie beurteilst Du die **Wege zu Bushaltestellen**?



Was würde dich motivieren, häufiger zu Fuss zu gehen?



Wie funktioniert Fussverkehr in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf Gemeindeebene
- ➔ Mögliche Einschränkungen bei Kantonsstrassen



Versetze dich in diese Personen

Sind die Strassen und Wege für diese Zielgruppen fussgängerfreundlich?



„ja“



„hier nur wenn, ...“

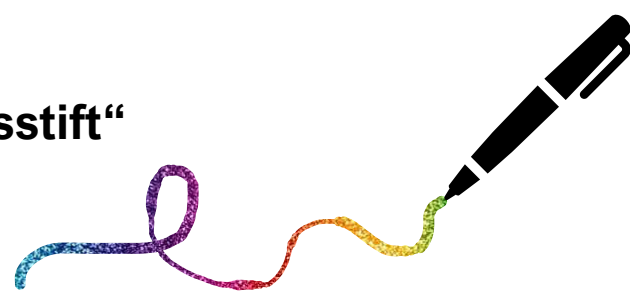
→ ergänze Idee mit Post-It!



„nein“

Wo fehlt eine Wegverbindung, die für den Fussverkehr wichtig wäre?

Zeichne mit dem „Visionsstift“ im Plan ein.



250 500 m

Strasse als öffentlicher Raum – was ist dir wichtig?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf öffentlichen Flächen im Eigentum der Gemeinde
- ➔ Weniger hoher Handlungsspielraum entlang von Kantonsstrassen

Was ist der öffentliche Raum und was gehört dazu?

- ➔ Orte, die von der **Allgemeinheit genutzt** werden können – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen.
- ➔ Flächen im **Eigentum der öffentlichen Hand** (Gemeinde, Kanton, Bund) oder durch Gesetz öffentlich nutzbar.
- ➔ Der öffentliche Raum dient sowohl der **Mobilität** als auch dem **Aufenthalt** und der **Begegnung**.

Plätze und kulturelle Räume



Verkehrsflächen



Promenaden und Wege



Spielplätze



Grünräume



Naturraum



Halböffentliche Räume:

