



23 Gemeinden 2 Nationen 1 Lebensraum Rh EIN tal

**Agglomerationsprogramm
Rheintal 5. Generation (AP5)**

30. April 2025 – Schlussversion

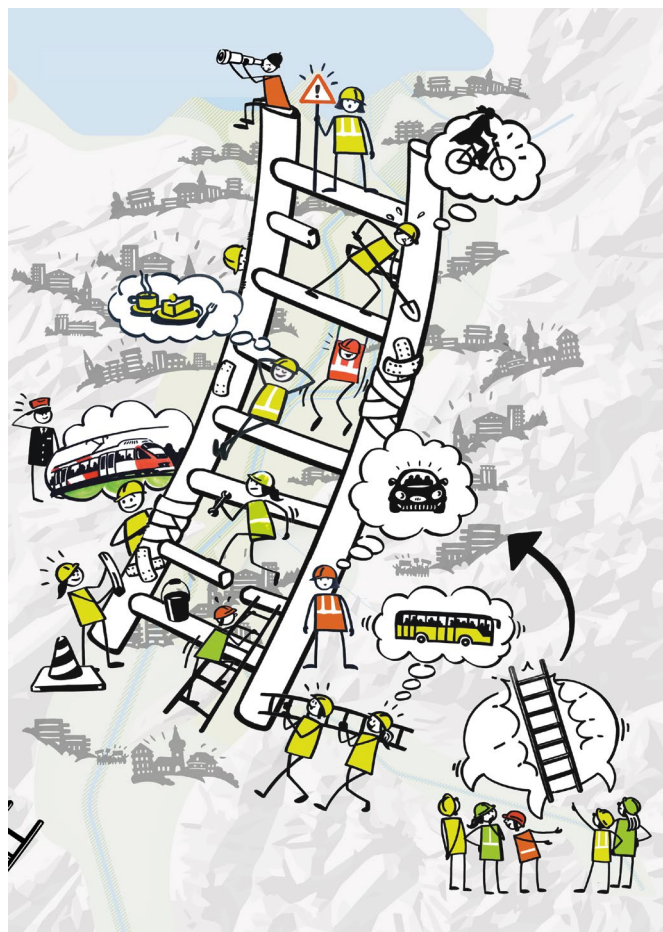
St.Galler und Vorarlberger Rheintal

Aus der Vogelperspektive wirkt das Rheintal wie ein zusammenhängender Lebensraum. Tatsache ist jedoch, dass eine Staatsgrenze dieses Tal seit Jahrhunderten durchtrennt. Dies ist eine grosse Herausforderung für eine generationenübergreifende Regionalentwicklung. Die Rheinkorrektion vor über 120 Jahren ermöglichte die gefahrlosere Besiedlung des fruchtbaren Talbodens. Damit einher ging auch ein Entwicklungsschub. So zählt das Rheintal heute zu einer der dynamischsten Wirtschaftsregionen Europas, in der gelebt und gearbeitet wird. Dabei bewegen sich die Pendlerströme vorwiegend innerhalb des Tales.

Starke Holmen – schwache Sprossen

Im St.Galler und Vorarlberger Rheintal wohnen heute über 340'000 Personen. Rund 150'000 Beschäftigte arbeiten in den ansässigen Betrieben. Die Entwicklung von Strasse und Schiene ist bis jetzt nur unzureichend aufeinander abgestimmt. Auf beiden Rheinseiten verlaufen wichtige Verkehrsinfrastrukturen parallel wie die Holmen einer Leiter, aber wichtige Querverbindungen fehlen. An diesen Sprossen müssen wir arbeiten, um unseren Raum gemeinsam weiterzuentwickeln und bestehende Verkehrsprobleme miteinander zu lösen.

Wir sind Sprossenbauer:innen!



Was ist das Agglomerationsprogramm (AP)?

Das Agglomerationsprogramm (AP) ist ein Schweizer Raumplanungsinstrument zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Alle vier Jahre können Agglomerationen ein Programm einreichen, mit dem sie zeigen, wie sich Siedlung, Verkehr und Landschaft entwickeln sollen. Der Schweizerische Bund beteiligt sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturen, die im Rahmen dieses Programmes eingereicht werden, wenn nachgewiesen ist, dass die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt ist und der Schutz der Landschaft gebührend berücksichtigt wird.

