



EDITORIAL

Geschätzte Damen und Herren

Mit dieser Sondernummer des *fokus* setzen wir die Informationskampagne des Gemeinderates zum Thema „Verbindungsstrasse“ fort.

Der Verkehrskonsens ist ein Übereinkommen der drei Gemeinden Au, Diepoldsau und Widnau, unter Einbezug des Kantons St. Gallen. Anstoss für den Konsens zwischen den drei Mittelhöndtalen Gemeinden und dem Kanton gab die Industrie in den Gebieten Unterletten, Rosenbergsau, Nöllen.

Der „Verkehrskonsens Mittelrhöndtal“ beinhaltet den Bau einer Verbindungsstrasse vom Autobahnanschluss A13 Widnau/Diepoldsau – entlang der A13 – bis zum Areal Unterletten – eine Traverse der Gemeindegrenze Au/Widnau entlang – über den Binnenkanal – dem Binnenkanal entlang und bei der ARA auf die Rosenbergsaustrasse. Diese Verbindungsstrasse wird flankiert durch den Bau der dritten Spur Adlerkreuzung-Zollamt/Au, durch den Kanton St. Gallen.

Der „Verkehrskonsens Mittelrhöndtal“ ist eine gemeinsame sachbezogene und schnell realisierbare Lösung. Sie negiert keineswegs, dass wir im Mittelrhöndtal und im Rhöndtal noch weitere Verkehrsprobleme lösen müssen. Es ist aber die erklärte Absicht der Gemeindebehörden, des Kantons und der örtlichen Wirtschaft, jetzt den Industriestandort Mittelrhöndtal zu sichern und auszubauen. Wir alle wollen prosperierende Unternehmen und attraktive Arbeitsplätze in der Region. Wir wollen aber nicht, dass zusätzlicher Industrieverkehr die bereits hoch frequentierten Verbindungsachsen Unterdorfstrasse, Poststrasse, Diepoldsauerstrasse noch mehr belastet oder für Zufahrten zu den einzelnen Betrieben das Quartier-Strassennetz benützt wird. Dazu brauchen wir Verkehrslösungen, die den Industrie- und Pendlerverkehr möglichst schnell auf die übergeordneten Verkehrsträger, das heisst auf die Autobahnen bringen. Die geplante Verbindungsstrasse löst diese Zielsetzungen ein.

Die Verbindungsstrasse ist ein Gesamtprojekt. Sie bindet nebst den drei Gemeinden Au, Widnau und Diepoldsau auch den Kanton St. Gallen und die Industrie ein. Als Bauherrschaft treten der Kanton St. Gallen (dritte Spur Adlerkreuzung/Zollamt Au), ein Teil der Indu-

strie (Rosenbergsaustrasse bis Rheinstrasse) und die Politische Gemeinde Widnau auf (Rheinstrasse bis Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau).

Kanton und Industrie können ihre Kredite für den Strassenbau sofort auslösen. Als einziger Partner muss die Politische Gemeinde Widnau bei den Stimmbürger/innen für die Realisation des Strassenabschnitts Rheinstrasse bis Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau einen Kreditbeschluss einholen. Der notwendige Kredit für die Gemeinde Widnau beträgt ca. 5.5 Millionen Franken. Der Gemeinderat wird die Detailplanung und damit die differenzierte Berechnung der Kosten weiterreiben, damit er der Bürgerschaft noch vor den Sommerferien 2001 im Rahmen einer Urnenabstimmung den Baukredit für den Strassenbau beantragen kann.

Wichtige Weichenstellung

Ein JA der Widnauer Stimmbürgerschaft zum Kredit wäre der Start in die Realisation. Das Gesamtprojekt „Verbindungsstrasse“ würde in den drei Gemeinden Au, Widnau, Diepoldsau gleichzeitig aufgelegt. Damit würde sichergestellt, dass die Verbindungsstrasse als GANZES auch realisiert wird. Ein NEIN würde bedeuten, dass – soweit gemäss Lärmschutzgesetzgebung zulässig – das Industriegebiet Unterletten sowie das ehemalige Fabrikareal über das bestehende Strassennetz (Böschachstrasse, Rheinstrasse, Unterdorfstrasse usw.) erschlossen würde.

Sobald alle Unterlagen vorliegen, wird der Gemeinderat nochmals eine öffentliche Informationsveranstaltung organisieren. Mit den direktbetroffenen Anwohnern/innen im Gebiet Rheinstrasse, Fenkloch, Thomasau wurde eine offene Planung eingeleitet, um die Lärmschutzfrage gemeinsam zu projektieren.

Mit diesem *fokus* informieren wir Sie über den derzeit aktuellen Stand der Vorbereitungsarbeiten. Haben Sie weitere Fragen oder Anregungen, zögern Sie nicht, stellen Sie uns die beigelegte Karte zu oder nehmen Sie mit uns direkt telefonisch oder über Mail Kontakt auf (Gemeinderatskanzlei Tel. 727 03 24 / info@widnau.ch). ■

Der Gemeinderat



Luftbild: Halmmer

Wirtschaftsförderung im Mittelrhöndtal

Die Behörden haben die letzten anderthalb Jahre intensiv am Projekt „Verkehrskonsens Mittelrhöndtal“ gearbeitet. Anlass war, dass die Firma Viscosuisse Widnau AG sich vom Standort Widnau zurückziehen möchte und deshalb einerseits einen Teil des alten Fabrikareals und andererseits das Industrieland Unterletten vermarkten will. Bereits haben sich erste, konkret interessierte Firmen gemeldet und prüfen eine Betriebsansiedlung an diesem Standort.

