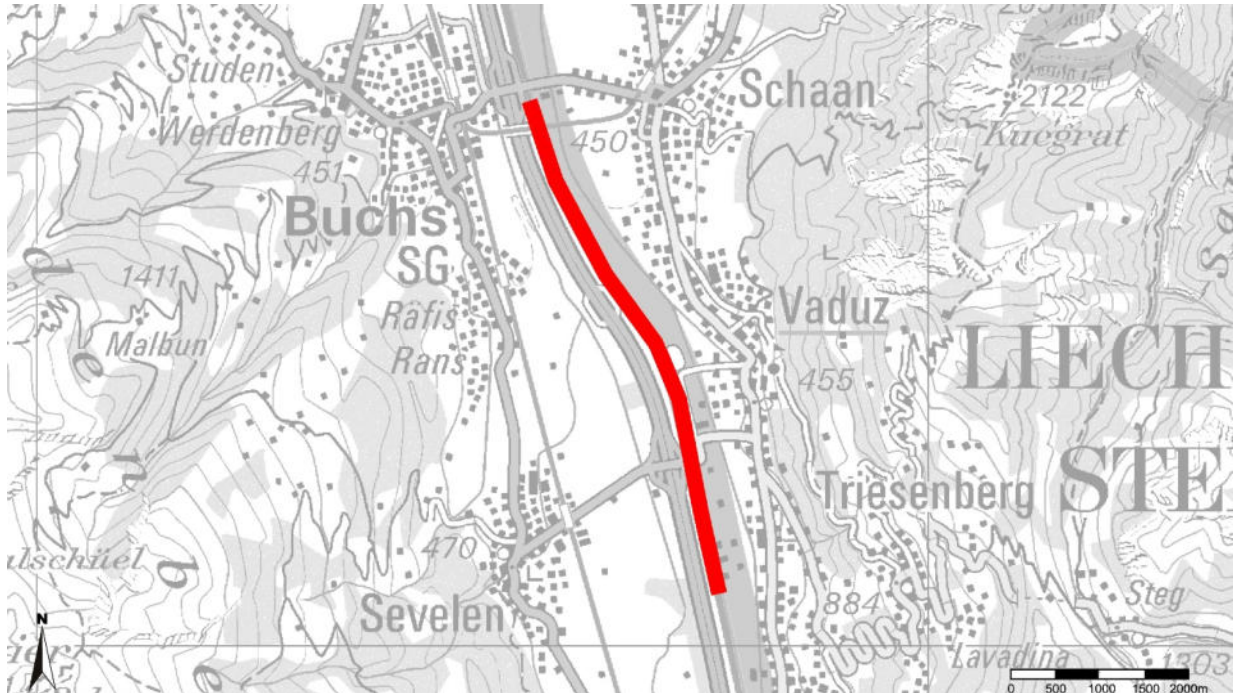


## Dammsanierungen Sevelen / Buchs, Rhein km 43+335 – 49+350



## Mitwirkungsbericht

Bauherrschaft:	Rheinunternehmen Rheinbastrasse 2 9443 Widnau
Planung:	Bänziger Partner AG Staatsstrasse 44 9463 Oberriet
Geologie:	Dr. von Moos AG Bachofnerstrasse 5 8037 Zürich
Geotechnik:	IUB Engineering AG Stauffacherstrasse 31 8004 Zürich
Ökologie:	RENAT GmbH Hochhausstrasse 2 9472 Grabs

Widnau, 03. August 2023

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Ausgangslage .....	3
2	Mitwirkungsverfahren .....	3
2.1	Zweck .....	3
2.2	Durchführung .....	3
2.3	Mitwirkende .....	3
3	Detaillierte Auswertung der Eingaben.....	4

## 1 Ausgangslage

Das oben genannte Dammsanierungsprojekt wurde bis Ende 2022 durch die auf der Titelseite genannten Planer bis auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet. Die betroffenen Pächter, Standortgemeinden, Werkleitungsbetreiber, das ASTRA sowie die Umweltverbände wurden zwischen Januar und März über das geplante Projekt orientiert. Gleichzeitig wurde das Projekt auch mit dem kantonalen Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) besprochen. Vom 15. März 2023 bis zum 16. April 2023 wurde die öffentliche Mitwirkung in den Standortgemeinden Buchs und Sevelen durchgeführt.

## 2 Mitwirkungsverfahren

### 2.1 Zweck

Gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700), kantonalem Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1), Art. 34, Abs. 2, und kantonalem Wasserbaugesetz (sGS 734.1), Art. 16, Abs. 3, sind die Anliegen der Bevölkerung in Form einer Mitwirkung in den Planungsprozess mit aufzunehmen. Die Bevölkerung hatte die Möglichkeit, Anliegen, Ideen und Verbesserungsvorschläge kund zu tun.

### 2.2 Durchführung

Die Mitwirkungsfrist begann am 15. März und endete am 16. April 2023. Die Mitwirkung wurde in der Lokalzeitung (Grossauflage des Werdenberger & Obertoggenburger vom 10. März 2023) und auf der Publikationsplattform des Kantons St. Gallen angekündigt. Auf der Website des Rheinunternehmens standen die Projektunterlagen zum Download zur Verfügung. Gegen Voranmeldung konnte in die Unterlagen in Papierform auf dem Baubüro des Rheinunternehmens in Widnau Einsicht genommen werden.

Der vorliegende Bericht zeigt die Anträge und Ergebnisse aus der Mitwirkung auf. Die Stellungnahmen der Pächter und des ANJF finden nur soweit Eingang in den Bericht, als diese Rückmeldungen sich auf das vorliegende Projekt beziehen. Weitere Rückmeldungen hinsichtlich verschiedener Aspekte, welche nicht direkt mit dem vorliegenden Projekt in Verbindung stehen, werden in diesem Dokument nicht behandelt.

