Allgemeine Rückmeldungen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Allgemeine Rückmeldungen			
1		**Antrag / Bemerkung** Sehr geehrte Damen und Herren Im Rahmen der Mitwirkung zum Projekt Fuss- und Velowegbrücke zwischen Sennwald und Ruggell möchte ich einbringen, dass der Standort der Brücke in unmittelbarer Nähe der bestehenden Kraftfahrzeugbrücke zwischen Sennwald und Ruggell aus Sicht unserer Gemeinde unglücklich gewählt ist. Es ist mir bewusst, dass viel Vorarbeit geleistet wurde, umso erstaunter bin ich, dass die Mitwirkung erst in dieser Schlussphase gestartet wird. Hätte man die Spezialgemeinden, die Parteien, die Interessensvereine, die Bevölkerung nicht viel früher in die Standortfrage einbinden sollen? Aus Sicht unserer Gemeinde wäre ein Brückenstandort ungefähr mittig zwischen den Kraftfahrzeugbrücken Haag-Bendern und Salez-Ruggell besser. Dafür bestens eignen würde sich eine Anbindung der Fuss- und Velowegbrücke über den Rhein an die Autobahnüberführung in Salez (Grundstück Nr. 3175). **Begründung**	Gemäss bisheriger Praxis wird das Mitwirkungsverfahren erst nach Abschluss der Vorprüfung durch die kantonalen Amtsstellen, d.h. auf der Grundlage des Bauprojekts, durchgeführt. Mit der Durchführung des Mitwirkungsverfahrens bereits auf Stufe Vorprojekt wurde die Bevölkerung jedoch sehr frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen. Aufgrund der erheblichen Defizite in der heutigen Führung des Langsamverkehrs sowie im Hinblick auf einen langfristig absehbaren Ausbau der Strassenbrücke auf drei Spuren führte das Büro Bänziger Partner, Buchs, im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie durch. Diese kam zum Ergebnis, dass für eine normgerechte und sichere Führung des Langsamverkehrs eine Verbreiterung der Brücke sowie deren statische Ertüchtigung unabdingbar sind. Zudem würde bei einem späteren Ausbau auf drei Spuren kein Raum mehr für den Langsamverkehr verbleiben. In der Folge wurde gemeinsam mit dem ASTRA, dem Kanton und dem Land Liechtenstein der Entscheid getroffen, den Bau einer neuen Langsamverkehrsbrücke voranzutreiben. Gestützt darauf wurde im Jahr 2023 durch das Büro verkehrsingenieure, Eschen, eine Standortevaluation durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Standorte zwischen den Gemeinden Sennwald und Ruggell geprüft und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Als Bestvariante erwies sich der Standort südlich der bestehenden Strassenbrücke. Im Rahmen der Vorstudie 2024 wurde der Standort der Bestvariante als Grundlage für den Projektwettbewerb vertieft untersucht. Dabei wurden innerhalb dieses Bereichs drei mögliche Standorte einer weitergehenden Prüfung unterzogen (vgl. hierzu Ziff. 2.2 ff. des Berichts zur Vorstudie, welcher Bestandteil der Unterlagen des Mitwirkungsverfahrens war). Unter Berücksichtigung sämtlicher

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			relevanter Rahmenbedingungen erwies sich der geplante Standort als die geeignetste Lösung. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des regionalen Langsamverkehrsnetzes geht es auch darum, bestehende Lücken zwischen den Netzen von Liechtenstein/Vorarlberg und der Schweiz zu schliessen. Mit dem Ausbau der bestehenden Brücke auf drei Autospuren würde diese Lücke manifestiert.