An die Erschliessung dieses grossen Areals werden besondere Anforderungen gestellt und dies in zweierlei Hinsicht:

Altes Fabrikareal Viscosuisse, Widnau

Die ehemalige Viscosuisse war „ein Dorf im Dorf“, das sich selbst versorgte. Wenn die Liegenschaften auf dem Areal im Sinne eines Gewerbeparks an einzelne Unternehmer verkauft werden sollen, muss dieses Gelände strassen- und werkmässig erschlossen werden. Deshalb haben die Grundeigentümerin, das Planungsamt des Kantons und die Politische Gemeinde Widnau für dieses ehemalige Fabrikareal einen Leitplan entwickelt. Dieses Planungsinstrument gibt klare Richtlinien vor, wie das Gebiet künftig erschlossen und genutzt werden kann. Gleichzeitig ist der Leitplan flexibel genug, um auch die besonderen Bedürfnisse von Klein- und Mittelunternehmen (KMUs) abzudecken.

Das Gelände „Unterletten“

Das Industrieareal Unterletten ist eines der grössten Industriegebiete des Kantons St. Gallen. Durch das bestehende Strassennetz (Böschachstrasse-Rheinstrasse) wäre es möglich, das Areal teilweise – ohne Verbindungsstrasse – zu erschliessen. Das heisst: Ein Teil des Industriegebietes Unterletten könnte vermarktet werden und zwar genauso viel, wie Industrieverkehr gemäss der geltenden Lärmschutzgesetzgebung

durch das bestehende Strassennetz abgenommen werden könnte. Diese Erschliessungsvariante ist für die Grundeigentümerin wie für die Gemeinde unbefriedigend! Die Bevölkerung würde durch den zusätzlichen Werk- und den Pendlerverkehr aus dem Unterletten erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Die Politische Gemeinde Widnau, die Grundeigentümerin Viscosuisse Widnau AG und die in den benachbarten Arealen Nöllen und Rosenbergsau ansässigen Industrieunternehmen erachten es als zukunftsorientiert, das „Unterletten“ im Rahmen einer Gesamtlösung „Industrieerschliessung Mittelrhöndtal“ nachhaltig zu erschliessen.

„Verkehrskonsens Mittelrhöndtal“

Dass der Verkehrskonsens Mittelrhöndtal zustande gekommen ist, ist dem erheblichen Engagement von Regierungsrat Willi Haag zu verdanken. Er hat bei der Diskussion zwischen den drei Mittelrhöndtalen Gemeinden eine Vermittlerrolle eingenommen. Nachdem alle drei Gemeinden ihre spezifischen Verkehrsprobleme „auf den Tisch gelegt“ hatten, schmiedete Regierungsrat Willi Haag daraus den „Verkehrskonsens Mittelrhöndtal“ in dem sich der Kanton selbst mitverpflichtete. Zur Verhinderung der Staus vor der Adlerkreuzung aus Richtung Zoll/Autobahn soll die dritte Spur der Staatsstrasse rasch gebaut und in Betrieb genommen werden; dies allerdings nicht als Einzelprojekt, sondern als Bestandteil der Einigung der Gemeinden Au, Widnau und Diepoldsau über die Erschliessung der Industriegebiete Unterletten, Nöllen und Rosenbergsau sowie der Verbindungsstrasse Rosenbergsau – Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau.

Ein strategischer Wirtschaftsstandort

„Mit diesem Engagement trägt der Kanton das heute Mögliche zu einer pragmatischen und vernünftigen Verkehrslösung

und Industrieerschliessung bei. Wir erachten das Mittelrhöndtal als einen der strategischen Wirtschaftsstandorte im Kanton. Es ist wichtig, dass jetzt rasch eine gemeinsame Lösung realisiert wird, die im Handlungsbereich der Gemeinden und des Kantons liegt. Mit dem Verkehrskonsens haben wir dazu die Grundlagen geschaffen.

Eine direkte Anbindung der neuen Verbindungsstrasse und somit der Industrieerschliessung Unterletten, Nöllen, Rosenbergsau an die A13 und den Zollübergang nach Lustenau bleibt als Option bestehen. Allerdings sind für dieses Projekt, an dem auch der Bund mitbeteiligt ist, noch diverse entscheidende Rahmenbedingungen offen. Mit der Verbindungsstrasse und der dritten Spur führen wir den Werk- und Pendlerverkehr aus den Industriearealen auf dem heute schnellstmöglichen Weg zu den Autobahnanschlüssen. Und mit dem Zollübergang Wiesenrain wird den Werkpendlern aus dem Vorarlberg direkt beim Industriegebiet ein zusätzlicher attraktiver Grenzübergang angeboten.“

Regierungsrat Willi Haag,
Vorsteher Baudepartement

Die Industrieerschliessung mit Verkehrsanbindung im Norden und im Süden an das überregionale Strassennetz bzw. die Autobahn entlastet gemäss Verkehrsberechnungen das Dorf Widnau merkbar vom Ziel- und Quellverkehr aus und zu den Industriegebieten. Insbesondere darf von einer erheblichen Entlastung an LKW-Verkehr auf der Diepoldsauerstrasse, Poststrasse, Unterdorfstrasse und Nöllenstrasse (Wohnbereich) ausgegangen werden.