Mehr Infos beim Bundesamt für Raumentwicklung ARE:

are.admin.ch

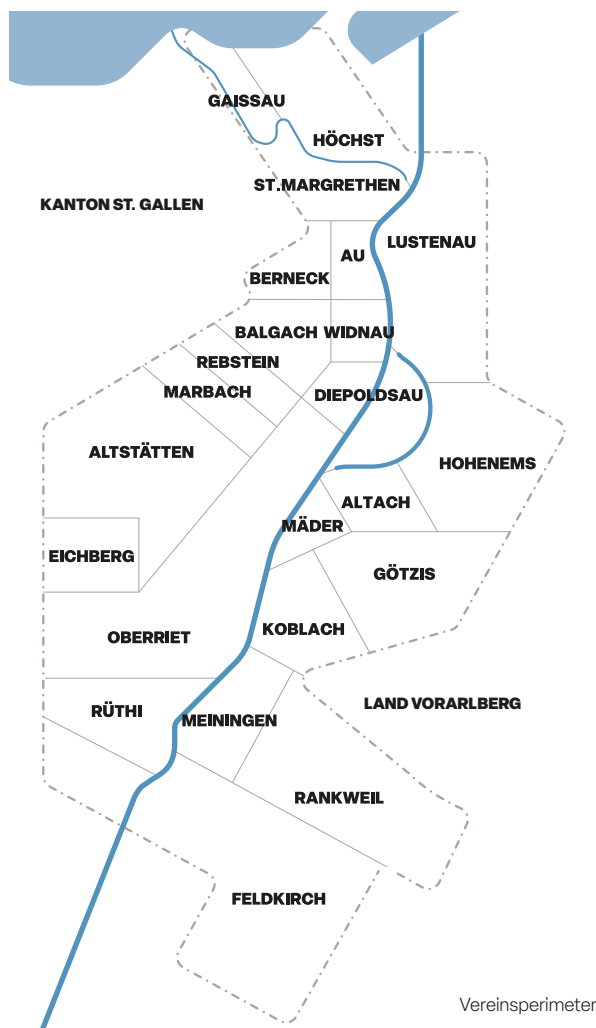
Infofilm: Was ist ein Agglomerationsprogramm

[youtube.com/watch?v=LrAh3KcTZUA](https://www.youtube.com/watch?v=LrAh3KcTZUA)

Agglomerationsprogramm Rheintal

Im Agglomerationsprogramm Rheintal nehmen die Gemeinden beidseits des Rheins, der Kanton St. Gallen und das Land Vorarlberg ihre Verantwortung wahr, um das Rheintal als einen Gesamttraum weiterzuentwickeln, damit es auch für zukünftige Generationen eine attraktive Lebens- und Wirtschaftsregion bleibt.

Die 23 Gemeinden, Kanton und Land haben sich 2016 im Verein Agglomeration Rheintal zusammengeschlossen. Der Verein ist landesübergreifend organisiert und ermöglicht eine strukturierte und enge Zusammenarbeit über den Rhein hinweg. 2021 hat der Verein das AP4 eingereicht, das mit knapp 24 Mio. Franken vom Bund gefördert wird.

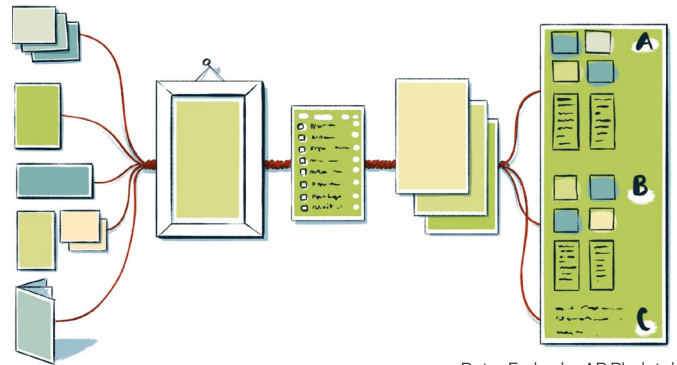


Aufbau des Agglomerationsprogramms

Roter Faden

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms richtet sich nach den Vorgaben des schweizerischen Bundes. Die Bausteine werden durch den **«Roten Faden»** zusammengehalten. Dieser steht für die vom Bund geforderte Kohärenz innerhalb des Programms.