2		**Antrag / Bemerkung** Ich habe den Standort der Brücke aus Sicht des Radfahrer und Wanderer genauer angeschaut. Auf der Liechtensteiner Seite ist dies absolut OK, führt jedoch auch auf die beiden Dorfkreisel. Auf Schweizer Seite führt jedoch der Weg unter der bestehenden Unterführung A 13 durch. Das jetzige seitliche Bankett von ca. 1.70 ist für ein gefahrloses Kreuzen des kombinierten Verkehrs sicherlich viel zu wenig (mind. 3.00m), also müsste die Strasse verschoben werden, oder die Unterführung erweitert werden. Das Unterqueren der A13 bei LKW Verkehr ist zum Teil furcht erregend lärmig. Noch gefährlicher wird jedoch das queren der Ein-Ausfahrt A 13 Süd beim zukünftigen Kreisel, trotz geplanter Mittelinsel. Meines Erachtens sollte der Rad- und Gehweg nicht auf den Grosskreisel mit viel Schwerverkehr geführt werden. Daher schlage ich vor die beiden tollen Rad- und Fusswegnetze beidseits des Rheins an anderer Stelle zu verbinden. Optimal wäre die Querung ca. 1.7km südlicher zwischen den beiden bestehenden Rheinauffahrten Salez Obere Au und Gamprin Au, denn da wären die Anschlüsse bereits vorhanden. Zudem liegt die neue Brücke da etwa in der Mitte zwischen den Brücken	Im Rahmen des ASTRA Projekts UPlaNS Haag – Oberriet wird die Fahrbahn beim Anschluss Sennwald erneuert und umgestaltet. Im Bereich der A13-Unterführung wird der Rad- / Gehweg gemäss den vorliegenden Projektunterlagen künftig eine Breite von 4.00 m aufweisen und zusätzlich durch eine Mittelinsel von der Fahrbahn getrennt sein. Dadurch verbessert sich die Situation für den Fuss- und Veloverkehr massgeblich. Mit dem Bau einer neuen Brücke wird der Langsamverkehr ab der A13-Unterführung bis über den Rhein komplett vom motorisierten Verkehr entkoppelt, was die Sicherheit und den Komfort für den Langsamverkehr deutlich erhöht. Im Jahr 2023 wurde durch das Büro verkehrsingenieure, Eschen, eine Standortevaluation durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Standorte zwischen den Gemeinden Sennwald und Ruggell geprüft und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Als Bestvariante erwies sich der Standort südlich der bestehenden Strassenbrücke.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Haag/Bendern und Sennwald / Ruggell. Somit wäre die Brücke für Ruggell und Gamprin/ Bendern ein Gewinn. Optional könnte auch die neue Verbindungsbrücke ca. 500m nördlich der geplanten Verbindung erstellt werden, da dort die Autobahnunterquerung bereits vorhanden ist. Das wäre die optimale Verbindung der beiden Industriegebiete beidseits des Rheins, die Anschlüsse an bestehendes Wegnetz müsste jedoch noch geprüft / optimiert werden.	Im Rahmen der Vorstudie 2024 wurde der Standort der Bestvariante als Grundlage für den Projektwettbewerb vertieft untersucht. Dabei wurden innerhalb dieses Bereichs drei mögliche Standorte einer weitergehenden Prüfung unterzogen (vgl. hierzu Ziff. 2.2 ff. des Berichts zur Vorstudie, welcher Bestandteil der Unterlagen des Mitwirkungsverfahrens war). Unter Berücksichtigung sämtlicher relevanter Rahmenbedingungen erwies sich der geplante Standort als die geeignetste Lösung. Eine Brücke an einer Stelle zu errichten, welche in der Mitte von zwei Auffahrten liegt, mag zwar aus der Vogelperspektive Sinn ergeben. Wenn der Übergang allerdings nicht genutzt wird, da er von der Hauptverbindungsstrasse als Umweg empfunden wird, was bei 1,7 Kilometer sicherlich der Fall ist, hat der Übergang einen zu geringen Nutzwert.