Alles gemeinsam oder nichts

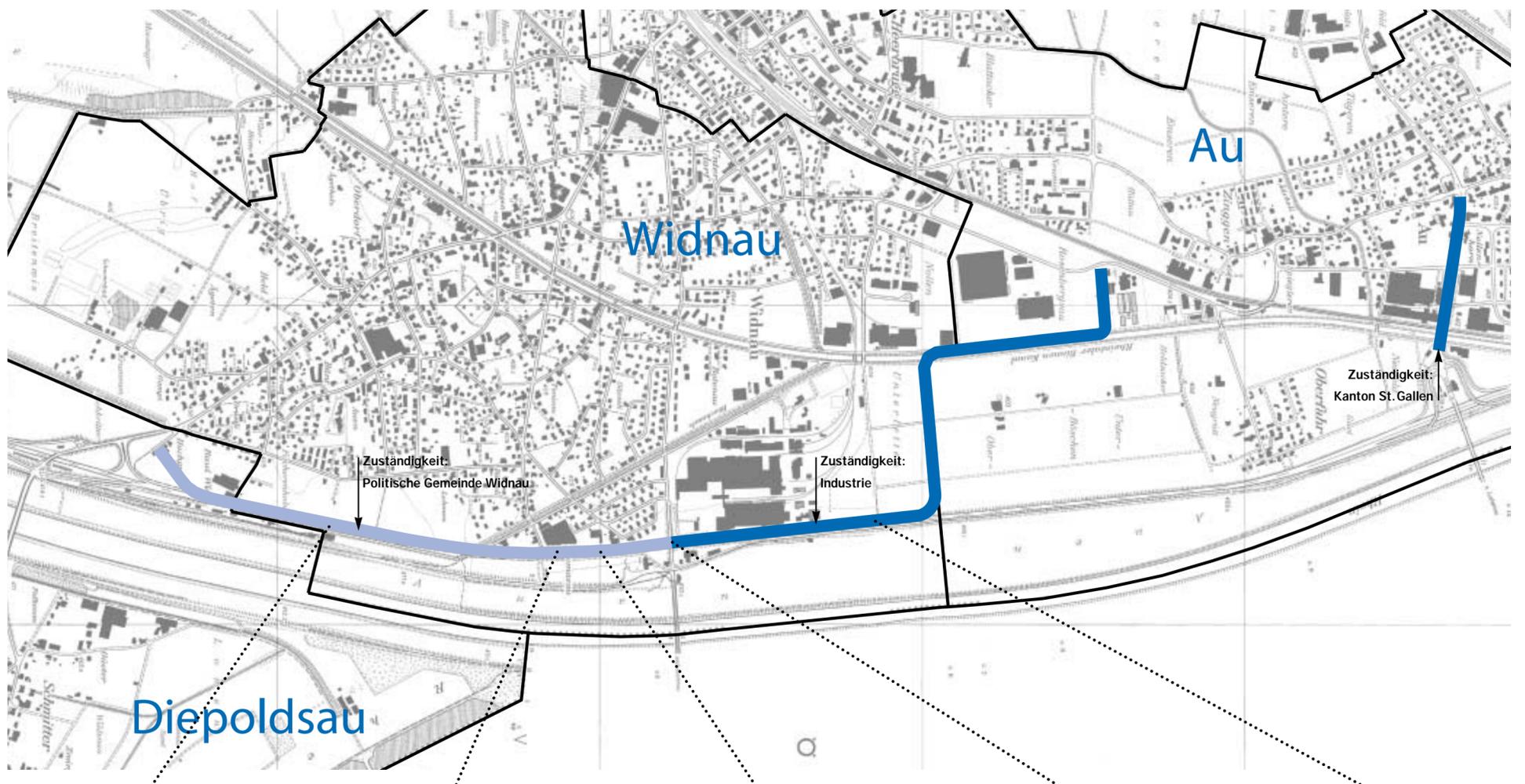
Der Kern des Verkehrskonsenses ist „Alles gemeinsam oder nichts“. Denn die Grundidee ist die Gemeinsamkeit und die Gleichzeitigkeit. ■

Verbindungsstrasse: Warum gerade jetzt?

- Der Verkehrskonsens bietet Gewähr für eine Gesamtlösung.
- Die beiden Nachbargemeinden Au und Diepoldsau unterstützen das Projekt.
- Das Strassenstück Rosenbergsau-Rheinstrasse wird durch die Industrie erstellt.
- Der Kanton unterstützt das Projekt und zieht mit.
- Widnau muss heute nur noch den Bau des Strassenabschnitts Rheinstrasse-Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau sicherstellen: Kostenrahmen: 5.5 Millionen Franken.
- Der Bau der Verbindungsstrasse ist eine Investition in die Zukunft.
- Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen erwartet die Gemeinde neue Arbeitsplätze und neue Steuereinnahmen.
- Die Gemeinde will in dem Industriegebiet auch als Versorgerin von Strom, Wasser, Abwasser und catv auftreten.
- Das Industrieland im Unterletten sowie die nicht zur Produktion gehörenden Fabrikteile stehen zum Verkauf. Sie können über das bestehende Strassennetz teilweise erschlossen werden. Grundeigentümerin und Gemeinde wollen eine nachhaltige Gesamtlösung, welche die Bevölkerung vor zusätzlichem Industrieverkehr schützt.
- Die Verbindungsstrasse schafft die Möglichkeit, das Dorfzentrum von bestehendem Verkehr – insbesondere Lastwagen – zu entlasten.

Deshalb empfiehlt der Gemeinderat Widnau: Verbindungsstrasse jetzt!

Verkehrskonsens zur Industrie-Erschliessung Mittelrheintal



Technischer Beschrieb der neuen Verbindungsstrasse

Die Linienführung der neuen Strasse ermöglicht die Verbindung der Industrie Mittelrheintal mit dem Autobahnanschluss A13 Diepoldsau/Widnau im Süden und mit der Rosenbergsaustrasse im Norden. Von hier geht es weiter über das ordentliche Strassennetz und mit der vom Kanton St. Gallen zugesicherten dritten Spur von der Adlerkreuzung bis zum Autobahnanschluss A13 Au respektive zum Zollamt.