Das Agglomerationsprogramm Rheintal besteht aus dem Hauptbericht (Teil 1a) inkl. Kartenband mit hochauflösenden Karten (Teil 1b) sowie dem Massnahmenbericht (Teil 2).



Roter Faden im AP Rheintal

Analyse



Der **Umsetzungsbericht** zeigt auf, wie die Agglomeration Rheintal bezüglich Zukunftsbild, Teilstrategien und Zielwerten der MOCA-Indikatoren* auf Zielkurs ist.

Die **Situationsanalyse** dokumentiert, wie sich das Rheintal in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft sowie Klima bis heute entwickelt hat.

Die **Trendanalyse** zeigt die Entwicklungstrends für die oben genannten Bereiche ohne das Agglomerationsprogramm und fasst sie in einer SWOT-Analyse zusammen.

➔ Hauptbericht Kapitel 2

➔ Hauptbericht Kapitel 4

➔ Hauptbericht Kapitel 5

Zukunftsbild



Struktur- und Zukunftsbild zeichnen das angestrebte Bild des Rheintals im Jahr 2040.

Das **Strukturbild** zeigt die Einbettung und das Zusammenwirken der Agglomeration Rheintal in und mit den Nachbarregionen.

Wie sich das Rheintal in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft entwickeln soll, ist im **Zukunftsbild** festgehalten.

➔ Hauptbericht Kapitel 6

Handlungsbedarf



Im **Handlungsbedarf** werden aus dem Vergleich zwischen Analyse, Entwicklungstrends und Zukunftsbild die grössten Lücken identifiziert und definiert, welche Massnahmen prioritär angegangen werden müssen.

➔ Hauptbericht Kapitel 7

Strategien

Mit den Strategien weisen wir nach, wie wir das Zukunftsbild erreichen wollen:

Die **Teilstrategie Siedlung** definiert die Siedlungsentwicklung in Abstimmung mit den übergeordneten Vorgaben und Zielen.

Die **Teilstrategie Verkehr** legt die gesamtverkehrliche Abstimmung und die strategischen Ansätze für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie den Güterverkehr fest.

In der **Teilstrategie Landschaft** ist der Umgang mit der Landschaft festgehalten.

Die neue **Teilstrategie Klima** zeigt auf, wie sich das Rheintal klimafit entwickeln soll

➔ Hauptbericht Kapitel 8

➔ Hauptbericht Kapitel 9

➔ Hauptbericht Kapitel 10

➔ Hauptbericht Kapitel 11

Massnahmen



Die Ziele und Strategien des Aggloprogramms werden mit Massnahmen in die Umsetzung gebracht. Für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr werden entsprechende Massnahmen abgeleitet und festgehalten – ebenso, welche Massnahmen durch Beiträge des schweizerischen Bundes mitfinanziert werden sollen.