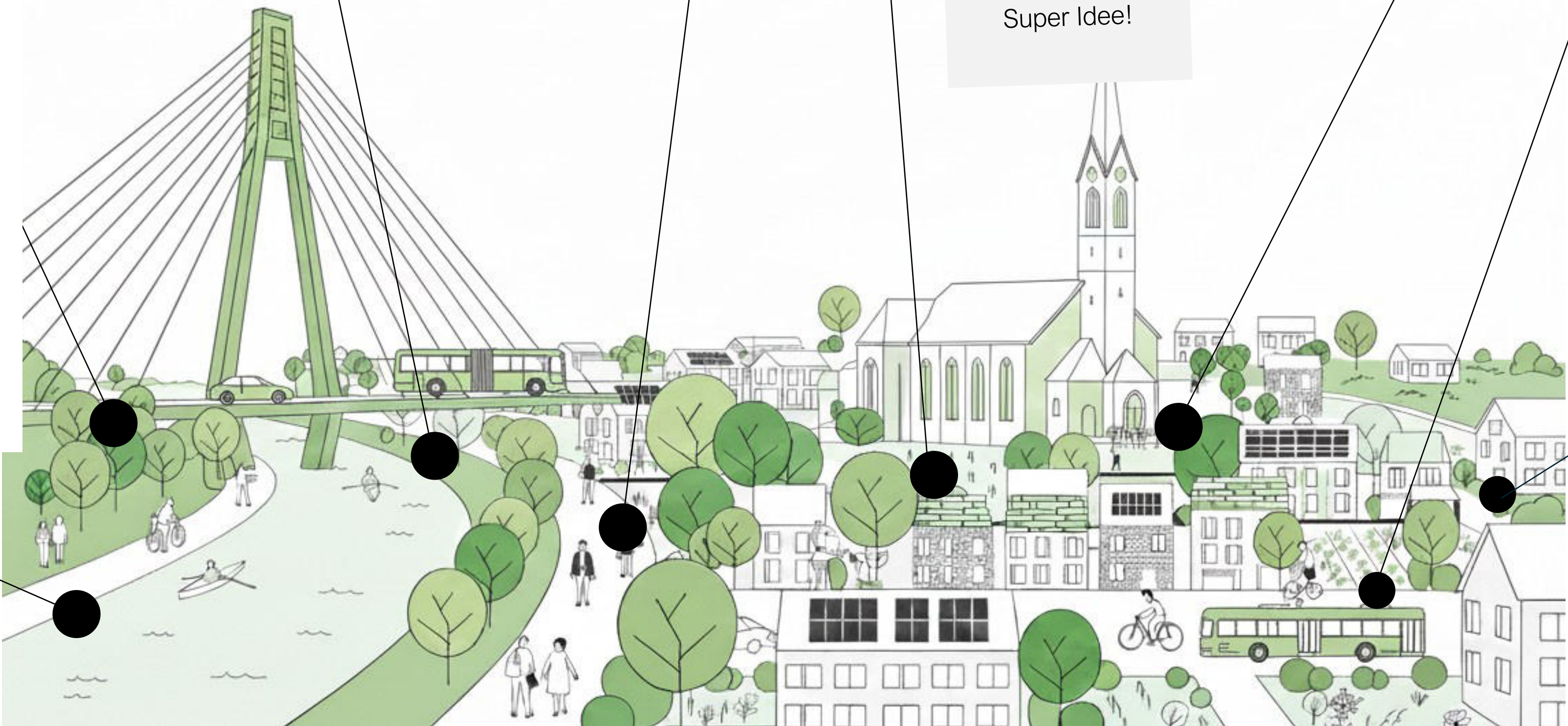
z.B. Naturraum mit begrenztem Zugang



Generell mehr davon!
Super Idee!

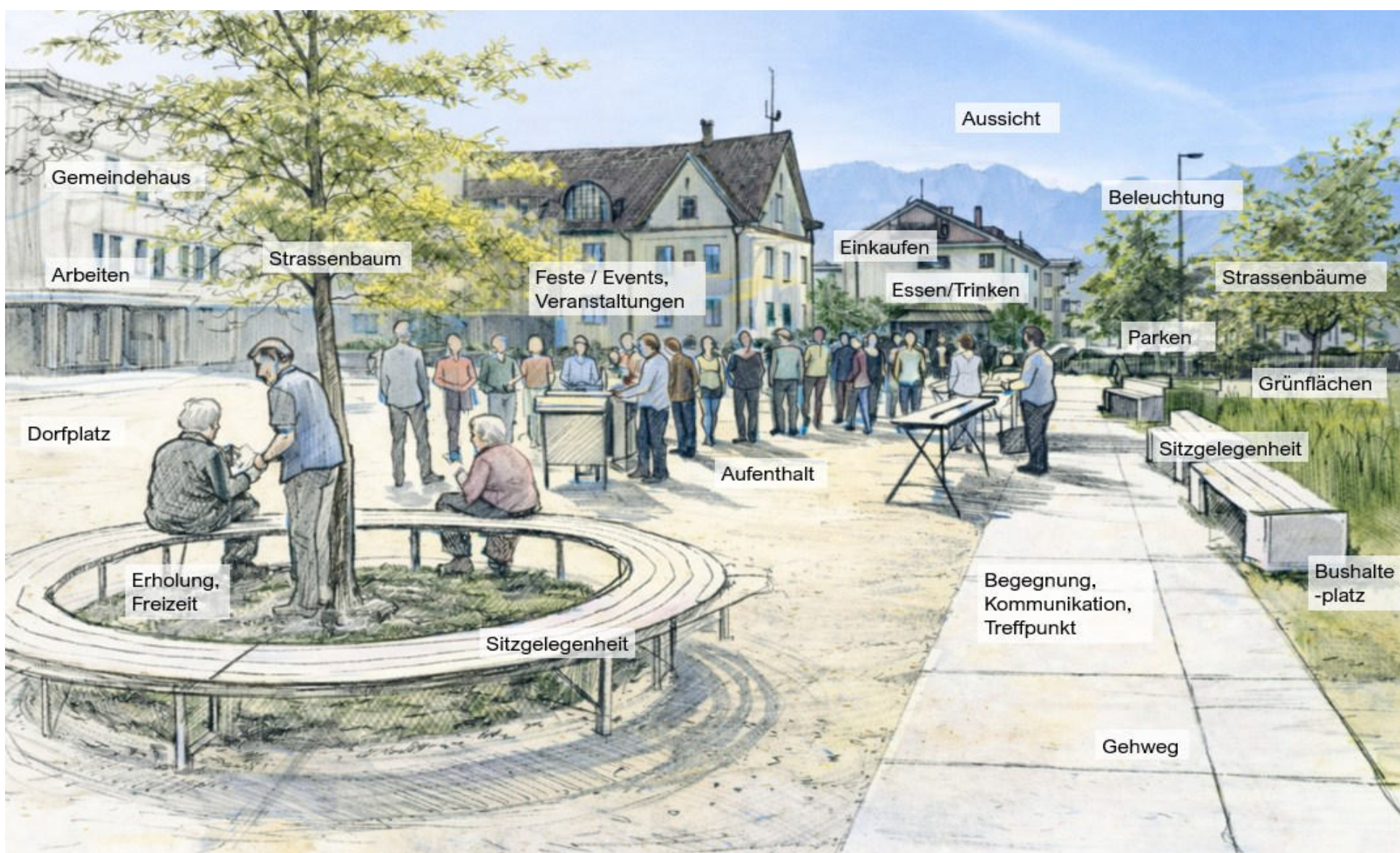
Halböffentliche Räume:

z.B. öffentlicher Durchgang auf privatem Grund



Warum ist öffentlicher Raum wichtig?

- ➔ Ist ein zentraler Faktor für **Attraktivität und Lebensqualität** und unterstützt die **nachhaltige Mobilität**: schattige Plätze, Grünflächen, Sitzmöglichkeiten sorgen dafür, dass sich Menschen gerne aufhalten, zu Fuss gehen oder Velo fahren
- ➔ Schafft soziale Begegnungen und stärkt **Gemeinschaft**: Plätze und Strassenraum als Treffpunkt
- ➔ Bietet **Sicherheitsgefühl** und Orientierung: hohe Fussverkehrsfrequenz, hohe soziale Kontrolle, Strassen und Wege werden als sicher wahrgenommen
- ➔ Hat eine **wirtschaftliche Bedeutung**: Aufenthaltsqualität schafft Frequenz und damit wirtschaftlichen Nutzen
- ➔ Prägt die **Identität** eines Ortes: Plätze mit Wiedererkennungswert, „Wahrzeichen“
- ➔ Leisten einen Beitrag zur **Klimaanpassung**: Grünflächen, Bäume und Wasser verbessern das Mikroklima, reduzieren Hitzeinseln und unterstützen Biodiversität



Strasse als öffentlicher Raum – was ist dir wichtig?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf öffentlichen Flächen im Eigentum der Gemeinde
- ➔ Weniger hoher Handlungsspielraum entlang von Kantonsstrassen

Welche Bilder könntest Du dir in Diepoldsau vorstellen? Und wo?

Ordne die Referenzbilder in Diepoldsau zu.

Welche Bilder passen für dich nicht nach Diepoldsau?

Pinne die Referenzbilder hier hin:



250 500 m

Strasse als öffentlicher Raum – was ist dir wichtig?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf öffentlichen Flächen im Eigentum der Gemeinde
- ➔ Weniger hoher Handlungsspielraum entlang von Kantonsstrassen

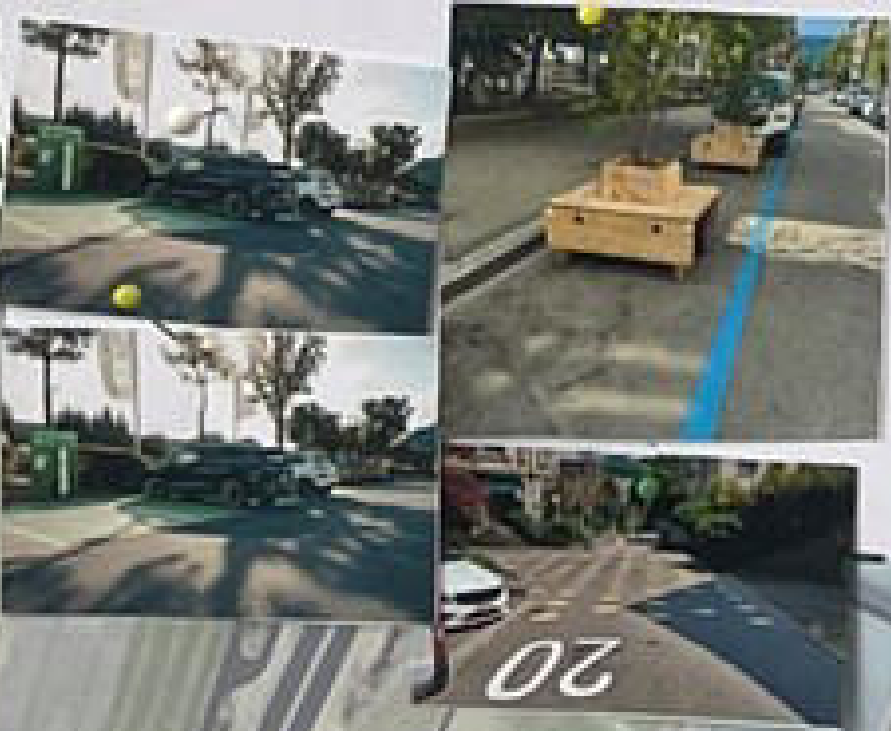
• mehr Bäume
• alte Bäume,
grasse Bäume
schützen

Welche Bilder passen in
Diepoldsau vor? Und wo?