3		**Antrag / Bemerkung** Ich habe den Eindruck, dass gestalterische Aspekte stärker gewichtet wurden als die Kosteneffizienz. Die Variante unter Einbezug der bestehenden Brücke erscheint deutlich günstiger, wurde jedoch meines Erachtens nicht ausreichend detailliert analysiert. Es entsteht der Eindruck, dass die Planung von vornherein auf den Neubau einer Brücke ausgerichtet war. Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu gewährleisten, erwarte ich, dass auch die kostengünstigere Variante gleichwertig und vertieft ausgearbeitet sowie transparent gegenübergestellt wird. **Begründung**	Aufgrund der erheblichen Defizite in der heutigen Führung des Langsamverkehrs sowie im Hinblick auf einen langfristig absehbaren Ausbau der Strassenbrücke auf drei Spuren führte das Büro Bänziger Partner, Buchs, im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie durch. Diese kam zum Ergebnis, dass für eine normgerechte und sichere Führung des Langsamverkehrs eine Verbreiterung der Brücke sowie deren statische Ertüchtigung unabdingbar sind. Zudem würde bei einem späteren Ausbau auf drei Spuren kein Raum mehr für den Langsamverkehr verbleiben. In der Folge wurde gemeinsam mit dem ASTRA, dem Kanton und dem Land Liechtenstein der Entscheid getroffen, den Bau einer neuen Langsamverkehrsbrücke voranzutreiben. Die Vorstudie CWZ 2024 (vgl. dazu Ziff. 2.2 ff. des Berichts zur Vorstudie, der Bestandteil der Unterlagen des Mitwirkungsverfahrens war) hat zudem die Lösung mit einem an der Strassenbrücke aufgehängten Steg erneut geprüft. Diese weist gegenüber einem Neubau wesentliche Nachteile hinsichtlich

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			Nutzungsqualität, Linienführung, Abhängigkeit von künftigen Brückensanierungen und Projektrisiken auf. Die Wahl einer separaten Fuss- und Veloverkehrsbrücke basiert deshalb auf einer umfassenden technischen Beurteilung und nicht auf gestalterischen Überlegungen. Sie stellt die langfristig zweckmässigste und zukunftsfähigste Lösung mit bedeutender Entflechtung der Nutzungen dar.
4		**Anträge** Projektvorschlag: Der Standort der vorgegeben Langsam-Verkehrsbrücke ist zu prüfen. Projektvorgabe Standort Autobahnüberführung Süd. Möglichkeit Autobahn- Unterführung Reitplatzstrasse Nord. Der Anschluss nach Salez – Sennwald muss umgeplant werden, es darf nicht sein, dass ein Langsamverkehrsweg in einer Autobahneinfahrt mündet. Es ist prüfen, ob unter dem Autobahndamm ein Velotunnel erstellt werden kann. Es ist planerisch aufzuzeigen wie der Bahnhof Salez mit dem Langsamverkehrs Weg erschlossen wird. Es ist aufzuzeigen, wie der Gewerbepark Wiedermoos erschlossen wird. **Begründung** Der geplante Anschluss unter die Autobahnbrücke Süd, Richtung Salez- Sennwald ist aus unserer Sicht nicht bewilligungsfähig. Der Fuss- und Veloweg würde direkt in der Hauptverkehrssache Autobahnanschluss Buchs und in der Zufahrt Industriegebiet Sennwalder- Au enden. Dieser Verkehrskonten ist schon mit einem	Im Rahmen des ASTRA Projekts UPlaNS Haag – Oberriet wird die Fahrbahn beim Anschluss Sennwald erneuert und umgestaltet. Im Bereich der A13-Unterführung wird der Rad- / Gehweg gemäss den vorliegenden Projektunterlagen künftig eine Breite von 4.00 m aufweisen und zusätzlich durch eine Mittelinsel von der Fahrbahn