➔ Hauptbericht Kapitel 12

➔ Massnahmenbericht

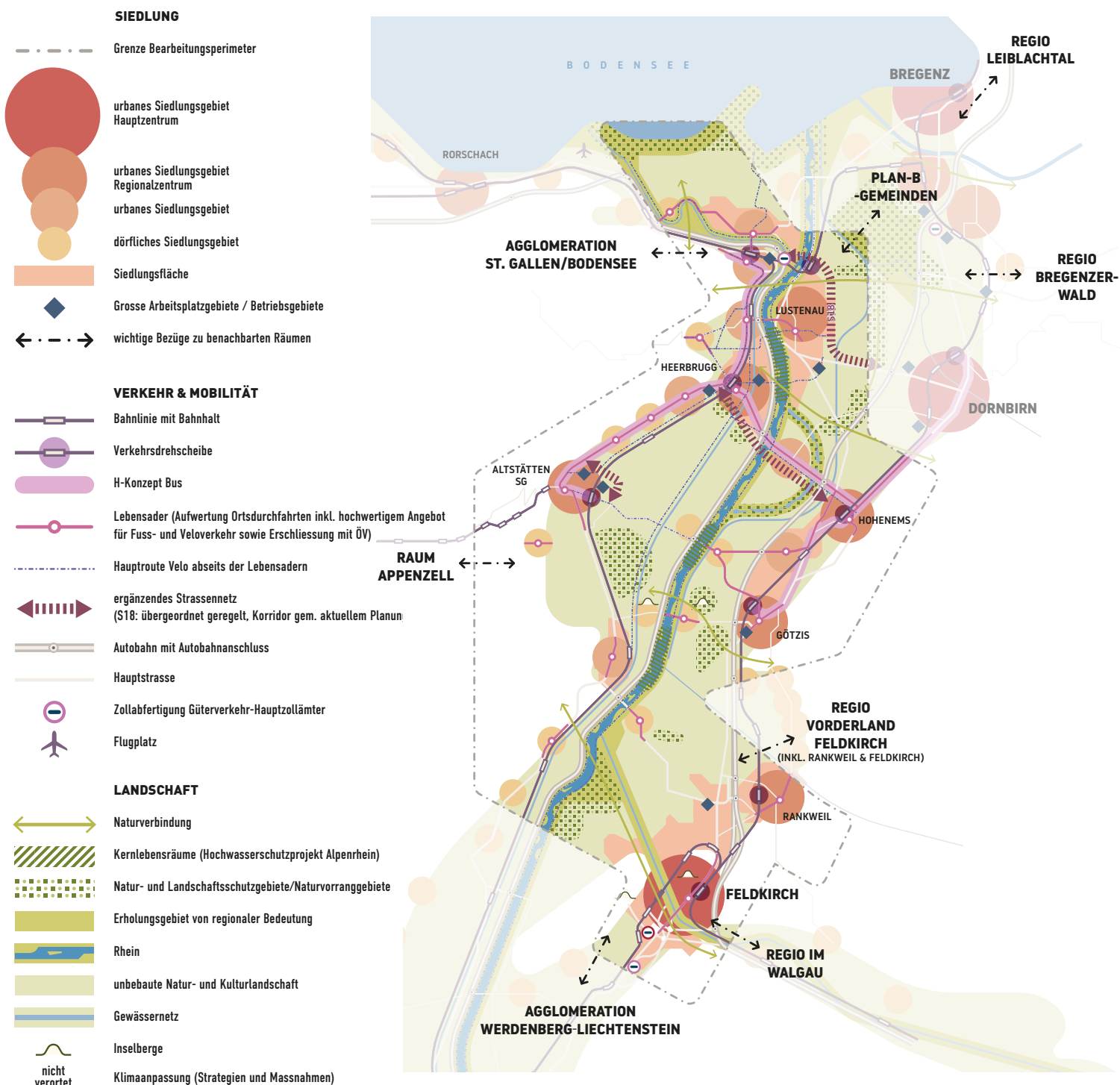
*MOCA: Monitoring und Controlling Agglomerationsprogramm

Unsere Vision oder: «Wie sieht das Rheintal im Jahr 2040 aus?»

Die Rheintaler:innen der Zukunft wohnen entweder in städtisch geprägten oder in sanft entwickelten dörflichen Gebieten. Sie nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel, je nach Zweck und Distanz. Sie kommen schnell und bequem auf gut ausgebauten Wegen zu Fuss oder mit dem Velo voran. Bus und Bahn fahren oft und das Umsteigen geht einfach und schnell. Das eigene Auto bleibt immer öfter in der Garage. Strassen und Plätze in den Gemeinden laden zum Spielen und Verweilen ein. Die Hauptstrassen, welche die Dörfer verbinden, sind Lebensadern. Sie bieten Platz für alle Menschen, egal, ob sie zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto unterwegs sind.