Die so benannte neue „Verbindungsstrasse Autobahnanschluss A13 Diepoldsau/Widnau zur Rosenbergsaustrasse“ führt über das Gebiet der Gemeinden Au, Diepoldsau und Widnau. Die Strasse zweigt ab der Diepoldsauerstrasse, ausserhalb des neuen Kreislaufbauwerks, nach Norden ab. Sie führt im Gebiet Hochguet auf Diepoldsauer Gemeindegebiet entlang der Autobahn A13 in einem Bogen auf Widnauer Territorium bis ins Gebiet Unterletten und bedient dabei die beiden Industriebetriebe in der Thomasau. An der Grenze

Au/Widnau entlang erschliesst die Strasse das Gebiet Unterletten und überquert dann den Rheintaler Binnenkanal. An diesem Punkt wird die Birkenstrasse und damit die Verbindung zur Nöllenstrasse gesichert. Dem Binnenkanal entlang folgt die Linienführung auf Auer Gemeindegebiet zur Grenze der ARA Au und schliesst dann mit der Rosenbergsaustrasse zusammen. Die dritte Spur von der Adlerkreuzung in Au bis zum Autobahnanschluss A13 respektive Zollamt ist ein eigenständiges Projekt, das vom Kanton gleichzeitig bearbeitet wird.

Die Strasse wird zu einer Gemeindestrasse 1. Klasse, hat die Breite von 6.50 m mit beidseitigen Freiräumen von 0.50 m. In nicht bebauten Gebieten gilt die Geschwindigkeit 60 km/h und in bebauten Gebieten sowie im Industriegebiet 50 km/h.

Kostenmindernde Massnahmen

Die Linie der Verbindungsstrasse basiert auf konkreten Studien, die seit 1991 in der Projektierung der A13 und den Auflageprojekten mitberücksichtigt wurden. Bund und Kanton sicherten der

Gemeinde Widnau einen Korridor für die Verbindungsstrasse zu. Verbunden mit dieser Zusicherung erstellten nun Bund und Kanton beim Ausbau der A13 alle Brückenbauten auf die Gesamtbreite inklusive für die Verbindungsstrasse aus und dies ohne Kostenfolge für die Politische Gemeinde Widnau. Zudem konnten in der Projektierungsphase der A13 wesentliche technische Vorbereitungen für die neue Strasse getroffen werden; dies in Bezug auf die doppelt absorbierende Lärmschutzwand im Bereich Rheinau bis Böschaach, der

Der Verkehrskonsens Mittelrheintal löst nicht alle, aber ein bedeutsames Verkehrsproblem in der Region

Der Verkehrskonsens Mittelrheintal ist auf Partnerschaft aufgebaut. Was bewegt die Politischen Gemeinden Au und Diepoldsau, die Ortsgemeinde Widnau und die Industrie, sich für die verkehrsmässige Erschliessung des grössten zusammenhängenden Industriegebietes im Kanton St. Gallen gemeinsam zu engagieren? Der «fokus» holte dazu Stimmen ein.

Wir befragten Christian Fiechter, Mitglied der Geschäftsleitung der SFS Holding AG, die Gemeindepräsidenten Walter Giger, Au, und Rolf Eyer, Diepoldsau, sowie Ortsgemeindepräsident Karl Köppel, Widnau.



Einzig sinnvolle Möglichkeit

Christian Fiechter, Mitglied der Geschäftsleitung SFS Holding AG, stellt fest, dass die aufgezeigte Lösung für die Industrie die einzige sinnvolle Möglichkeit der Erschliessung Unterletten sowie der Industrie entlang der Autobahn bedeutet. Für die SFS wichtig sind der flüssigere Pendlerverkehr für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, insbesondere in Richtung Oberrheintal und

für die Grenzgänger; ferner die Entschärfung der Gefährlichkeit der Rosenbergsaustrasse inklusive der Einmündung Unterdorfstrasse sowie die Versorgung durch den Schwerverkehr ohne Tangierung der Wohngebiete. Die Industrie im zu erschliessenden Gebiet engagiert sich allgemein durch die Übernahme von Kosten, insbesondere die Viscosuisse. SFS bietet Hand zur Realisierung. Gewisse Einschränkungen in der Überbaubarkeit des Areals werden in Kauf genommen. Sollte das Projekt scheitern, resultieren langfristig weitere Erschwernisse für den Arbeitsweg der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und den Warenverkehr. Damit verliert der Standort Rosenbergsau an Attraktivität für zukünftige Entwicklungen.