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		PW oder Lastwagen gefährlich, mit dem Velo oder zu Fuss nicht auszudenken. <u>Variante: Projektvorgabe Unterführung Süd</u> Es besteht die Möglichkeit unter dem Autobahndamm ein Fuss- und Velotunnel zu bauen. <u>Variante: Unterführung Reitplatzstrasse Nord</u> Es besteht die Möglichkeit die Langsamverkehrs-Brücke nach Norden zu verschieben und die Unterführung bei der Reitplatzstrasse zu nutzen. Gesamthaft muss aufgezeigt werden wie der Langsamverkehr weitergeführt wird. Anschluss an den Bahnhof Salez und an den Gewerbepark Widdermoos Sennwald.	getrennt sein. Dadurch verbessert sich die Situation für den Fuss- und Veloverkehr massgeblich. Mit dem Bau einer neuen Brücke wird der Langsamverkehr ab der A13-Unterführung bis über den Rhein komplett vom motorisierten Verkehr entkoppelt, was die Sicherheit und den Komfort für den Langsamverkehr deutlich erhöht. Im Jahr 2023 wurde durch das Büro verkehrsingenieure, Eschen, eine Standortevaluation durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Standorte zwischen den Gemeinden Sennwald und Ruggell geprüft und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Als Bestvariante erwies sich der Standort südlich der bestehenden Strassenbrücke. Die Erschliessung des Bahnhofs Salez sowie des Gewerbegebiets Widdermoos erfolgt grundsätzlich über das bestehende, bzw. sich in Planung befindliche Fuss- und Velowegnetz. Zusammen mit dem Kantonsprojekt, welches eine Langsamverkehrsverbindung an der Hofstrasse vorsieht und der Umgestaltung des Anschlusses Sennwald durch das ASTRA sowie der geplanten Fuss- und Veloverkehrsbrücke Sennwald – Ruggell wird eine wichtige Lücke für den Langsamverkehr im Dreiländereck geschlossen. Die Gemeinde konnte sich während des Variantenstudiums des ASTRA einbringen und hat seinerzeit den Antrag gestellt, im Bereich des westlichen Kreisels eine Unterführung zu bauen. Dies wurde vom ASTRA abgelehnt, da einerseits zu hohe Kosten zu erwarten

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			wären und andererseits Unterführungen, insbesondere für Frauen zu gewissen Tageszeiten Unsicherheiten auslösen können. Es ist vorgesehen, die Langsamverkehrsverbindung von der Hofstrasse in Richtung Norden neu auf der östlichen WBK-Strasse zu führen, statt entlang der verkehrsträchtigen Simon Frick-Strasse. Diese Verbindung wird in Zusammenhang mit dem Geh- und Radwegprojekt Hofstrasse des Kantons ausgeführt. Die Brücke über den Rhein wird benötigt, weil aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme ein zukünftiger Ausbau der Strassenbrücke auf drei Spuren absehbar ist.
5		**Bemerkung 1 - Anhebung der Dammkrone/der bestehenden Rampen** Plan Nr. 01.14, Stand 31.03.2026 Es werden die projektierten Hohen in Meter über Meer angegeben. Die Höhen des bestehenden Terrains fehlen. **Anträge 1** Insbesondere im «Längsprofil Dammweg Sennwald (Anpassung) 1:250/125» und «Längsprofil Rampen zu Vorgrundweg 1:250/125» ist die Abweichung des projektierten Terrains zum bestehenden Terrain zu vermassen. Alternativ können auch die Terrainhöhen des Bestands in Meter über Meer angegeben werden. **Bemerkung 2 – Entwässerung** Plan Nr. 01.15, Stand 31.03.2026 Das Entwässerungskonzept sieht vor, dass Regenwasser von den Einlaufschichten über Fallrohre in den Rhein geleitet wird. Das Wasser aus den vier am nächsten zu Sennwald liegenden Einlaufschiachten würde auf den Damm bzw. das Widerlager	Die Höhenkoten des bestehenden Terrains werden in den nächsten Projektunterlagen ergänzt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		abtropfen. Eine Versickerung bzw. ein konzentriertes Ableiten von Wasser auf/in den Damm verursacht Vernässungen des Dammkörpers bzw. es ist mit und Erosionsrinnen auf der Dammoberflache zu rechnen. Das Problem dürfte auch auf Ruggeller Seite bestehen und sollte analog entschärft werden.	