Das Velo wird im Rheintal sehr gerne für Alltag, Arbeit und Freizeit genutzt. Es hat sich zu einem sicheren, bequemen

und wichtigen Verkehrsmittel entwickelt. Die Rheintaler:innen und Rheintaler profitieren davon, dass die beiden Autobahnen im Unteren und im Mittleren Rheintal über zwei leistungsfähige Strassen miteinander verbunden sind. Größere Arbeitsgebiete sind über neue Entlastungsstrassen direkter mit den Autobahnen verbunden. Dadurch gibt es in den Ortszentren spürbar weniger Transitverkehr und vor allem weniger Lastwagen. Dank dem Hochwasserschutzprojekt Alpenrhein Internationale Strecke (Rhesi) sind die Rheinvorländer ökologisch aufgewertet und sehr attraktive Orte. Menschen nutzen sie, um sich zu erholen und ihre Freizeit dort zu verbringen. Und auch für die Natur mit ihren Pflanzen und Tieren gibt es mehr Platz.



Teilstrategien

Teilstrategie Siedlung

Die Siedlungsentwicklung soll konzentriert in den «urbanen» Siedlungsstrukturen und in diesen – wie auch in den «dörflichen» Gebieten – abgestimmt auf den öffentlichen Verkehr erfolgen. Innenentwicklung hat Vorrang vor der Aussenentwicklung, Einzonungen/Neuwidmungen erfolgen restriktiv und nur bei ausgewiesenem Bedarf. Für die erfolgreiche Innenentwicklung werden Bahnhofsgebiete, Entwicklungsschwerpunkte für Wohn- & Mischnutzungen bzw. Arbeitsnutzungen sowie Fokusräume Innenentwicklung & Verdichtung bezeichnet.

Wichtige Inhalte:

- Siedlungsgebiet / Langfristige Siedlungsgrenze
- Innenentwicklungsvorhaben
- Entwicklungsschwerpunkte Wohn-/Mischnutzung
- Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten
- Publikumsintensive Einrichtungen
- Flächen- und emissionsintensive Betriebe

➔ **Hauptbericht: Kapitel 8**
Strategiekarte im Kartenband

Teilstrategie Verkehr

Die Teilstrategie Verkehr zielt darauf ab, das Gesamtverkehrssystem zu verbessern. Mit Push- und Pull-Massnahmen wird das Mobilitätsverhalten hin zu einem grösseren Anteil im öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr beeinflusst. Die Verkehrssicherheit soll verbessert werden. Die Netze für die verschiedenen Verkehrsmittel werden wesensgerecht verbessert – wo für eine Aufwertung zwingend notwendig, werden zusätzliche Kapazitäten zur Entlastung der Lebensadern geschaffen. In Verkehrsdrehscheiben werden die verschiedenen Verkehrsmittel einfach und attraktiv miteinander verknüpft. Ein attraktives Angebot mit Bahn und Bus verbindet die Städte und Dörfer, auch über die Grenze. Synergiepotenziale für wirksame Vorgaben im Bereich der Parkierung werden genutzt.

Separate Teilstrategien

- Öffentlicher Verkehr
- Fuss- und Veloverkehr
- Motorisierter Individualverkehr

Wichtige Inhalte und Themen

- Push- und Pull-Strategien
- Abstimmung Entwicklungsschwerpunkte mit Verkehr
- Strassennetz wesensgerecht verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrsdrehscheiben / attraktive Umsteigeorte

➔ **Hauptbericht: Kapitel 9**
Strategiekarten im Kartenband

Teilstrategie Landschaft

Mit der Teilstrategie Landschaft sollen die landschaftlichen und ökologischen Grundelemente erhalten und aufgewertet werden. Kernelemente sind das Internationale Hochwasserschutzprojekt Alpenrhein (Rhesi), die langfristige Begrenzung der Siedlung zum Erhalt des Kulturlands sowie die Förderung der Biodiversität und der Erhalt und die Aufwertung von Naherholungsgebieten und öffentlichen Freiflächen.