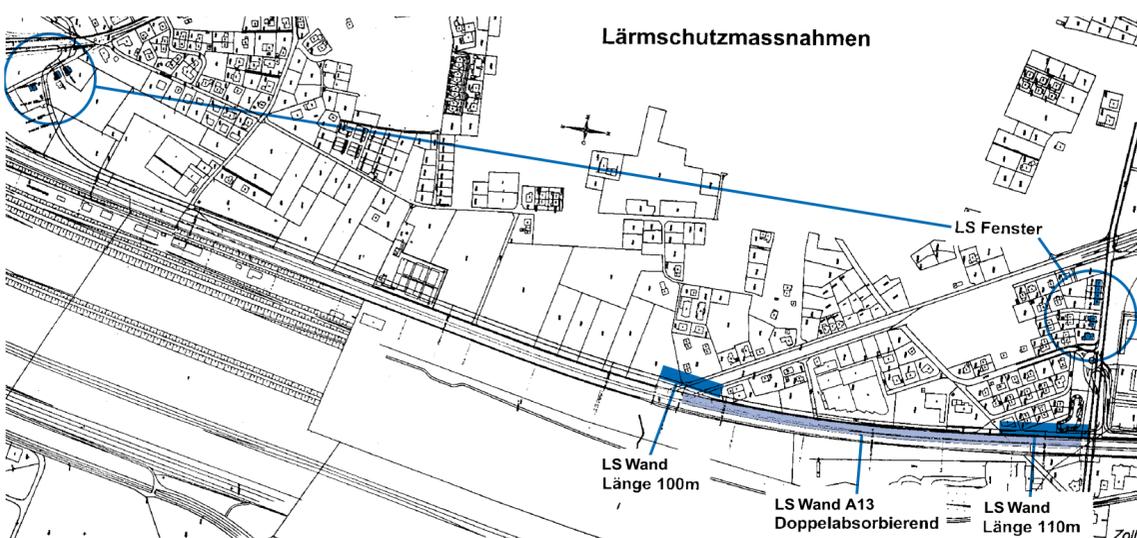
Massgebliche Entlastung

Nach Aussage von **Karl Köppel, Ortsgemeindepräsident, Widnau,** unterstützt seine Korporation das Strassenbau-Vorhaben als letztmögliche Lösung zur optimalen Erschliessung der Industriegebiete Nöllen, Unterletten, Böschaach und zukünftig eventuell auch Lohmen. Damit will die Ortsgemeinde das ihre zur Steigerung der Wohnqualität im Dorf Widnau beitragen und ebenso

zur Neuansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben und damit zur Schaffung von Arbeitsplätzen für die ganze Region. Der Ortsverwaltungsrat hat bereits im Vorfeld des A13-Vollausbaus einer Korridorsicherung für die Erschliessungsstrasse in den Gebieten Lohmen, Thomasau und Rheinau zugestimmt. Unser bestehendes Industriegebiet im Nöllen sowie das Bauerwartungsland im Lohmen könnten durch diese Strassenverbindung schlank an das Autobahnnetz angebunden werden. Sagen die Widnauerinnen und Widnauer Nein zur Verbindungsstrasse, so wird die letztmögliche Chance einer optimalen Industrieerschliessung vertan. Und die Nöllen-, Rhein- und Unterdorfstrasse werden im Sog der Entwicklung noch stärker verkehrsbelastet.



- Verkehrlenkungsmaßnahmen
- Industrie-Erschliessungsstrasse
 - Übrige Hauptstrassen
 - Nebenstrasse
 - Hauptknoten
 - Nebenknoten
 - S Harte oder weiche Sperre
 - Industrieanschlüsse
 - Potenzielles Baugelände



Anpassung von Entwässerungen und der Verstärkungen von Bauteilen. Durch Verhandlungen mit den für den Nationalstrassenbau zuständigen Stellen konnten bessere Lösungen mit Kosteneinsparungen für die Gemeinde Widnau erarbeitet werden. Seit zirka Mitte März macht der Kanton keine Instandstellungsarbeiten an der A13 mehr, so dass die höchstmögliche Massensynergie erzielt werden kann.

Verkehrlenkende Massnahmen

Die Erschliessungspotentiale der Strasse sind die heutigen Industriegebiete Rosenbergsau, Nöllen, Unterletten, die Industrie- und Gewerbegebiete Botenau, Thomasau sowie das übrige Gemeindegebiet Lohmen, Fischereholz, Rau Wis und Hochguet. Selbstverständlich wird somit auch die Peripherie der Gemeinde erschlossen. Die Hauptbindepunkte an die neue Strasse sind bei der Rheinstrasse, der Plaston, der Birkenstrasse und der neuen Industrie. Die Strassen entlang der Böschach werden

nicht an die neue Strasse angebunden. Damit keine neuen Schleichwege entstehen und Falschfahrten ermöglicht werden, sind konkrete verkehrlenkende Massnahmen vorgesehen. Dies wird mit der Signalisation und mit sogenannten „weichen“ oder „harten Sperren“ erreicht. Heute sind in der Gemeinde bereits solche Sperren im Kapellweg (weich) und in der Birkenstrasse (hart) vorhanden. Zur Lenkung des Verkehrs in die Industriegebiete wird an den Abzweigern zur Verbindungsstrasse eine spezielle

Beschilderung „Industrie“ angebracht. Es sind zudem an mehreren Orten weiche Sperren vorgesehen: Zufahrt Bucher, Schützenstrasse bei der Böschach und Lindenstrasse. Diese Sperren können, je nach Erfahrung, jederzeit verändert werden.

Lärmschutz wird beachtet

Die heutige Gesetzgebung fordert bei Strassenneubauten die Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt, konkret die Auswirkungen auf Luft und lärmässig auf Anwohner/innen. Der Strassenverkehr hat in den vergangenen zehn Jahren massiv zugenommen. Auf der Diepoldsauer- und Poststrasse um 23 % auf 14'000 durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). In der Unterdorfstrasse um 2 % auf 9'000 DTV, in der Nöllenstrasse um 15 % auf 1'730 DTV, und bedingt durch den kleineren Verkehr zur Setila, bei der Rheinstrasse einen Rückgang um -29 % auf 3'000 DTV. Die A13 hatte einen Verkehrszuwachs um 49 % auf 21'700 durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) zur Folge.

Für die neue Verbindungsstrasse wird ein errechneter DTV von 3'500 bis 4'200 angenommen. Diese Verkehrsberechnungen zeigen eine spürbare Verlagerung des Verkehrs, der im Zentrum von Widnau merklich abnehmen wird. Die verkehrsbedingte Luftbelastung verla-

gert sich an die Peripherie des Dorfes in den Bereich der A13.