		Anträge 2	
		Das Wasser aus den vier betreffenden Schächten ist in die Kanalisation abzuleiten oder muss mit Rohren in Richtung Rheinmitte abgeführt werden. Ein Abtropfen/Einleiten in/auf den Damm ist nicht zulässig.	Die Entwässerungsschächte werden so angeordnet, dass keine Erosion respektive Vernässungen im Hochwasserschutzdamm verursacht werden. Die Einteilung wird entsprechend angepasst.
		Bemerkung 3 – Rohrleitungen im Dammkörper	
		Rohrleitungen in Hochwasserschutzanlagen stellen immer einen Schwachpunkt derselben dar.	
		Dies hat sich auch bei mehreren Dammbrüchen in Niederösterreich im Herbst 2024 wieder gezeigt.	
		Anträge 3	
		Das Verlegen von Rohren (Leerrohre für die Beleuchtung und allenfalls auch Rohre für die Abführung von Regenwasser) in den Dämmen oder durch Dämme hindurch muss vom Geotechniker geplant werden. Insbesondere auf die Abstimmung der Rohrumhüllung auf das umgebende Material ist grossen Wert zu legen. Rohrleitungsgräben missen unter Umständen in regelmässigen Abständen durch Beton- oder Lehmriegel abgedichtet werden.	Die Leerrohre für die Beleuchtung werden innerhalb der Fundationsschicht des Strassenkörpers geführt und liegen über dem Wasserspiegel EHQ_b von 439.6 m ü.M. Damit wird eine Schwächung des Dammes in Bezug auf dessen Dichtigkeit infolge der Rohrleitungen ausgeschlossen.

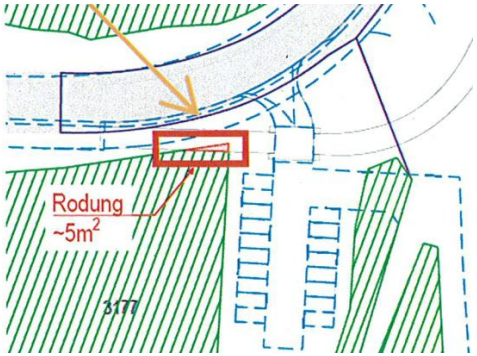
ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bemerkung 4 – Teilstrassenplan Plan Nr. 01.24, Stand 31.03.2026 Der Dammkronenweg (Rheindammweg, Strassennummer W201) ist als Gemeindeweg 2. Klasse klassiert. Gemäss dem vorliegenden Teilstrassenplan ist vorgesehen, die neue Rampe von der Unterführung unter der A13 hindurch bis zur neuen Brücke und auch die Brücke an sich ebenfalls als Gemeindeweg 2. Klasse zu klassieren. Zufahrt und Brücke werden ausserdem als Wanderweg und Radweg mit Hartbelag gekennzeichnet. Allein schon das Planen einer Beleuchtung zeigt, dass die Verbindung gegenüber anderen Radwegen eine herausragende Wichtigkeit haben muss. Die neue rheinquerende Verbindung hat eine überörtliche Bedeutung. Wir verweisen auch auf die Mitwirkung des Rheinunternehmens zum Gemeindestrassenplan und FWR-Plan der Gemeinde Sennwald vom 17.12.2025.	