### 2.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

<b>Zugehörigkeit</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Privatpersonen	13
NGOs	3
Gemeinden und Ämter	3
Pächter	5
<b>Total eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>24</b>

Tab. 1: Verteilung Eingaben nach Zugehörigkeit

### 3 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Die eingegangenen Anregungen sind untenstehend thematisch zusammengefasst.

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbe- arbeitung		
				teilweise	ja	nein
<b>Dammabrückung</b>						
1	<p>Sevelen Nord, km 44+850 bis 45+050 Die Verlängerung der Aufweitung um 200 m nach Süden ist zu prüfen. Bezüglich Anbindung der Holzbrücke an die neuen Dämme gehen die Voten auseinander:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grossmehrheitlich wird eine Variante vorgeschlagen, bei der der bestehende Damm zwischen Strassenbrücke und Holzbrücke als Zugang zu dieser weiterbestehen soll. Die Mitwirkenden erhoffen sich dadurch, dass sich ein Hinterwasserbereich im Sinne einer gefahrenfreien Badestelle einstellt. Im Hinterwasserbereich könnten sich weitere, abwechslungsreiche Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt ergeben.</li> <li>- Ein anderes Votum sieht einen 200 m langen, fliessenden Übergangsbereich zwischen bestehendem Damm und der Aufweitung vor. Die erforderliche Verlängerung der Holzbrücke solle dabei nicht nur als Kostenfaktor, sondern auch als kulturlandschaftliche Herausforderung gesehen werden.</li> </ul>	Zwischen der Strassenbrücke Vaduz-Sevelen und der unterliegenden Alten Rheinbrücke Vaduz-Sevelen (Holzbrücke) ist Potenzial für die Verlängerung der geplanten Dammabrückung um 200 m vorhanden.	Wird bei der Ausarbeitung des Auflageprojekts geprüft.		x	
2	<p>Sevelen Nord, Dammabrückungsstrecke km 44+850 bis 46+600 Die Redimensionierung von Dämmen (geringere Höhe, steilere Böschungen zumindest wasserseitig) und Interventionspisten (geringere Breite, weniger Rampen und Plätze) ist zu prüfen.</p>	<p>Unterhalb von 230 m Sohlbreite kommen keine Auenwaldansätze im Flussbett auf. Mit steileren Böschungen (1:2) liesse sich ein Breitengewinn von bis zu 32 m erzielen. Es ergäbe sich eine dynamische Sohlbreite von 185 bis 240 m, wodurch die Entstehung von Auenwaldansätzen im Flussbett erwartet werden darf. Eine geringere Höhe des Damms ist aufgrund der Sohleintiefung der letzten Jahrzehnte von bis zu 5 m möglich und würde nicht nur mehr Fläche innerhalb des Gerinnes schaffen, sondern auch die Stabilität der Dämme positiv beeinflussen.</p>	<p>Wird bei der Ausarbeitung des Auflageprojekts geprüft. Die künftige Bewirtschaftung und Dammstabilität dürfen bei der Beurteilung nicht ausser Acht gelassen werden. Ein Abweichen von der heutigen Dammkronenhöhe wird unter Berücksichtigung der Bereitschaft zum Abtrag mit der gegenüberliegenden Flussseite besprochen.</p>		x	
3	<p>Ganzer Projektperimeter Wo Auenwaldrelikte bzw. Vorlandflächen zwischen Autobahn und heutigem Aussendamm vorhanden sind, sollen die Potenziale für Dammabrückungen konsequenter geprüft werden; und es soll aufgezeigt werden, welche Gewinne in der Breite für potenzielle Aufweitungen erzielt würden. Oder es sei zu begründen, wieso konsequent rückverlegte Dämme nicht möglich sind.</p>	<p>Beim Vorhandensein bewaldeter Flächen zwischen heutigem Damm und Autobahn sind Überlegungen betreffend Dammabrückung darzulegen. Insbesondere zwischen der Autobahnraststätte und der ÖBB-Brücke sehen mehrere Mitwirkende unter Optimierung von Interventionspisten, Zufahrten und Wendepunkten weiteres Potenzial für eine Rückverlegung der Dämme.</p>	<p>Bei der weiteren Bearbeitung soll eine Dammabrückung nördlich der Autobahnraststätte bis ca. km 48+000 nochmals geprüft werden. Auf diesem Abschnitt sieht das Entwicklungskonzept Alpenrhein (IRKA, 2005) eine rechtsseitige Aufweitung vor, welche durch eine linksseitige Erweiterung allenfalls an Attraktivität gewinnen würde.</p> <p>Im restlichen Projektperimeter wird eine Dammabrückung (es handelt sich grösstenteils lediglich um 10 bis 20 m) als nicht sinnvoll erachtet. Die durch eine Dammabrückung von wenigen Metern gewonnenen Breite im Gerinne reicht nicht aus, um ein verzweigtes Gerinne zu schaffen. Es werden sich weiterhin alternierende Kiesbänke einstellen, deren Bewuchs durch Überströmung und Umlagerungsprozesse äusserst spärlich bliebe. Eine Dammabrückung von wenigen Metern kommt logistisch und kostenmässig einem Dammeubau gleich.</p>	x		