In der Poststrasse und Rheinstrasse bis Böschach reduziert sich jedoch der Lärm um 1 Dezibel (dB) (die Änderung ist bei 1 dB spürbar), in der Unterdorfstrasse um 2-3 dB, was einer Halbierung der Lärmempfindung entspricht, und in der Nöllenstrasse halbiert sich der Gesamtverkehr. Der LKW-Verkehr wird um bis zu 90 % abnehmen, was eine Reduktion der Lärmbelastung von bis zu 7 dB zur Folge haben wird. Einzig in der Rheinstrasse, von der Böschach bis zur Anbindung an die Verbindungsstrasse, steigt die Belastung um 1 dB.

Für die Verbindungsstrasse sind die Planungswerte einzuhalten. Dies bedeutet, dass in verschiedenen Bereichen der Strecke Lärmschutzmassnahmen erforderlich sind. Im Gebiet Rheinau ist von der Gesetzgebung eine Lärmschutzwand von 110 m Länge und 3 m Höhe und im Gebiet Böschach/Lohmen eine solche von 100 m Länge und 3 m Höhe erforderlich. An der Rheinstrasse mit den erhöhten Werten sind baulich keine Mauern möglich und deshalb Lärmschutzfenster nötig. Auch im Bereich Hochguet sind in den nächststehenden Gebäuden Lärmschutzfenster einzubauen.

Bezüglich der Detailplanung werden mit den Direktbetroffenen Gespräche über die Art und Weise sowie Gestaltung der Lärmschutzmassnahmen geführt. ■

H. Gantenbein,
Ingenieurbüro Bänziger + Köppel + Partner



Ja zu Gunsten der Region

Walter Giger, Gemeindepäsident, Au, ist der Auffassung, der Konsens bringe bessere Voraussetzungen für das Industriegebiet von Widnau und Au. Für die Gemeinde Au selbst liegen die Vorteile in der Verbindung Adlerkreuzung-Zoll mit dem Bau der schon seit Jahren geforderten dritten Spur. Der Kanton hat sich bereit erklärt, gleichzeitig mit dem Bau der Umfahrungsstrasse Widnau diese dritte Spur zu bauen. Gleichzeitig wird das Industriegebiet Rosenbergsau neu erschlossen.

Das Engagement der Politischen Gemeinde Au liegt in der gemeinderätlichen Bereitschaftserklärung, vor allem

zu Gunsten des Industriegebietes Rosenbergsau, aber auch für die ganze Region, zu diesem Konsens Ja zu sagen. Arbeitsplätze sind für die ganze Region wichtig.

Ein Scheitern des Konsenses hätte direkt für unsere Gemeinde keinen Einfluss. Es ist aber notwendig, dass dieses Projekt zu Gunsten der ganzen Region und für die Industrie im Rosenbergsau-Gebiet realisiert wird.



Stärkung nicht verpassen

Rolf Eyer, Gemeindepäsident, Diepoldsau, setzt auf die Gleichzeitigkeit der Ausführung aller Massnahmen zur Entlastung auf verschiedenen regiona-

len Verkehrsverbindungen. Für Diepoldsau müssen die Vorteile allerdings gesucht werden. Er hofft, dass zumindest keine Nachteile entstehen. Vorteile könnten allenfalls jene Arbeitnehmer/innen aus der Gemeinde erfahren, die mit dieser neuen Strassenverbindung ohne Umwege ihre Arbeitsplätze in der Region Vicosuisse-SFS erreichen können.

Diepoldsau engagiert sich für das Projekt insofern, als der Gemeinderat den Verkehrskonsens mitunterzeichnet hat. Damit kann diese Strasse auf Gebiet der Politischen Gemeinde Diepoldsau auf das übergeordnete Strassennetz, sprich die A13, übernommen werden.

Aus Diepoldsauer Sicht hätte ein Scheitern des Projektes keine Auswirkungen. Regional betrachtet müsste ich klar bedauern, dass dem Wirtschaftsstandort Mittelrheintal ein rasch realisierbares Wachstum vorläufig verunmöglicht wird. Somit wäre eine regionale Schwächung beziehungsweise verpasste Stärkung zu beklagen. ■

Finanzierung

- Als Bauherrschaft und Finanzierer tritt der Kanton St. Gallen auf für die dritte Spur Adlerkreuzung/Zollamt Au.
- Die Industrie baut und finanziert den Strassenabschnitt Rosenbergsaustrasse bis Rheinstrasse. Daran leistet die Politische Gemeinde Widnau - mit Blick auf die Klassierung und die Übernahme der Erschliessung Unterletten als Gemeindestrasse 1. Klasse - einen Finanzierungsbeitrag von Fr. 500'000.—, der in der Investitionsrechnung des Voranschlages für das Jahr 2001 eingestellt ist.
- Gegenstand des Baukredites ist für Widnau der Strassenabschnitt Rheinstrasse bis Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau. Für diesen Abschnitt tritt die Politische Gemeinde Widnau als Bauherrschaft auf.

Erste Berechnungen, die im Zuge der Detailprojektierung verfeinert werden, weisen für den Bau des Strassenstückes Rheinstrasse-Autobahnanschluss Widnau/Diepoldsau einen Kreditrahmen von 5.5 Mio. Fr. aus (inkl. Werkleitungen).

Da nicht absehbar war, dass sich politisch ein schneller Weg für eine optimale Lösung abzeichnet, war der Bau der Verbindungsstrasse bisher im Finanzplan bzw. der Investitionsplanung der Gemeinde nicht vorgesehen. Der Gemeinderat wird der Bürgerschaft im Rahmen des Gutachtens eine detaillierte Projektfinanzierung vorlegen. Amortisation und Zinsen für den Strassenbau müssen aus dem Allgemeinen Haushalt, das heisst aus Steuermitteln bestritten werden. ■

Der Gemeinderat

Revitalisierung wertet "Viscose"-Gelände auf

Viscosuisse will Areal einer positiven Zukunft zuführen

Die Geschichte der „Viscose“ ist auch ein Stück Rheintaler Wirtschaftsgeschichte. Ziel der jetzigen Grundeigentümerin, der Viscosuisse Widnau AG, ist es, das Areal einer positiven Zukunft zuzuführen.