Wichtige Inhalte:

- Internationales Hochwasserschutzprojekt Alpenrhein (Rhesi)
- Biotopverbund Rheintal
- Landschaftsentwicklungskonzepte
- Vernetzungs- und Landschaftsqualitätsprojekte
- Biodiversitäts- und Freiraumkonzepte
- Inanspruchnahme Fruchtfolgeflächen/Grünzone

➔ **Hauptbericht: Kapitel 10**
Strategiekarte im Kartenband

Teilstrategie Klima

Die Anpassung an den Klimawandel ist mit der konsequenten Innenentwicklung vereinbar, wenn in Ortszentren vermehrt Grünelemente, Wasser und Vegetation eingesetzt werden, um Hitzeinseln zu mildern. Den Naherholungsgebieten nahe der Siedlung und den öffentlichen Freiräumen kommt eine hohe Bedeutung zu und sie sollen gesichert werden. Wichtig ist zudem der Umgang mit den steigenden Naturgefahren sowie die Förderung der Biodiversität.

Wichtige Inhalte:

- Hitzeanpassung der Siedlungs- und Verkehrsflächen
- Hitzeangepasste Freiräume
- Klimabedingte Naturgefahren
- Biodiversität
- Hitzehotspots
- Kaltluftentstehungsgebiete /-einwirkungsbereiche
- Kaltluftleitbahnen

➔ **Hauptbericht: Kapitel 11**
Strategiekarte im Kartenband

Das Agglomerationsprogramm definiert Massnahmen in den folgenden Bereichen:

- Siedlung
- Landschaft
- Verkehr
 - _Eigenleistungen und nicht-infrastrukturelle Massn.
 - _Übergeordnete Massnahmen Verkehr
 - _Infrastrukturmassnahmen: Einzelmassnahmen
 - _Infrastrukturmassnahmen: Pauschalmassnahmen

Die Massnahmen werden aus den Teilstrategien abgeleitet. Massnahmen aus der Teilstrategie Klima sind in die Bereiche Siedlung und Landschaft integriert. Alle Massnahmen sind im Massnahmenbericht vollständig dokumentiert.

Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sind ausschliesslich Eigenleistungen. Nicht-infrastrukturelle und übergeordnete Verkehrsmassnahmen werden ebenfalls als Eigenleistungen ausgewiesen. Eigenleistungen heisst, dass die Massnahmen nicht durch den schweizerischen Bund mitfinanziert werden.

Der Fokus der Massnahmen im Bereich Verkehr liegt beim Fuss- und Veloverkehr und bei der Aufwertung der Lebensadern. Längerfristig (B- und C-Horizont) sind nebst weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume und des Fuss- und Velowegnetzes grössere Optimierungen im ÖV, Netzergänzungen mit flankierenden Massnahmen im motorisierten Individualverkehr und Verkehrsmanagement vorgesehen.

Mitfinanziert durch Bundesgelder werden ausschliesslich Infrastrukturmassnahmen im Bereich Verkehr. Unterschieden werden Einzel- und Pauschalmassnahmen (s. Box unten).

Unabhängig von der Mitfinanzierung des Bundes ist wichtig, dass alle Massnahmen umgesetzt werden. Nur so kann das Agglomerationsprogramm seine volle Wirkung entfalten. Der Bund prüft die Umsetzung der Massnahmen und kann bei ungenügendem Umsetzungsstand den Mitfinanzierungsanteil reduzieren.

Zur Priorisierung werden die Massnahmen in den A-, B- oder C-Horizont eingeteilt. Dies ist insbesondere für die infrastrukturellen Massnahmen mit Mitfinanzierung durch den Bund relevant. Massnahmen im A-Horizont sind während der Umsetzungsfrist (2028–2032) umzusetzen, um Bundesbeiträge zu erhalten. Massnahmen im B-Horizont haben noch nicht den nötigen Planungsstand und/oder Bau- und Finanzreife, dass sie kurzfristig umgesetzt werden könnten. Der C-Horizont ist der Ideenspeicher für weitere Massnahmen.