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbearbeitung		
				teilweise	ja	nein
4	Buchs, km 49+680 bis 50+380 Es soll auch auf diesem ca. 700 m langen Teilabschnitt geprüft werden, ob bereits ein gegen die Autobahn rückversetzter Damm möglich ist	Ehemalige bis 73 m breite Auwaldfläche.	Abschnitt liegt ausserhalb des Projektperimeters der Mitwirkung. Der angegebene Abschnitt wird zu einem späteren Zeitpunkt projektiert mit der Möglichkeit zur späteren Mitwirkung.			x
<b>Dammaufbau</b>						
5	Sickerwasseraustritte Das ökologische Potenzial der Sickerwasseraustritte soll genutzt und die Spannungsbereiche möglichst naturnah ausgebildet werden (keine Schalen, keine Bruchsteine).	Am luftseitigen Dammfuss soll Sickerwasser kontrolliert ausgeleitet werden. Der Bericht äussert sich nicht zur Ausgestaltung dieser Wasseraustritte und der Abführung des austretenden Wassers. Diese Bereiche könnten als neue Lebensräume wertvoll sein.	Die Austrittstellen der Kieskörper werden mit einem mageren Oberbodenmaterial abgedeckt und begrünt. Bei starken Wasseraustritten wird der Oberboden ausgewaschen und muss nach dem Hochwasserereignis wieder angelegt werden. Das Wasser wird in der begrünten Mulde zwischen Hochwasserdamm und Autobahn abgeleitet. Die Entspannungs- und Drainagekörper springen erst ab etwa einem 30 jährlichen Hochwasser an. Es können sich somit keine dauernd feuchten Lebensräume einstellen.			x
6	Die Dämme sind weniger voluminös und weniger hoch auszugestalten.	Der Zweck der grosszügig gestalteten Dämme besteht einzig darin, Deponiegebühren einnehmen zu können.	Die aktuellen Normen verlangen hohe Sicherheiten bezüglich Böschungsstabilität. Es kann nur Material mit erhöhten Anforderungen verbaut werden. Dieses Material ist in der Bauwirtschaft Mangelware. Entsprechend muss dieses Material grösstenteils zugekauft werden.			x
7	Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis des Rückbaus der Bunkeranlagen im Rheindamm wird infrage gestellt.	Die Bunkeranlagen sind Zeitzeugen, welche zum Nachdenken anregen.	Das Problem der Bunkeranlage ist nicht das Betonbauwerk an sich, sondern dessen Hinterfüllung und die Kontaktfläche zwischen Beton und Hinterfüllung. Es ist nicht dokumentiert, welches Material für die Hinterfüllung verwendet und wie es beim Einbau verdichtet und mit dem umliegenden Damm verzahnt wurde. In der Hinterfüllung des Betonbauwerks (welches über ein Untergeschoss verfügt) können sich Sickerwasserströmungen und im Zusammenhang mit diesen Materialausträge aus dem Damm oder Materialverfrachtungen innerhalb des Dammes einstellen. Die Prozesse führen zu einer Schwächung des Dammes. Die Bunkeranlage wird deshalb entfernt.			x
<b>ökologischer Ersatz</b>						
8	Es soll aufgezeigt werden, ob und in welchem Umfang die bestehenden Trockenwiesen geschützt, wiederhergestellt oder ersetzt werden. Ausserdem ist bei einem Ersatz an den neuen Dämmen die Neuanlage (inklusive Untergrund) so zu planen, dass tatsächlich wieder eine Magerwiese von nationaler Bedeutung entstehen kann. Ein Ablösen und wieder auftragen der bestehenden Magerwiesenflächen (Sodenübertrag) ist zu prüfen. Sollte ein Sodenübertrag nicht möglich sein, soll Saatgut auf anderen lokalen Spenderflächen entlang des Rheins gewonnen werden.	Die Neuanlage der Trockenwiesen von nationaler Bedeutung soll vertieft abgehandelt werden. Insbesondere ist die Wiederverwendung der bestehenden Trockenwiesen zu prüfen.	Wird im Zuge des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) bearbeitet.		x	
9	Raststätte bis Buchs, km 48.850 – 49.350 In der überarbeiteten Form der Unterlagen muss konkret aufgezeigt werden, wie mit den geschützten Magerwiesen in diesem Bereich umgegangen werden soll.	In diesem Bereich befindet sich auf der Dammaussenseite eine Trockenwiese von nationaler Bedeutung. Geländeänderungen sind deshalb mit der entsprechenden Vorsicht und unter Wiederherstellung der Situation vorzunehmen. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie dieses wichtige ökologische Anliegen berücksichtigt wird.	Wird im Zuge des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) bearbeitet.		x	