		Anträge 4 Die Brücke samt neuer Rampe ist gemäss Art. 8 und 9 StrG (SGS 732.1) als Gemeindeweg 1. Klasse zu klassieren. Mit einer Klassierung als Weg 1. Klasse ist auch die Zuständigkeit für den Betrieb und baulichen Unterhalt eindeutig geregelt.	Der Unterhalt der Rampe zur Brücke wird durch die Gemeinde Sennwald sichergestellt. Der Unterhalt der Brücke erfolgt durch die Gemeinden Sennwald und Ruggell. Eine Klassierung als Gemeindeweg 1. Klasse ist nicht vorgesehen, sondern soll wie der best. Rheindammweg W201 - wie im Projekt vorgesehen - als Gemeindeweg 2. Klasse klassiert werden. Bezüglich des Unterhalts verweisen wir auf Art. 54 Abs. 1a^{bis} Strassengesetz, welcher wie folgt lautet: «Die politische Gemeinde besorgt den Unterhalt der Fuss-, Wander- und Velowege, soweit keine anderweitige Unterhaltspflicht besteht.»

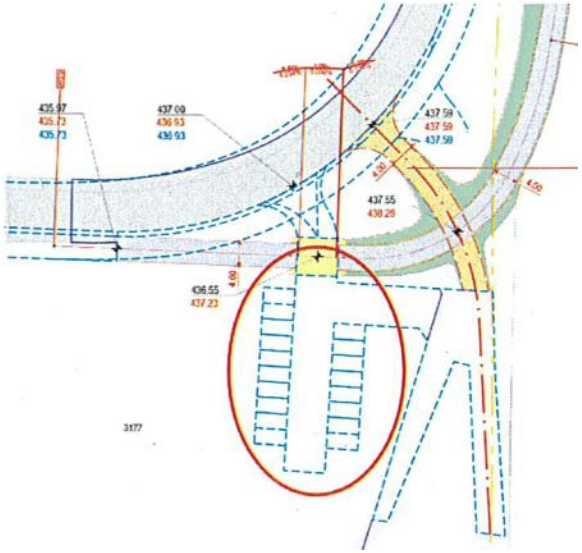
ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bemerkung 5 – Kugelbunker Technischer Bericht Nr. 01.07, Stand 31.03.2026, Kapitel 5.1 Auf Seite Sennwald sind gemäss unseren Unterlagen mehrere Kugelbunker im Damm. Jeweils einer dieser Bunker befindet sich nördlich und südlich des geplanten Aufenthaltsraums/Widerlagers.	Dies bedeutet, dass Velowege grundsätzlich durch die Gemeinde zu unterhalten sind, unabhängig von ihrer Klassierung, sofern keine anderweitige Unterhaltsregelung besteht.
		Anträge 5 Lage und Ausdehnung der unterirdischen Bauwerke sind zu erheben. Es ist zu prüfen, ob die Bunker im Zusammenhang mit dem Brückenneubau entfernt werden müssen oder ob eine nachträgliche Entfernung ohne Zusatzaufwände für die Sicherung von Bauteilen des hier zur Mitwirkung stehenden Projekts möglich bleibt.	Die Schächte / Kleinbunker sind nicht mehr in Betrieb und werden nach Rücksprache mit der Eigentümerin armasuisse im Zuge der Bauarbeiten rückgebaut, sofern sie durch das Projekt tangiert werden. In der nächsten Projektphase wird geprüft, welche der vorhandenen Kugelbunker durch das Projekt tangiert werden.
		Bemerkung 6 – Pflegeplan Technischer Bericht Nr. 01.07, Stand 31.03.2026, Kapitel 5.4.2 Im Rahmen des Bauvorhabens soll ein Pflegeplan erstellt werden. Das Rheinunternehmen erarbeitet aktuell ein Pflegekonzept für den Alpenrhein (Schweizer Rheinseite, Bad Ragaz bis St. Margrethen), welches im Anschluss zu einem Pflegeplan weiterentwickelt werden soll.	