Ordne die Referenzbilder in Diepoldsau zu.

Welche Bilder passen für dich nicht
nach Diepoldsau?

Pinne die Referenzbilder hier hin:



250 500 m

Wie funktioniert die Parkierung in Diepoldsau?

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum auf öffentlichem Grund
- ➔ Handlungsspielraum auf privatem Grund über Baureglement
- ➔ Ggf. Einschränkungen durch Vorgaben von Bund, Kanton etc.

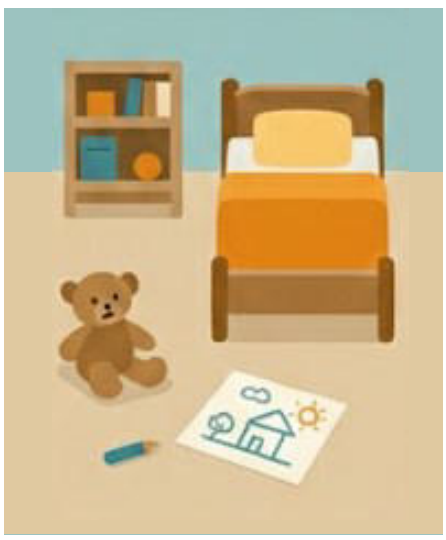
Wie wird die Parkierung grundsätzlich geregelt?

- ➔ Parkieren auf **privatem Grund**: Für jede Nutzung (Wohnen, Büro, Geschäft etc.) ist die verpflichtend zu errichtende Anzahl an Parkplätzen im Baureglement vorgeschrieben.
- ➔ Parkieren auf **öffentlichem Grund**: von der öffentlichen Hand werden zusätzlich Parkplätze angeboten, z.B.
 - in öffentlichen Parkierungsanlagen für Erledigungen, Veranstaltungen,...
 - in Quartierstrassen zur Abdeckung von Spitzen für Besuch und Anwohnerinnen und Anwohner
 - bei öffentlichen Einrichtungen und Naherholungsgebieten

Wie viel Fläche wird von einem Parkplatz beansprucht?