Seit ihrer Gründung im Jahre 1924 war die „Viscose“ in Widnau bis Ende 1993 unter verschiedenen Namen eine 100-prozentige Tochter der „Viscose“ in Emmenbrücke. Die „Mutter“ ist noch heute eine 100-prozentige Tochter des ehemals französischen Staatsbetriebes Rhône-Poulenc. Der heutige privatisierte Konzern firmiert unter dem Namen Rhodia. 1994 wurde die Fabrik in Widnau als Produzent von textilen Polyestergeräten im Rahmen einer Aufteilung in Produktionsdepartemente direkt der Rhodia in Paris unterstellt.

Nachhaltig entwickeln

Die Rhodia verkaufte Mitte 1998 den operativen Teil der Fabrik Widnau an die englische Firma Swordward, welche die Fabrik unter dem Namen Setila AG weiterführt und noch immer Polyesterfäden herstellt.

Den nicht an die Setila verkauften Teil des ursprünglichen Viscose-Areals kaufte die Viscosuisse Widnau AG. Diese Firma ist eine 100-prozentige Tochter der Viscosuisse Immobilien AG in Emmenbrücke. Präsident und Geschäftsleiter beider Firmen, die der patronalen Stiftung gehören, ist Hans Lütolf, Widnau.

Die Viscosuisse Widnau AG hat die Aufgabe, das Viscose-Areal samt den verbliebenen Bauten nachhaltig zu entwickeln und schrittweise zu verkaufen. Grundsätzlich gab es zwei Wege: alles an einen Grossinvestor verkaufen, ohne zu wissen, was dann auf und mit dem Areal geschieht: oder aber eine nachhaltige Projektentwicklung, die auf die sehr unterschiedlichen Gegebenheiten Rücksicht nimmt und dann mit Teilverkäufen zum gleichen Ziel gelangen.

Zusammenpassen

Die Viscosuisse Widnau AG entschied sich für die zweite, mühevollere Lösung und so für einen längeren Zeithorizont; dafür ist aber Gewähr geboten, dass bei der Entwicklung die spezifischen Standort-Gegebenheiten besser berücksichtigt werden. Dieser Entscheid führte dann zum „Industrie-Konsens“, zusammen mit der SFS-Presswerk Heerbrugg AG und der SAW Schmitter AG, Widnau, und dem Antrag an die politischen Instanzen, die Lösung gemeinschaftlich und ganzheitlich zu suchen. ■



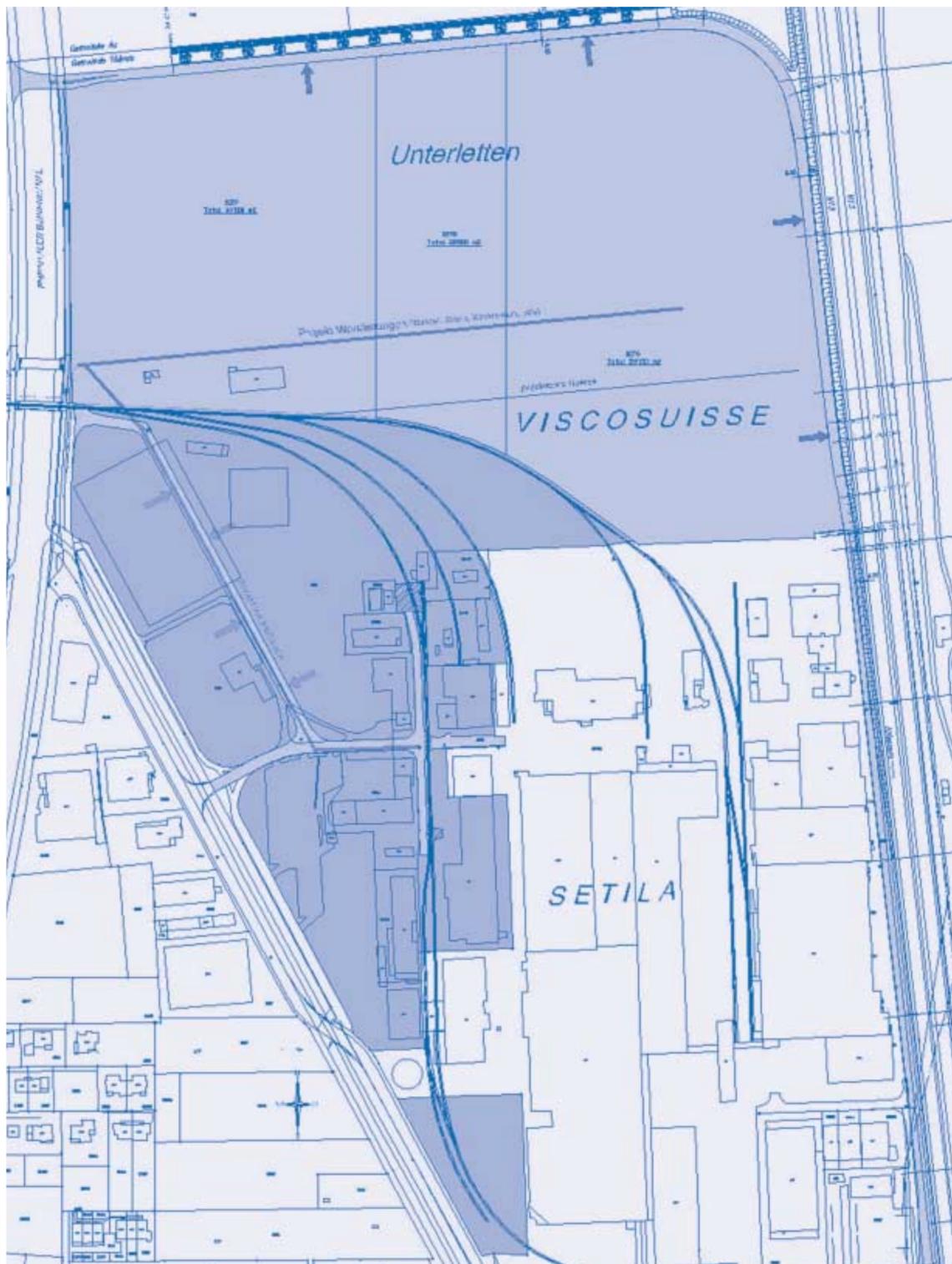
Hans Lütolf,
Präsident der
Viscosuisse
Widnau AG