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbe- arbeitung		
				teilweise	ja	nein
10	Es darf kein Auenwald, und seien es noch so kleine Flächen, für wasserbauliche oder auch landwirtschaftliche Massnahmen geopfert werden. Dies ist durch den Autobahnbau schon genügend geschehen.	Der jetzige 100 m breite Waldstreifen zwischen Autobahnanschluss Sevelen / Vaduz und der Autobahnraststätte wirkt wenigstens im Sommer wie ein kleiner Schalldämpfer und ist ein tolles Naherholungsgebiet. Die Föhren bieten Schutz vor Sonne, Wind und Regen. Dieser schöne Wald wird von Fussgängern, Velofahrern und Reitern gerne und rege benützt, ohne dass der landwirtschaftliche Schwerverkehr durchkommt und somit die Wege durch das Gewicht der Fahrzeuge verdichtet werden. Der Auenwald (die Bäume) wirken der Klimaerwärmung entgegen. Der Nutzen von Bäumen wird höher gewichtet als eine mit Magergräsern und kargen Büschen bedeckte Steinebene.	Für gerodeten Wald wird ökologischer Ersatz geschaffen. Die Flächen zwischen bestehendem und neuem Hochwasserdamm müssen künftig unterhalten werden, wodurch in diesem Bereich neue Kiesstrassen nötig werden. Die neuen Kiesstrassen werden der Freizeitnutzung zur Verfügung stehen.	x		
11	Raststätte bis Buchs, km 47.500 bis Langsamverkehrsbrücke (47.600) Gegen eine aufgelockerte Bestockung entlang der Interventionspiste ist nichts einzuwenden. Hingegen kann die flächige Bestockung der oberen Hälfte für nicht flugtaugliche Kleintiere eine Barriere sowohl für die Quer- wie die Längsvernetzung darstellen. Auf die Aufforstung bis zur Dammkrone soll aus ökologischen Gründen verzichtet werden. Die ökologische Aufwertung soll über die Anlage ausgedehnter Magerwiesen gesucht werden.	Gemäss Situation und Querprofilen wird die untere Hälfte des Aussendamms zu 50% aufgeforstet, die obere Hälfte zu 100%.	Das Wiederaufpflanzen von Wäldern auf dem Rheindamm ist nicht im Sinne des Rheinunternehmens. Allerdings ist das Rheinunternehmen verpflichtet, nach NHG geschützte Wälder durch qualitativ und quantitativ gleichwertige Ersatzmassnahmen zu kompensieren. Da Waldgesellschaften als wesentlich wertvoller als Magerwiesen eingestuft werden, müssten wesentlich mehr Magerwiesenflächen geschaffen werden, als Wälder gerodet werden. Die dazu benötigten Flächen stehen dem Rheinunternehmen nicht zur Verfügung. Die bewaldeten Flächen sollen auf der Dammkrone liegen, wo sie auch bei Windwurf keine Stabilitätsprobleme verursachen bzw. bei Hochwasser oberhalb der Sickerlinie liegen. Vorgesehen ist die Schaffung eines lockeren Niederwaldes. Eine Bepflanzung mit hoch wachsenden und gleichzeitig tief wurzelnden Bäumen ist aus geotechnischer Sicht nicht möglich.			x
12	Raststätte bis Buchs, ca. km 47.900 bis 48.800 Der Dammaufbau soll ausgehend von der Normbreite der Dammkrone (6 – 8 m) vorgenommen werden. Auf die Verbreiterung des Damms und die Aufforstung soll verzichtet werden. Stattdessen ist die neue und flache Dammaussenseite als magere Wiese vorzusehen. Eine lockere Bepflanzung entlang der Dammaussenseite ist sinnvoll. Der Raum zwischen Interventionspiste und Autobahn soll ebenfalls mit Büschen möbliert werden oder kann bei ausreichendem Platzangebot als, allerdings flächenmässig bescheidene, Waldersatzfläche genutzt werden.	In diesem Bereich wird die heutige schlanke Dammkrone von 4 – 5 m Breite auf eine Breite von bis zu 30 m ausgebaut. Zwischen Interventionspiste und Dammkrone wird ein Streifen von ca. 10 m Breite zu 50% aufgeforstet und der Rest des Damms zu 100%. Dagegen bleibt der Streifen zwischen Autobahn und Interventionspiste frei von Gehölzen. Mit diesem Lösungsansatz wird die heute durchgehend nährstoffarme Vegetation auf einer Strecke von rund 900 m unterbrochen und durch einen komplett anderen Biotoptyp ausgewechselt. Für landgebundene Kleintierarten entsteht eine praktisch unüberwindbare ökologische Barriere. Die hohe Qualität des Aussendamms als räumlich übergeordnete ökologische Achse wird dadurch beeinträchtigt. Die angestrebte Lösung entfaltet auch landschaftlich eine ungünstige Wirkung, weil der schlanke Damm zu einem künstlichen Hügel mit einem über dem Talgrund angesiedelten Baumbestand umgebaut wird. In diesem Bereich entfaltet die Bereitstellung der Waldersatzflächen einen starken Konflikt mit den ökologischen und landschaftlichen Interessen.	Das Votum wird vom Rheinunternehmen gutgeheissen. Eine Anpassung des Projekts ist wie unter 11. beschrieben nicht möglich.			x



Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbe- arbeitung		
				teilweise	ja	nein
13	Raststätte bis Buchs, ca. km 47.900 bis 48.800 Die Mitwirkenden merken an, dass die massive Dammkronenbreite von ca. 30 m nur aufgrund des Ersatzwaldes, welcher bei der Autobahn infolge der Interventionspiste gerodet wird, entstanden ist. Auf der Aussenseite des Rheindamms befinden sich Wiesenabschnitte von nationaler Bedeutung und mittels des geplanten neuen Waldes werden diese Abschnitte regelrecht zerstückelt. Die Wiesenabschnitte sollen durchgezogen werden und der Waldersatz könnte an einem anderen Standort erfolgen. Weiter wird angemerkt, dass ein Waldersatz nicht zwingend ein lückenloser Wald sein muss, sondern auch eine Bestockung mit Lücken sein kann.		Die Ausgestaltung der als Waldflächen markierten Bereiche erfolgt im Rahmen des Auflageprojekts (nächst detailliertere Projektphase). Der beauftragte Ökologe hat zu prüfen, ob ein lückiger Bestand von nicht zu hoch wachsenden Pflanzen den gesetzlichen Anforderungen eines Waldersatzes nach Waldgesetz und NHG genügt. Siehe auch Votum 11.			
14	Dammabrückung Ein Teil des vorhandenen Waldes soll zu einem echten (zeitweise überschwemmten) Auenwald werden.		Dazu müsste die Ebene zwischen neuem und bestehendem Damm abgesenkt werden, was einer Aufweitung des Alpenrheins entspricht. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie ist in Bearbeitung. Vorgesehen ist, dass das Aufweitungsjahr Sevelen – Vaduz zeitverzögert und in separatem Projekt geplant wird.			x
15	Dammabrückung Waldflächen zwischen neuem und altem Damm sollen bis zur Umsetzung des Aufweitungsjahrs möglichst bestehen bleiben.		Wird so umgesetzt. Die Flächen werden im Zuge des Auflageprojekts (nächst detailliertere Projektphase) ausgeschieden.		x	
16	Dammabrückung Zwischen neuem Damm und bestehendem Gerinne sollen zusätzliche Werte in Form von Tümpeln und Giessenbächen geschaffen werden.		Wird bei der Ausarbeitung des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) geprüft.		x	
17	Beschattung und Strukturen im Gerinne Fischunterstände (Holzstrukturen / Engineered Log Jam) und eine Bestockung im Gerinne sind unbedingt erwünscht.		Das Gerinne wird bis zum Vorliegen des Aufweitungsjahrs nicht aufgeweitet oder verändert. Einzig der Uferschutz im Bereich der Dammabrückung wird zumindest teilweise rückgebaut und an den neuen Damm zurückverlegt. Die Bestockung des harten Uferverbau widerspricht dem Hochwasserschutz (Durchwurzelung des Blockwurfs) und die Beschattung des Gerinnes wäre nicht ausreichend (alternierende Kiesbänke, Beschattung eines lediglich kleinen Randstreifens). Die Schaffung von Fischunterständen und Holzstrukturen erscheint allerdings interessant. Das Rheinunternehmen kann sich vorstellen, Erfahrungen durch die Ausführung eines Pilotprojekts zu sammeln und wird abklären lassen, ob solche Massnahmen in die ökologische Bilanzierung einfließen können	x		
18	Die ökologische Fachperson soll nach der Bestandesaufnahme der ökologischen Werte ans ANJF treten und das weitere Vorgehen und speziell förderungswürdige Werte besprechen.		Die detaillierte Dokumentation der ökologischen Werte des Bestandes wird im Zuge des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) erstellt.		x	
<b>Landschaftsbild</b>						
19	Bereich zwischen der Interventionspiste und der Autobahn Damit die Interventionspiste von der Autobahn nicht als separater vollflächiger Strassenzug wahrgenommen wird, soll eine sinnvolle Bepflanzung zwischen der Autobahn und der Interventionspiste berücksichtigt werden. Ebenfalls soll die Interventionspiste mittels leichter Bepflanzung in das Landschaftsbild eingepflegt werden.	Der Bereich zwischen der Interventionspiste und der Autobahn soll gehölzfrei bleiben. Aufgrund der wasserbaulichen Ansprüche ist dies nicht zwingend.	Entlang des Dammfusses soll ein mindestens 5 m breiter Streifen gehölzfrei bleiben, um allfällige Wasseraufstöße im Hochwasserfall schnell zu erkennen und eine Durchwurzelung der geplanten Kiesfilter zu verhindern (wasserbaulicher Anspruch). Wo die entsprechenden Flächen zwischen Dammfuss und Autobahn vorhanden sind, soll der Antrag geprüft werden. Allenfalls können Anpassungen der zum Teil sehr flachen Böschungsneigung unterhalb der Interventionspiste vorgenommen werden.	x		

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbearbeitung		
				teilweise	ja	nein
20	Raststätte bis Buchs, km 47.560 und Umgebung Die Normbreite der Dammkrone von 6 – 8 m einhalten und die Dammneigung davon ausgehend aufbauen. Auf die Aufforstung soll auch aus landschaftlichen Überlegungen verzichtet werden. Derartige Unregelmässigkeiten in der Raumgestaltung wirken sich negativ auf das Landschaftsbild aus.	Die heutige Dammkrone wird um rund 10 m verbreitert. Sie hat neu also eine Breite von rund 15 m. Diese Verbreiterung wird vermutlich gewählt, damit die Aufforstung möglich ist. Diese Verbreiterung schafft zusammen mit der Aufforstung einen Buckel von rund 150 m Länge, der landschaftlich aufgesetzt wirkt.	Das Votum wird vom Rheinunternehmen gutgeheissen. Eine Anpassung des Projekts ist wie unter 11. beschrieben nicht möglich.			x
21	Raststätte bis Buchs, km 47.560 bis 48.800, Dammkronenbreite Die Mitwirkenden empfinden den heutigen Rheindamm als ein Kunstwerk und ästhetisch ansprechend. Bei der geplanten Sanierung werden die Proportionen im Vergleich zum heutigen, filigranen Bauwerk ungünstig verändert. Eine Dammverbreiterung auf ca. 30 m wird als sehr massiv empfunden. Der Damm soll so schmal wie möglich geplant werden unter Berücksichtigung der Hochwassersicherheit.		Das Votum wird vom Rheinunternehmen gutgeheissen. Eine Anpassung des Projekts ist wie unter 11. beschrieben nicht möglich			x
<b>Bewirtschaftung</b>						
22	Es wird beantragt, die Beweidungs-Regelungen im Zuge des Projekts nochmals zu überdenken. Ausserdem wird ein mehrjähriger Beweidungsversuch der Extensivflächen mit einer Kurzbeweidung durch Ziegen und/oder Schafe ab dem 1. September angeregt. Der Versuch soll fachlich begleitet und die Veränderung der Artenvielfalt mit Flächen mit 2-maliger Mahd verglichen werden.	Bisher wurde es nicht gestattet, die Pachtflächen im Herbst mit Schafen oder Ziegen zu beweiden.	Der Vorschlag ist interessant und soll weiterverfolgt werden, zumal ähnliche Fragestellungen auch ausserhalb des Projektperimeters an das Rheinunternehmen herangetragen wurden. Schlussendlich gilt es, einen Kompromiss zwischen geschlossener Grasnarbe und artenreichen Magerwiesen zu finden. Allenfalls sind luftseitige und wasserseitige Böschungen gesondert zu betrachten, zumal die Grasnarbe der wasserseitigen Böschung dem Strömungsangriff widerstehen muss.		x	
23	Die Pächter wünschen, frühzeitig über das detaillierte Bauprogramm aufgeklärt zu werden. Es müssen Regelungen zum Aussetzen bzw. zur Kündigung von Pachten und zu Ertragsausfällen getroffen werden. Alle bisherigen Pächter sind an der Weiterbewirtschaftung der Flächen interessiert. Pächter, die durch den Abbruch des bestehenden Damms Flächen verlieren, möchten gerne neue Flächen am neuen Damm in Pacht nehmen können.		Das Bauprogramm wird im Zuge des Auflageprojekts erarbeitet. Der Kontakt mit den Pächtern bleibt weiterhin bestehen. Diese werden regelmässig über den Projektstand informiert. Mit dem Projekt werden auch künftig Wiesenflächen geschaffen, welche wiederum bewirtschaftet werden müssen.		x	
24	Einzelne Pächter sind daran interessiert, die Pflege der Flächen in den ersten Jahren im Auftrag des Rheinunternehmens auszuführen.		Siehe Rückmeldung Nr. 22.		x	
<b>Verkehrsflächen</b>						
25	Die Konzentration und Verschlankung von Rampen und Interventionspisten zugunsten einer Vergrösserung der wasserseitigen Revitalisierungsfläche ist zu prüfen.	Interventionspisten, Zufahrten und Wendeplätze sind üppig.	Der Antrag wird im Rahmen des Auflageprojekts nochmals geprüft. Es ist zu berücksichtigen, dass im Hochwasserfall Gegenverkehr auf den Interventionspisten möglich ist und daher in regelmässigen Abständen Ausweichmöglichkeiten und/oder Wendeplätze vorhanden sein müssen. Der Materialtransport soll mit 5-achsigen LKWs oder grossen Traktoren erfolgen. Heutige Traktoren mit grossem Anhänger benötigen mehr Platz als grosse LKWs. Zudem muss damit gerechnet werden, dass während Hochwassereinsätzen schlechte Sicht bei gleichzeitiger Durchnässung der angrenzenden Grünflächen vorherrschen. Es muss unbedingt vermieden werden, dass Fahrzeuge «hängen» bleiben.	x		



Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbearbeitung		
				teilweise	ja	nein
26	Raststätte bis Buchs, km 47.804, Unterführung Auweg Auf der Luftseite des Rheindamms ist für den Verkehr eine einfache und übersichtliche Erschliessung herbeizuführen, die landschaftsverträglicher und naturfreundlicher ist. Die Auf- und Abfahrt vom Rheindamm zum Auweg wird von den Mitwirkenden als Strassenwirrwarr wahrgenommen. Die zwei 90°-Kurven lassen eine gefährliche «Kurvensituation» ohne hinreichende Sichtverhältnisse entstehen. Lösungsvorschläge zur Entschärfung der Situation sind: - wasserseitige Abfahrt nach Norden verschieben - eine Art Kreisel schaffen.	Im Bereich der Autobahnuterführung ist eine komplizierte Führung der neuen Wege vorgesehen, die landschaftlich und ökologisch ungünstig ist (grosser Flächenanteil der Wege, Wanderbarrieren) und zudem sehr unübersichtliche Verhältnisse für den Langsamverkehr schafft. Ausgangspunkt für diesen Lösungsansatz ist vermutlich der Anspruch, dass die luft- und die wasserseitige Abfahrt im Bereich der Dammkrone aufeinandertreffen. Dieser Anspruch ist aus praktischen Gründen berechtigt und nachvollziehbar. Er könnte auch erreicht werden, indem die wasserseitige Abfahrt nach Norden verschoben wird.	Der Dammfuss kommt durch die Abflachung der Böschungen näher bei der Autobahn zu liegen. Entsprechend beginnt die Zufahrtsstrasse direkt östlich der Unterführung zu steigen. Da die maximale Steigung für Rampen sowohl für den motorisierten als auch den nicht motorisierten Verkehr und Rollstuhlfahrer bei ca. 6 % liegt, die Böschungsneigung aber grösser ist, muss eine parallel zum Rhein verlaufende Rampe von der Unterführung bis zur Interventionspiste angeordnet werden. Die Gelände- und Strassenneigungen in den Plänen richtig zu erkennen, gestaltet sich schwierig. Die Situation wird anhand des 3D-Modells nochmals beurteilt und Alternativen gesucht.		x	
27	Die Interventionspisten sollen so erstellt werden, dass darauf eine für Ruderalflächen typische Pflanzengesellschaft entstehen kann. Diese ist mit entsprechenden Massnahmen zu unterhalten und zu pflegen.	Die Interventionspisten sind ein auffallendes und optisch störendes Element im Bereich der Trockenwiesen. Als Ruderalflächen fügen sie sich besser in das Gesamtbild ein und stellen für sich eine ökologisch wertvolle Fläche dar.	Das Votum wird vom Rheinunternehmen unterstützt. Erste Versuche zur Begrünung von Kiesstrassen haben stattgefunden. Das Rheinunternehmen wird das Thema unabhängig vom Projekt weiterverfolgen. Sobald eine Lösung gefunden wird, welche eine Begrünung bei gleichzeitiger Befahrbarkeit mit schwerem Gerät und nassen Verhältnissen gewährleistet, wird das Rheinunternehmen die Interventionspisten im Rahmen des periodischen Unterhalts entsprechend anpassen.	x		
28	Für den Bereich der Dammabrückung ist ein Verkehrskonzept zu erstellen.		Das ASTRA prüft zur Zeit die Situation des Langsamverkehrs bei den Autobahnanschlüssen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Allfällige Änderungen der Knotenpunkte werden in das Dammsanierungsprojekt übernommen und die Anschlüsse für den Langsamverkehr sichergestellt (Koordination durch das Rheinunternehmen). Für Änderungen und Umliegungen klassierter Strassen und Wege werden Teilstrassenpläne erstellt.	x		
<b>Freizeitnutzung</b>						
29	Aus der Sicht der Mitwirkenden ist in erster Priorität die Dammverstärkung, in zweiter Priorität die Waldwiederherstellung und in dritter Priorität die Einhaltung der Grenzen zur Autobahn berücksichtigt worden. Der Freizeitverkehr wurde grösstenteils nicht berücksichtigt bzw. vernachlässigt.	Grundsätzlich ist der Rheindamm eine Erholungsanlage für verschiedene Aktivitäten und diese Funktion soll weiterhin erhalten bleiben. Mit dem vorliegenden Bauprojekt kann der Status als Erholungsanlage noch weiter ausgebaut werden. Der Naherholungsraum ist für sehr viele Bürgerinnen und Bürger relevant. In seiner einzigartigen Vielfalt muss dieser unbedingt erhalten bleiben.	Die bestehenden Wege sind zum Erhalt und der Pflege des Dammes in Form von Kiespisten angelegt worden. Durch die Anrainergemeinden wurden diese Wege dann zu Fahrradwegen ausgebaut. Das Rheinunternehmen steht auch künftig einer Nutzung der Wege durch sämtlichen Freizeitverkehr offen gegenüber. Allerdings sind alle Aufwände, welche die Ansprüche des Rheinunternehmens übersteigen, durch andere Körperschaften (Gemeinden, Interessenverbände, kantonale Stellen) zu injizieren und finanzieren. Sollten Defizite bei der Freizeitnutzung erkannt werden, so sind diese dem Rheinunternehmen mitzuteilen. Das Rheinunternehmen wird die Koordination im Rahmen des vorliegenden Projekts übernehmen.	x		
30	Gegen eine Abrückung des Dammwegs von der wasserseitigen Böschung ist nichts einzuwenden. Sie soll sich aber auf das notwendige Minimum (1-2 m) beschränken, damit die Dammkrone insgesamt möglichst schlank bleibt und der Sichtbezug der Erholungssuchenden zum Gewässer erhalten bleibt.	Die Breite der heutigen Dammkrone beträgt 3.5 bis 4.5 m. Die Krone wird künftig praktisch überall auf rund 8.5 m verbreitert. Der befestigte Weg selbst hat eine durchgehende Breite von 4 m. Der neue Rheindammweg wird an die landseitige Kante verlegt, um die wasserseitige Böschung weniger zu belasten. Wasserseitig entsteht auf dem heutigen Weg ein Grünstreifen von rund 4 m Breite.	Eine Abrückung des Dammweges von lediglich 1 – 2 m ist für eine Entlastung (Verkehr Unterhalt) der wasserseitigen Böschung nicht ausreichend. Im Zuge der Ertüchtigung der Wasserseite (separates Projekt, welches nach der luftseitigen Ertüchtigung in Angriff genommen wird) wird geprüft, ob die wasserseitige Böschung oberhalb des Bemessungshochwasserspiegels durch Abtrag abgeflacht werden kann, wodurch die Dammkrone wieder «verschlankt» würde.	x		