PKW-Stellplatz
ca. 12 m²

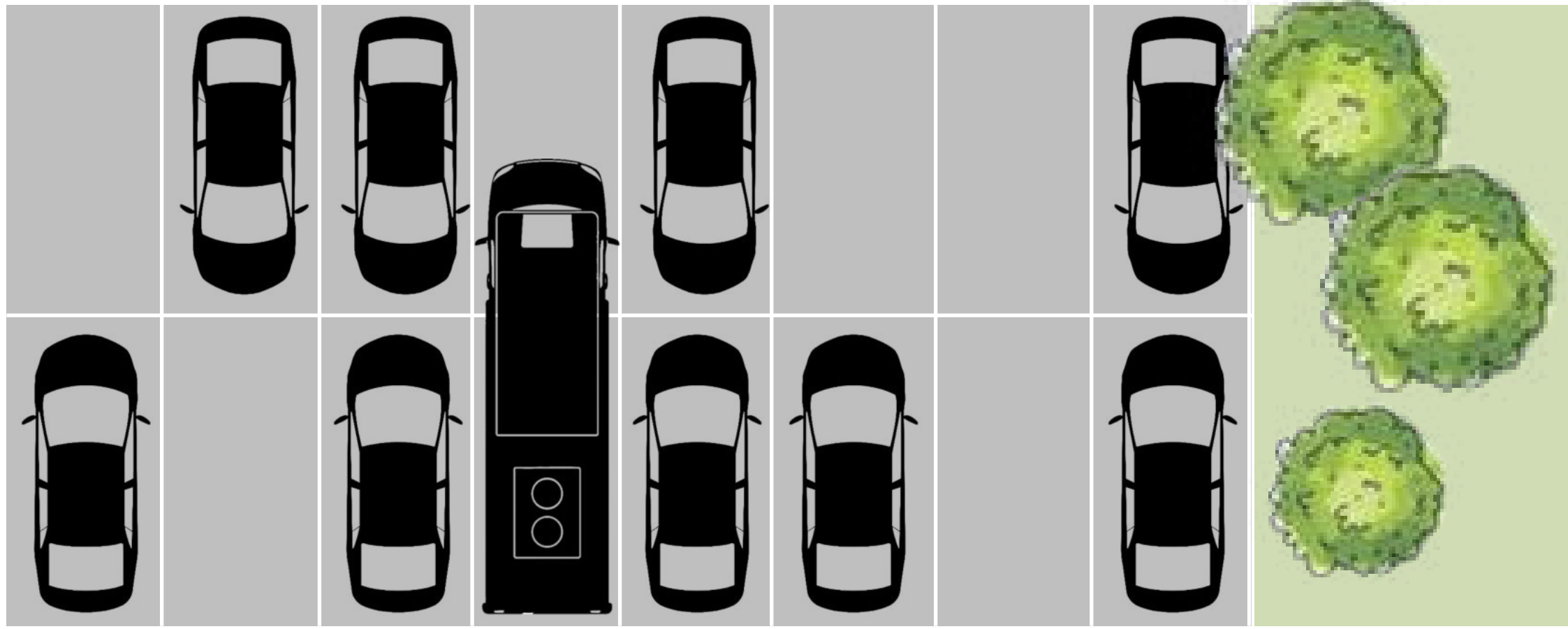


Kinderzimmer
ca. 12 m²

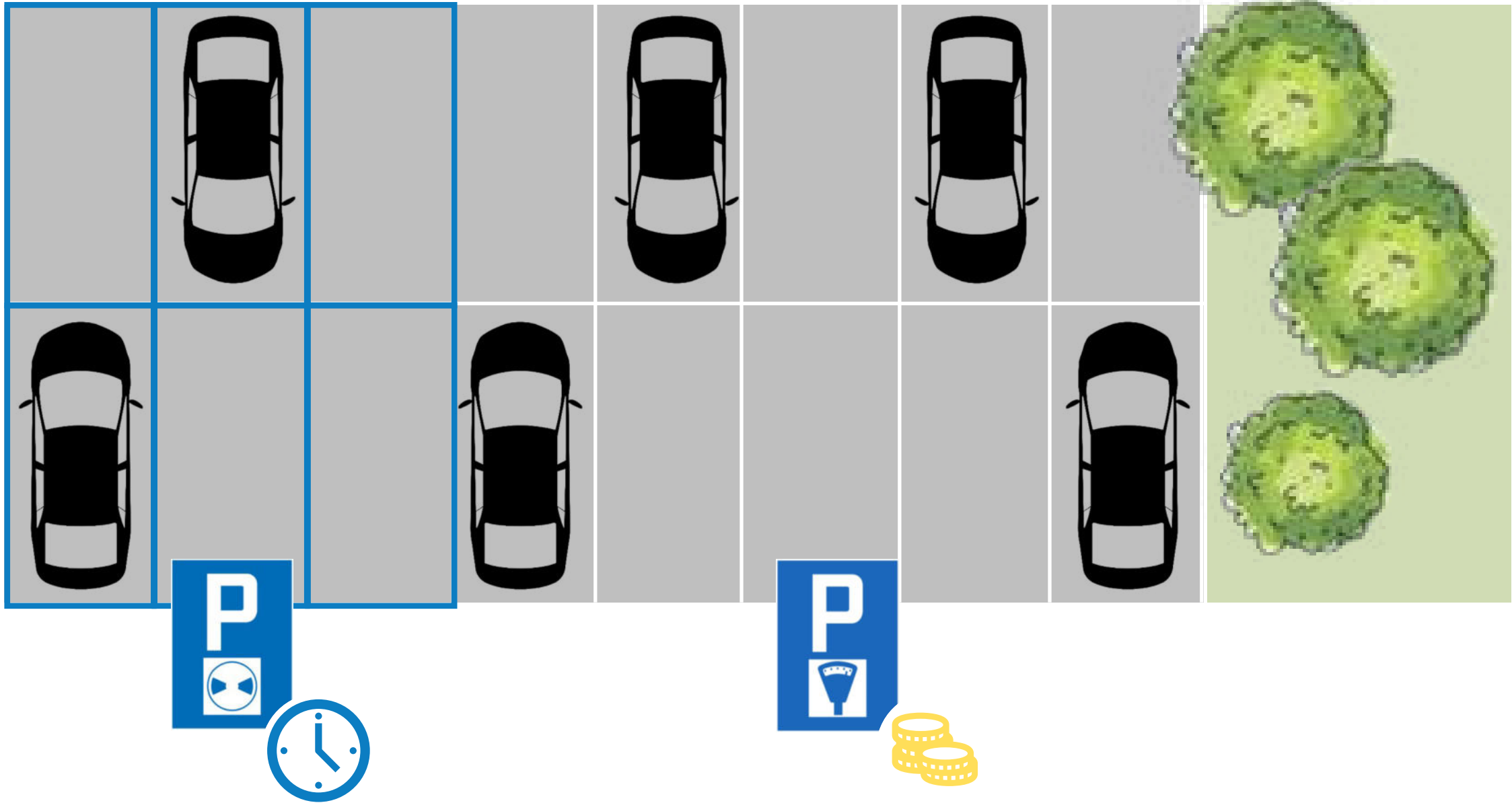


Einzelbüro
ca. 10 m²

Welche Modelle gibt es, die öffentliche Parkierung zu organisieren?



- ➔ **Keine Parkplatzbewirtschaftung**
- ➔ Empfohlenes Einsatzgebiet meist bei wenig Parkplatzdruck bzw. wenig Konkurrenz mit anderen Nutzungen
- ➔ **Auswirkungen**
 - Keine Kosten für Parkplatznutzer
 - Dauerparkierung / Langzeitparkierung, u.a. auch Anhänger, Wohnmobile etc.
 - Geringe Parkplatzverfügbarkeit – fördert Falschparkieren
 - Aus Gemeindesicht keine Kontrolle und wenig Handhabe, aber auch wenig Aufwand für Betreuung (z.B. Parkautomaten, App) etc.
 - Hohe Kosten für die Öffentlichkeit durch Bereitstellung der Infrastruktur
 - Hoher Druck auf andere Flächen und Nutzungen



- ➔ **Parkplatzbewirtschaftung**
- Zeitliche Beschränkung und / oder monetäre Bewirtschaftung**
- ➔ Empfohlenes Einsatzgebiet meist bei hohem Parkplatzdruck bzw. hoher Konkurrenz mit anderen Nutzungen
- ➔ **Auswirkungen**
 - Kosten und / oder zeitliche Beschränkung für Parkplatznutzer
 - Fördert Rotation – Lenkung der Dauerparkierung möglich
 - Höhere Parkplatzverfügbarkeit, insbesondere für kurze Erledigungen
 - Einnahmen für die öffentliche Hand – z.B. Refinanzierung der Investitionskosten möglich
 - Kontrolle und Vollzug möglich
 - Weniger Druck auf andere Flächen und Nutzungen

Was ist deine **Meinung** dazu?

Wo?

Sinnvoll?

Fair?