		Anträge 6 Der Pflegeplan des Brückenprojekts ist zwingend auf das Pflegekonzept des Rheinunternehmens abzustimmen	In den nächsten Projektphasen wird die Ausarbeitung des Unterhalts- und Pflegekonzepts mit dem Rheinunternehmen abgestimmt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bemerkung 7 – Installationsplätze Technischer Bericht Nr. 01.07, Stand 31.03.2026, Kapitel 5.4.1 Es werden gewisse Aussagen zur Befestigung der Installationsflächen und die für den Bau benötigten Baupisten gemacht. Ein Lageplan fehlt.	
		Anträge 7 Installations- und Verkehrsflachen, sowie fixe Installationen (Baubaracke etc.) sind auf einem Lageplan zu bezeichnen. Neben der benötigten Fläche in Quadratmetern ist auch der entsprechende Kofferaufbau kenntlich zu machen.	In den nächsten Projektphasen werden die Installationsflächen, die Baustellenzufahrten sowie die vorgesehenen Belags- und Kofferaufbauten in den Projektunterlagen dargestellt.
		Bemerkung 8 – Landerwerbsplan Für die beanspruchten Flächen ist frühzeitig eine Vereinbarung mit der Grundeigentümerin abgeschlossen werden.	
		Anträge 8 Die Grundeigentümerin akzeptiert einzig die Regelung über einen Dienstbarkeitsvertrag. Gegen einen Erwerb der dauerhaft genutzten Flächen wird sich das Rheinunternehmen wehren. Der Entwurf der Dienstbarkeit ist frühzeitig zwischen der Bauherrschaft, der Grundeigentümerin und in Zusammenarbeit mit der Dienststelle Grundstücksgeschäfte des Kantons St. Gallen auszuarbeiten.	In der nächsten Projektphase werden die erforderlichen Dienstbarkeits- und Grundeigentümervereinbarungen zur Regelung des dauerhaften und temporären Flächenbedarfs erarbeitet.
		Anträge 9 Im Dienstbarkeitsvertrag ist unter anderem auch der Umgang mit temporär genutzten Flächen, die Nachsorge der rekultivierten Flächen inkl. Neophytenbekämpfung und der Unterhalt während der Betriebsphase zu regeln.	In der nächsten Projektphase werden die Vereinbarungen für die temporären Flächeninanspruchnahmen ausgearbeitet. Die in der Stellungnahme genannten Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Rekultivierung, Neophytenbekämpfung und Unterhalt, werden dabei berücksichtigt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
6		**Bemerkung 1** Grundsätzlich erscheint das Projekt, soweit der Nationalstrassenperimeter betroffen ist, als schlüssig und nachvollziehbar	
		Bemerkung 2 Bauvorhaben Dritter im Bereich der Nationalstrassen dürfen die Sicherheit des Strassenverkehrs, die Zweckbestimmung der Anlage und einen allfälligen künftigen Ausbau der Strasse nicht beeinträchtigen (Art. 30 Abs. 2 NSV). Im Weiteren ist sicherzustellen, dass keine Infrastrukturelemente (Leitungen, Rohre und dergleichen) der Nationalstrasse und/oder Dritter tangiert oder gar beschädigt werden.	Der Hinweis wird aufgenommen.
		Bemerkung 3 Das Langsamverkehrsprojekt ist so zu planen und auszuführen, dass weder während der Bauausführung noch im Endzustand Beeinträchtigungen der Infrastruktur der Nationalstrasse oder des Nationalstrassenverkehrs entstehen.	Der Hinweis wird aufgenommen.