Einzelmassnahmen

Einzelmassnahmen sind grössere Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von über 5 Mio. Franken. Mitfinanziert werden können:

- Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr & ÖV
- Multimodale Drehscheiben
- Aufwertung / Erhöhung Sicherheit Strassenraum
- Kapazität Strasse (z.B. Kernentlastungs- und Umfahungsstrassen, Kapazitätsausbauten)
- Elektromobilität (z.B. öffentliche Infrastrukturen für Privatverkehr)
- Verkehrsmanagement (z.B. Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung)

Eine Einzelmassnahme in Vorarlberg kann nur mitfinanziert werden, wenn eine Wirkung auf das Verkehrssystem in der Schweiz nachgewiesen werden kann.

Pauschalmassnahmen

Kleinere Massnahmen (unter 5 Mio. Fr. Investitionskosten) können in der ganzen Agglomeration umgesetzt werden. Sie werden in Pauschalpaketen zusammengefasst:

- Fuss- und Veloverkehr (z.B. Fuss- und Velowegnetze, Veloabstellanlagen)
- Aufwertung / Erhöhung Sicherheit Strassenraum
- Aufwertung von Bushaltestellen
- Verkehrsmanagement (z.B. Lichtsignalanlagen)

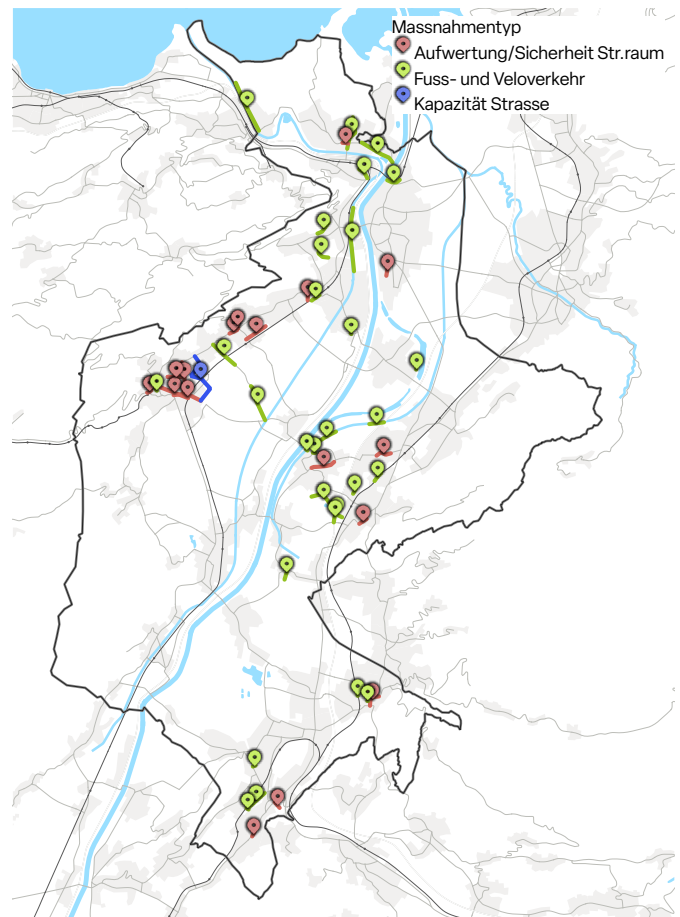
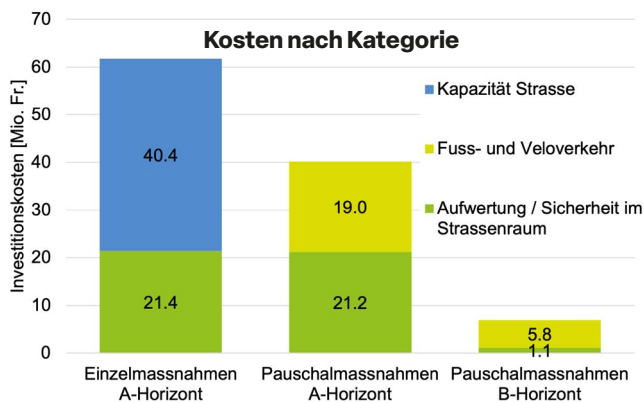
Eigenleistungen

Eigenleistungen sind infrastrukturelle Massnahmen, für die kein Antrag auf Mitfinanzierung durch den Bund gestellt wird.