Kostenwahrheit?

- ➔ Hoher Handlungsspielraum für öffentliche Betriebe
- ➔ Von Seiten der Gemeinde können Rahmenbedingungen, Vorgaben usw. für Private vorgegeben werden

Mobilitätsmanagement in Diepoldsau

HANDLUNGSSPIELRAUM GEMEINDE



gering mittel hoch

- ➔ Hoher Handlungsspielraum für öffentliche Betriebe
- ➔ Von Seiten der Gemeinde können Rahmenbedingungen, Vorgaben usw. für Private vorgegeben werden

Wie bewegst Du dich zur **Arbeit / Ausbildungsstätte** fort?
Denke an deinen *zuletzt zurückgelegten* Weg
und verbinde mit Linien!



Zuhause

16

3

13

2

- Eigener Pkw
- Carsharing
- Öffentlicher Verkehr
- Velo
- Fuss
- Eigene Ergänzung ?

9

1

5

1



Arbeit / Ausbildungsstätte
z.B. Schule, Büro,
Weiterbildung

Wie bewegst Du dich in der **Freizeit** fort?
Denke an deinen *zuletzt zurückgelegten* Weg
und verbinde mit Linien!



Zuhause

12

4

24

12

- Eigener Pkw
- Carsharing
- Öffentlicher Verkehr
- Velo
- Fuss
- Eigene Ergänzung ?

10

2

8

4



Freizeit / Soziales
z.B. Fitnessstudio, Besuch bei
Bekannten, Restaurant

Wie bewegst Du dich für **Erledigungen** fort?
Denke an deinen *zuletzt zurückgelegten* Weg
und verbinde mit Linien!



Zuhause

17

2

13

5

- Eigener Pkw
- Carsharing
- Öffentlicher Verkehr
- Velo
- Fuss
- Eigene Ergänzung ?

11

2

9

2



Erledigungen
z.B. Supermarkt, Post, Bank,
Bäcker, Arztbesuch, Apotheke,
Bring- und Holdienst

Hier ist Platz für deine **Anregungen**:

➔ Wo fehlen für dich **gute Alternativen** zum Auto?