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbearbeitung		
				teilweise	ja	nein
31	Auf der neu auf 8 m verbreiterten Dammkrone ist neben dem asphaltierten Fahrradweg wasserseitig ein naturbelassener Fussgängerweg (Kiesweg) zu erstellen. Eine klare Abgrenzung zwischen rollendem Verkehr und Fussgängern wäre wünschenswert. Die Sicht auf den Rhein soll für den Erholungssuchenden möglichst freigehalten werden.	Der asphaltierte Weg auf der Dammkrone wird von verschiedenen Anspruchsgruppen intensiv genutzt: Fussgänger, Fahrradfahrer, Rennradfahrer, Inline Skater und Werksverkehr für den Dammunterhalt. Dabei kommt es oft zu Konfliktsituationen mit Unfallpotenzial (z.B. zwischen Rennradfahrern und Fussgängern). Durch einen separaten wasserseitigen Fussweg kann dieses Problem gelöst werden.	Die Erstellung eines Fussweges entlang der wasserseitigen Böschungskante wird im Rahmen des Auflageprojekts geprüft. Das Votum widerspricht Nr. 30.		x	
32	Die Interventionspiste ist als begrünte Naturstrasse mit der Möglichkeit zur Nutzung als Reit- und Fussweg umzusetzen.		Die neuen Kiesstrassen werden der Freizeitnutzung zur Verfügung stehen. Eine Nutzungseinschränkung auf einzelnen Teilabschnitten (z.B. zur Entflechtung des Freizeitverkehrs oder zur Schonung der Tier- und Pflanzenwelt) kann aber nötig werden. Die Details werden im Zuge des Auflageprojekts ausgearbeitet.	x		
33	Die Zugänge zu Sandbänken, Grillstellen und Sitzgelegenheiten sollen beibehalten werden. Die Interventionspiste und der wasserseitige Vorgrundweg (Berme) sollen weiterhin begehbar und für den Langsamverkehr befahrbar bleiben.	Die Funktionalität des Rheins als Erholungsgebiet soll erhalten bleiben. Die bestehenden Wege werden durch Spaziergänger, Velofahrer, Reiter und Gespanne genutzt.	Der Projektperimeter erstreckt sich von der Autobahn bis zum wasserseitigen Rand der Dammkrone. Vorgrundweg und Zugänge zum Gewässer werden nicht angetastet. Sitzgelegenheiten werden beibehalten. Sollten Sitzgelegenheiten entfernt werden müssen, so wird Ersatz geschaffen.	x		
34	Ersatz für die wegfallenden Wege im Rheinwald soll auf der neu entstehenden Fläche zwischen heutigem Flussbett und neuem Rheindamm geschaffen werden.	Die bestehenden Schotterstrassen im Rheinwald werden vielfältig genutzt (Spaziergänger, Jogger, Hundehalter, Reiter). Mit dem aktuellen Projekt fallen die vielgenutzten Schotterwege weg. Die bisherigen Nutzer werden auf den Dammweg ausweichen, was zu Konflikten mit dem Langsamverkehr führt. Die Interventionspiste bietet aufgrund der Nähe zur Autobahn ohne Sicht- und Lärmschutz keine ernsthafte Alternative.	Die Flächen zwischen bestehendem und neuem Hochwasserdamm müssen künftig unterhalten werden, wodurch in diesem Bereich neue Kiesstrassen nötig werden. Die neuen Kiesstrassen werden der Freizeitnutzung zur Verfügung stehen. Beachte auch Nr. 10.		x	
35	Die neuen Wege sollen für die Nutzung mit Pferden zur Verfügung stehen und beschildert werden. Im Gegenzug sollen Wiesen- und Schotterrasenflächen auch durch Reiter nicht betreten werden.	Die wegfallenden Wege im Wald zwischen Autobahnanschluss Sevelen/Vaduz und der Autobahnraststätte werden gerne von Reitern benutzt.	Das Rheinunternehmen steht einer Nutzung der Wege für sämtliche Freizeitnutzung offen gegenüber. Allerdings sind alle Aufwände, welche die Zuständigkeit des Rheinunternehmens übersteigen, durch andere Körperschaften (Gemeinden, Interessenverbände, kantonale Stellen) zu injizieren und finanzieren.			x
36	Schaffung eines natürlichen Bade- und Sonnenortes in Velodistanz.	Sonntagsautofahrten zu weiter entfernten Naherholungsgebieten sollen überflüssig werden. Der Naturraum am Wasser soll durch kommende Generationen spielerisch erkundet werden dürfen, wobei dadurch das Verständnis für ökologische Zusammenhänge gefördert werden soll.	Mit dem vorliegenden Projekt wird das Gerinne des Rheins nicht verändert. Für die Aufweitung Sevelen – Vaduz ist eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung. Die Aufweitung wird später (in separatem Projekt) umgesetzt.			x
37	Auf der Strecke der geplanten Dammsanierung sollen auf der Dammkrone an mindestens zwei Standorten Informationstafeln zum Bauwerk «Rheindamm» und dessen Geschichte aufgestellt werden.	Das Interesse der Erholungssuchenden an der Geschichte des Rheindamms, der die wirtschaftliche Entwicklung unseres Tals entscheidend beeinflusst hat und sein Aussehen prägt, soll geweckt werden.	Eine Integration entsprechender Tafeln in den bestehenden Themenweg «Alpenreintafeln» wird geprüft.		x	
<b>Zeitplan / weitere Planung / Bau</b>						
38	Sevelen Nord, km 44.850 bis 46.600 Der Mittelteil des Projekts mit geplanter Dammsanierung soll zeitlich vorgezogen werden.	Die Dammsanierung bietet neben dringend benötigter Arten- und Lebensraumförderung auch für die Bevölkerung einen grossen Mehrwert mit Signalwirkung.	Der vorliegende Projektperimeter erstreckt sich über die Rheinkilometer 43.335 bis 49.350. Die Dringlichkeit der Sanierung der Dämme wurde für die gesamte Strecke als gleich hoch beurteilt. Der Hochwasserschutz muss möglichst schnell verbessert werden. Das Projekt wird in drei Etappen zur Auflage gebracht. Da die beiden Abschnitte der Dammsanierung weniger aufwändig in der Planung als die Dammsanierung sind, gehen wir heute davon aus, dass die Dammsanierungen vor der Dammsanierung aufgelegt und umgesetzt werden.			x