Die Viscosuisse Widnau AG besitzt im Gebiet Unterletten 120'000 m² Industrieland. Es ist die grösste zusammenhängende Industriefläche im Kanton St. Gallen.



Das Vermarktungskonzept: Nun müssen die Trümpfe stechen



HUTO Immobilien Treuhand Heerbrugg hat die Aufgabe übernommen, das Viscose-Areal nachhaltig zu entwickeln und wenn nötig europaweit zu vermarkten. Dabei aber stehen lokale und regionale Ansiedlungen naturgemäss im Vordergrund.

HUTO stützt sich dabei auf ihr „Network“, ein vielschichtiges Beziehungsnetz. Auf dieser Drehscheibe werden sowohl Bedürfnisse von Unternehmen wie vermittelbare Objekte gemeldet. Investoren sollen zur Ansiedlung in Widnau bewegt werden

Komplexe Aufgabe

Die Ansiedlung eines Unternehmens verlangt nach einem interdisziplinären Vorgehen. Denn die möglichen Investoren erwarten aus erster Hand konkrete Auskunft über steuerliche, bauliche, gesellschaftsrechtliche und finanztechnische Aspekte. Auch das vorhandene Reservoir an Humankapital ist von Anfang an ein wichtiger Faktor. Die HUTO stützt sich auf ihre Erfahrung bei Ansiedlungen wie Schollglas in Altstätten, Lenor Plastic in Oberriet, Haderer in Au und Aquis in Rebstein. Auch die Zusammenarbeit mit dem Amt für Wirtschaft des Kantons St. Gallen und seiner Abteilung für Wirtschaftsförderung spielt. HUTO Immobilien-Treuhand Heerbrugg hat als Hilfsmittel zur Vermarktung des „Industrie- und Gewerkeparks Unterletten“ eine CD-ROM hergestellt. Darin macht sie interessierten Investoren das Areal als möglichen Unternehmensstandort bekannt. Fakten über das Areal sind etwa der gute Baugrund, moderne Datenleitungen, eine gute Anbindung durch Strasse und Schiene oder die periphere Lage ohne Beeinträchtigung von Wohngebieten werden ebenso kommuniziert wie das Umfeld im Dreiländereck Schweiz-Osterreich-Deutschland, das hohe Bildungsniveau der Menschen im Rheintal, die Lebensqualität dank Nähe zu See und Bergen oder der hohe Freizeitwert.

Schweiz hat Zugkraft

Erstaunlich ist, dass das Argument „Nicht-EU-Standort“ eine besondere Anziehungskraft hat. Viele Unternehmen in der EU suchen einen Standort im Nicht-EU-Bereich als zusätzliches Standbein. Auf dem Weltmarkt sind immer wieder in gewissen Branchen Embargo-situationen zu befürchten, die durch einen Nicht-EU-Standort entschärft werden können. Insgesamt stehen 225'000 m² Industriezone zur Verfügung, wovon 105'000 m² im Bereich der bestehenden Gebäude und deren Umfeld liegen sowie 120'000 m² im angrenzenden freien „Unterletten“. Somit können Kleinst- und Kleinbetriebe, Denkfabriken oder grössere Produktionsansiedlungen in einem gesunden und zukunftssträchtigen Branchenmix platziert werden. Die Mischung mit kulturellen und künstlerisch Tätigen ist bereits durch Teilverkäufe gewährleistet.

Erste Erfolge

Bereits realisierte Verkäufe lassen darauf schliessen, dass die Konzeptarbeiten im Vorfeld richtig waren. Mosaikstein um Mosaikstein fügt sich zu einem sinnvollen und überschaubaren Ganzen zusammen. Qualität der angesiedelten Betriebe ist ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl und Bearbeitung neuer Interessenten. ■

Toni Cristuzzi, Geschäftsführer/Inhaber,
HUTO Immobilien-Treuhand, Heerbrugg

Impressum – www.widnau.ch

- **fokus widnau:** Informationen der Politischen Gemeinde Widnau
- **Erscheinungsrhythmus:** zweimal pro Jahr oder nach Bedarf
- **Kontaktadresse:** Gemeinderatskanzlei, 9443 Widnau
Tel. 727 03 24 / Fax 727 03 01
E-mail: gemeinderatskanzlei@widnau.ch
- **Gestaltung:** breitenmoser mediadesign
- **Druck:** Die Info-Zeitung wurde auf 100 % chlorfrei gebleichtem und nicht von Tropenhölzern stammendem Zellstoff gedruckt
- **Auflage:** 3650 Exemplare; wird an alle Haushaltungen in Widnau und Diepoldsau (soweit Post über Widnau) verteilt