Busverbindung im
Quartier

➔ Welche **Angebote wären für dich hilfreich**, um öfter auf das eigene Auto im
Alltag und in der Freizeit verzichten zu können?

Agglo-Anstreben sollte
sein, dass alle
Industriebetriebe der
Region ein gemeinsames
Konzept verfolgen
(ähnlich SFS)

Mitfahrgelegenheit
organisieren

Bushaltestelle auf
Diepoldsauer Seite

Günstige Lasten-
Fahrräder

Ich nutze Sponti-Car,
ein grösseres
Busangebot würde
helfen

ÖV- Verbindung
Kriessern,
Montlingen, Oberriet!

Schnellere ÖV-
Anbindung nach SG
-> Bus ist
unzuverlässig wegen
dem Stau

Beilage 2: Ergänzung allgemeine Rückmeldungen

Bewertung	Text	Skizze
Positiv Idee / Anmerkung Negativ	Eingegangene allgemeine Rückmeldungen aus der ersten Beteiligungsrunde an den Tischen oder aus der bereitgestellten Einwurfbbox.	Beigelegte Skizzen, Dokumente etc.
	Ausbau ausserhalb Siedlung (Rheinauenstrasse, Wildenaustasse) statt Schleichweg, LKW-Verbindung in Industrie	
	Navis sollten nicht alle Optionen anzeigen	
	Mehr lokales Angebot (Läden)	
	Hauptachsen Tempo 40 und abseits Tempo 30	
	Danke für den Anlass. Mögliche Sofortmassnahmen sofort umsetzen!	
	Dass es diese Möglichkeit des Austauschens gibt, finde ich ganz toll! Schade wäre, wenn der Schlussbericht einfach in der Schublade vergessen ginge.	
	Zurzeit gehen meine Grossnichten und -neffen an der Hohenemserstrasse in den Kindergarten. Immer wieder höre ich Lastwagen, die hupen, wenn ich die Kleinen auf dem Trottoir zu Dritt laufen sehe. Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Deshalb würde ich ein Tempolimit 30 auch auf der Hohenemserstrasse sehr begrüssen. Das bedeutet erhöhte Sicherheit, weniger Lärmbelastung und mehr Lebensqualität für uns Anwohner	
	Ich finde es toll, dass Ihr diesen Anlass durchführt. Danke & Kompliment	
	Sehr guter sinnvoller Anlass. Wo sind die jungen Familien? Zeitpunkt? Wie holen wir sie ins Boot?	
	Guter Anlass, kompetente Organisation weckt Hoffnung.	
	Was wird wann spürbar umgesetzt – werde es wohl nicht mehr erleben. Ein Grund zum Wegziehen!	
	Lärmschutzwand für österreichische Autobahn	
	Lastwagenverkehr Fa. Greiner, Zufahrt ändern Rheinstrasse	
	Die neue Velobrücke über den Rhein ist am falschen Ort und für die Velofahrer nicht durchdacht.	
	Der Dorfplatz ist unmöglich bei Regenwetter. Zudem Kuspi-Schaukeln nicht sehenswert. Wasser läuft auch immer noch daneben!	
	Die Strassenübergänge sind für Rollstuhlfahrer und Rollatorfahrer nicht gelöst.	
	Betreffend Stau jeden Morgen vor der Brücke von Tankstelle zur Autobahn muss dringend eine Lösung gefunden werden.	
	Veloverbindungen mit Zukunftsvision - Brücken / vortrittsberechtigt und Tunnel	
	Die Regelungen der Zuständigkeiten (Bund, Kanton usw.) wurde heute betont. Das ist klar und doch provoziert es, wenn eine Kantonspolizei bestimmen kann, dass Rechtsvortritte bei der Kreuzung National + Kreuzung Kugelmass / Steigstr. / Schmitterstr. eingeführt werden. Ich möchte wissen, wer von der Bevölkerung in Diepoldsau glücklich ist damit. Viele haben mit diesen beiden Kreuzungen mit Rechtsvortritt sehr Mühe. Ich möchte Mut machen, auch auf die Bevölkerung zu hören. Ich möchte den Polizisten mal begleiten mit Fahrrad und ihn fragen, wenn er im Stau auf der Nationalkreuzung steht und dann dem Lastwagen den Rechtsvortritt lassen muss, wie er sich findet. Wir sind im Alltag von den Massnahmen betroffen und nicht die Polizei!	