		Bemerkung 4 Aus Sicht des ASTRA handelt es sich hierbei um ein Drittprojekt. Die Koordination zwischen dem Drittprojekt und dem Nationalstrassenprojekt «N13/28, 32 UPlaNS Haag – Oberriet» (Projektleiter Jens Heckmann, jens.heckmann@astra.admin.ch) ist weiterhin sicherzustellen. Die projektbezogenen Schnittstellen sind entsprechend abzugleichen und verbindlich abzustimmen.	In den nächsten Projektphasen wird das Projekt der Strassenanschlüsse mit dem ASTRA weiter abgestimmt. Dabei werden die projektbezogenen Schnittstellen koordiniert und die entsprechenden Anforderungen berücksichtigt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bemerkung 5 - Anträge Langsamverkehrsflächen, die neu auf Nationalstrassenparzellen erstellt werden sollen, sind zwingend normkonform sowie nach den einschlägigen Regeln der Baukunde zu planen und auszuführen. Für die neuen Langsamverkehrsflächen auf der Nationalstrassenparzelle Nr. 3177, Sennwald, ist zu gegebener Zeit mit der Abteilung Erhaltungsplanung der ASTRA-Filiale Winterthur eine Objektvereinbarung abzuschliessen. Darin sind die Eigentumsverhältnisse sowie die Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt verbindlich zu regeln. Das ASTRA übernimmt die Langsamverkehrsflächen nicht in sein Eigentum. Diese verbleiben im Eigentum der Gemeinde bzw. der Agglomeration Werdenberg–Liechtenstein. Betrieb, Instandhaltung und Unterhalt obliegen vollständig der Gemeinde bzw. der Agglomeration; das ASTRA übernimmt hierfür keinerlei Verantwortung.	In der nächsten Projektphase wird die erforderliche Objektvereinbarung mit dem ASTRA erarbeitet. Die Eigentumsverhältnisse sowie die Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt werden darin verbindlich festgelegt.
		Bemerkung 6 Seitens ASTRA wird grundsätzlich empfohlen, neue Langsamverkehrsverbindungen – auch ausserhalb der Nationalstrassenparzellen – normkonform (vor allem im Hinblick auf die erforderlichen Breiten) zu gestalten und die einschlägigen Vollzugshilfen des ASTRA für den Veloverkehr anzuwenden.	Der Hinweis wird aufgenommen.
		Bemerkung 7 - Anträge Ein allfälliges Rodungsgesuch (ca. 5 m² Waldfläche) ist durch das ASTRA als Grundeigentümer zu unterzeichnen.	Gemäss Stellungnahme des Kantonsforstamts wird die vorliegende Rodung als «nichtforstliche Kleinbaute und -anlage im Wald» eingestuft. Diese wird im Rahmen einer forstrechtlichen Zustimmung bewilligt, welche in Aussicht gestellt wurde.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			
		Bemerkung 8 - Anträge Der vorgesehene Standort des Schaltschranks (VK) auf der Nationalstrassenparzelle Nr. 3177, Sennwald, wird aus Sicht des ASTRA als nicht optimal erachtet. Ein geeigneterer Standort ist zu prüfen und mit dem laufenden Nationalstrassenprojekt abzustimmen.	In der nächsten Projektphase werden die projektbezogenen Schnittstellen mit dem ASTRA weiter abgestimmt. Dabei werden auch mögliche Alternativen für den Standort des Schaltschranks geprüft und koordiniert.
		Bemerkung 9 Das ASTRA beteiligt sich bis auf Weiteres nicht an den Projektkosten.	Der Hinweis wird aufgenommen.
		Bemerkung 10 - Anträge Der in den Projektunterlagen als Drittprojekt ausgewiesene Parkplatz auf der Nationalstrassenparzelle Nr. 3177, Sennwald, ist aus den Unterlagen zu entfernen.	Die vorgesehene Parkplatzfläche wird aus dem Projekt entfernt. In den nächsten Projektphasen erfolgt zudem eine vertiefte Koordination mit dem Nationalstrassenprojekt, um sämtliche projektbezogenen Schnittstellen abzustimmen und die betroffenen Massnahmen entsprechend zu aktualisieren.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			
		Die betreffende Fläche wird über mehrere Jahre hinweg als Installationsfläche des laufenden Nationalstrassenprojekts genutzt. Zudem wird eine zusätzliche bzw. zweite Zufahrt (Erschliessungsanlage) in diesem Bereich als äusserst kritisch beurteilt.	