Übersicht über infrastrukturelle Massnahmen

Die infrastrukturellen Massnahmen im Bereich Verkehr umfassen die folgenden grob abgeschätzten Investitionskosten:

Paket	Horizont	Kosten [Mio.]
Einzelmassnahmen	A	61.8
Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	A	19.0
Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	B	5.8
Pauschalpaket Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum	A	21.2
Pauschalpaket Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum	B	1.1
Total	A	102.0
	B	6.9
	Gesamt	108.9



Arbeitsprogramm und weiteres Vorgehen

Erarbeitung und inhaltliche Vertiefungen

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation wurde ab Mitte 2022 erarbeitet. Schwerpunkte der inhaltlichen Arbeit waren folgende Vertiefungen:

- **Siedlung**
Grundlegende Weiterentwicklung der Teilstrategie: Etablierung von Entwicklungsschwerpunkten in den urbanen Räumen zu den Themen Wohn- und Mischnutzung, Bahnhofsgelände sowie Arbeiten (Betriebsgebiete)
- **Klimawandelanpassung**
Erarbeitung eines Klimawandelanpassungskonzepts mit dem Schwerpunkt Hitze, Ergänzung des Agglomerationsprogramms um eine Teilstrategie Klima
- **Schwachstellenanalyse Fussverkehr**
Erarbeitung der fehlenden Schwachstellenanalyse in Altdorf, Mäder, Koblach, Meiningen, Höchst, Gaisau und Rankweil. Aktualisierung der bestehenden Schwachstellenanalysen in den übrigen Gemeinden
- **Parkraummanagement**
Durchführung eines Agglo-Workshops, Ausschreibung eines Prozesses Regionales Parkraummanagement Naherholung

Die Haltung der Mitgliedsgemeinden, von Kanton und Land zu den Vertiefungsthemen wurden in Agglo-Workshops zu den Themen Siedlung, Betriebsgebiete Vorarlberg, Park-

raummanagement und Klimawandelanpassung eingeholt. Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation wurden in Zusammenarbeit mit den jeweils federführenden Institutionen aktualisiert und ergänzt. Die Massnahmenblätter zu den Entwicklungsschwerpunkten im Bereich Siedlung wurden mit den betroffenen Gemeinden vorbesprochen.

Rückkopplung und Mitwirkung

Erster Meilenstein im Erarbeitungsprozess war die Rückkopplung/Vorprüfung bei Land und Kanton Ende 2023. Die Kantons- und Landesverwaltung prüften die Inhalte des Entwurfs. Die Mitglieder des Vereins Agglomeration Rheinthal (Gemeinden, Kanton, Land) konnten im Rahmen der Vernehmlassung im Frühling 2024 Stellung zum AP5 nehmen. Die Bevölkerung wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung einbezogen. Die Rückmeldungen wurden in das AP5 eingearbeitet.

Weitere Schritte

- **Einreichung** beim schweizerischen Bund: 30. Juni 2025
- **Prüfung** durch das zuständige Bundesamt und **Beschluss durch das Parlament** bis Ende 2027
- **Beginn Umsetzung der Massnahmen** im A-Horizont: 2028–2032

Kontakt

Gesamterarbeitung Agglomerationsprogramm

Sabina Saggioro, Geschäftsleiterin

sabina.saggioro@rheintal.com

+41 71 722 95 63

Elio Pescatore, Projektleiter Agglomerationsprogramm

elio.pescatore@rheintal.com

+41 71 511 35 87

Massnahmenmanagement

Romy Gaug, Verantwortliche Massnahmenmanagement

romy.gaug@rheintal.com

+41 71 511 35 86

Impressum

Verein Agglomeration Rheintal

ri.nova Impulszentrum | Alte Landstrasse 106 | 9445 Rebstein | Schweiz

T +41 (0) 71 722 95 52 | info@agglomeration-rheintal.org



Agglomeration Rheintal 

agglorheintal 

agglo.rheintal 

agglomeration-rheintal.org 

velotal-rheintal.com 