Bewertung	Text	Skizze
Positiv Idee / Anmerkung Negativ	Eingegangene allgemeine Rückmeldungen aus der ersten Beteiligungsrunde an den Tischen oder aus der bereitgestellten Einwurfbbox.	Beigelegte Skizzen, Dokumente etc.
	Der Gemeinderat sollte die Bürger wahrnehmen.	
	Junge Einwohner waren "rar" an der Veranstaltung schade!	
	Tempo 30 auf Boden kennzeichnen.	
	Töfflibuben, die mit 50 km/h durch Tempo-30-Zonen fahren - mit offenen Auspuffen - ohne Helme. Davon habe ich Lärm und bei Unfällen steigt die Krankenkassenprämie	
	Warum meinen Bern und St. Gallen, was für uns in Diepoldsau gut ist / wäre?	
	Velowege auf Boden kennzeichnen.	
	Mehr Priorisierung zu Gunsten ÖV, Velo usw. "jedes 8te Auto, jedes 2te Auto"	
	Kantonsstrassen Tempo 50, übrige Strassen Tempo 30	
	Umfahrung Schmitter mit Anbindung an Autobahn mit Tunnel	
	Buslinien über alternative Routen (Neugasse und Unterdorfstrasse). Expresslinien Dorf – Bahnhof Heerbrugg und Dorf – Bahnhof St. Margrethen. Der Bus könnte im Einbahnverkehr verkehren, nicht über die Hauptachse. Eine Ampel vor der Brücke gibt dem Bus Vorfahrt.	
	Autobahnverbindung A-CH in einer Tunnel-Variante realisieren.	
	In Diepoldsau werden immer mehr Wohnblocks gebaut und Infrastruktur wird nicht angepasst.	
	Holländische Verkehrshierarchie: 1. Fussgänger, 2. Velo, 3. Auto, 4. Lastverkehr	
	Falls Zebrastreifen wegen Gesetzen nicht möglich, andere, auffällige Signalisation oder Möglichkeiten (Bsp. Widnau) prüfen	
	Vision 2050: Untertunnelung Hauptverkehrsachse	
	Mehr Fussgängerstreifen und Busspuren	
	Radarsystem für Ampeln (Rotsünder reduzieren und bestrafen)	
	Lösung gegen Durchgangsverkehr: Sämtliche Abzweiger von der Hauptstrasse nur noch für Zubringer. Kostet nur 20 Verkehrstafeln.	
	Tempo-30-Zonen kontrollieren	

Bewertung	Text	Skizze
Positiv	Eingegangene allgemeine Rückmeldungen aus der ersten Beteiligungsrunde an den Tischen oder aus der bereitgestellten Einwurfbbox.	Beigelegte Skizzen, Dokumente etc.
Idee / Anmerkung		
Negativ		
	Allgemein Autobahnezusammenschluss CH-AT (nicht durch Naturschutz)	
	Tempo-30-Zonen werden nicht eingehalten	
	Velowege weiter optimieren	
	Viele auswärtige Besuchende --> Parkplatzbewirtschaftung forcieren	
	Baustopp für Mehrwohnungsanlagen bevor Verkehrssituation nicht geregelt ist	
	Alle Brücken breiter für ÖV, Velo und Auto	
	Vision Rheininsel Schwebebahn	 ION RHEINSEL SCHWEBEBAHN VISION RHEININSEL-SCHWEBEBAHN ÖV VERBINDUNG VON DORFPLATZ DIEPOLDSDAU BIS BAHNHOF HEIDENBÜHL MIT HALTESTELLE WIDRAU BEI NEUEM DORFPLATZ ZIELE: » ALTERNATIVE IN DIEPOLDSDAUWEGWEG REDUZIEREN » ENTLASTET DIE RHEINBRÜCKEN VORTEILE: » BIS 2000 PERSONEN PRO STUNDE KÖNNEN TRANSPORTIERT WERDEN » KOSTEN NUR VON EINSTELLUNGSGESTEN KONSTRUKTION » ÖV VERBINDUNG OHNE STRASSE » VERBUNDUNG ZU EINBAUPLATZGEHÖRIGEN » VERBUNDUNG FÜR PENKELER ZUGANGSCHLUSSE ARBEITSPLATZ » VERKEHRLEBENS BEISPIELE: - IN PARIS (FRANKREICH) - IN PORTO (PORTUGAL) - IN KUPPERVALD (DEUTSCHLAND) - IN MEDLIN (SCHWEIZ) - IN RIO DE JANEIRO - IN LA PAZ (BOLIVIEN) VISION ARBEITSDIESEL IN SOLOTHURN