Nr.	Anträge der Mitwirkenden	Begründungen/Bemerkungen der Mitwirkenden	Stellungnahme Projektverantwortliche	Weiterbe- arbeitung		
				teilweise	ja	nein
39	Zeitplan und Etappierung sind auf ökologische Anliegen abzustimmen (wann werden Flora und Fauna am wenigsten gestört?). Es ist aufzuzeigen, wann welche Strukturen «umgesiedelt» werden.		Wird im Zuge des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) bearbeitet.		x	
40	Ein andauernder Austausch zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Rheinunternehmen bzw. eine Mitsprache durch die Gemeinden beim vorliegenden Projekt wird gewünscht.		Das Rheinunternehmen schätzt die gute Zusammenarbeit mit allen Direktbetroffenen (Gemeinden, Pächter, Naturschutzverbände, Infrastrukturbetreiber etc.) und bittet darum, weitere Anliegen im direkten Gespräch mit dem Rheinunternehmen vorzubringen. Das Rheinunternehmen wird nach Einarbeitung der Anliegen aus der Mitwirkung wieder an die Gemeinden gelangen.		x	
41	Die Schüttguttransporte müssen an den Dörfern vorbei (z.B. über die Autobahn) geführt werden.		Auf Transportrouten um die Dörfer herum wird geachtet. Allerdings kann erst nach der Vergabe bzw. dem Feststehen des Unternehmers angegeben werden, von wo das Baumaterial zugeführt wird.		x	
42	Bauablauf Die Etappierungen und Bautätigkeiten sind so einzuplanen, dass Umsiedlungen von Pflanzen und Tieren zu aus Sicht der Ökologie sinnvollen Terminen erfolgen.		Im Zuge des Auflageprojekts (nächst detaillierte Projektphase) wird ein grober Bauablauf ausgearbeitet, welcher dieses Anliegen mitaufnimmt. Bei den Planungen ist zu berücksichtigen, dass die Bautätigkeiten ausserhalb der Hochwassersaison auszuführen sind.		x	

Tab. 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben

Widnau, 03. August 2023

Rheinunternehmen  
Thomas Gasser