



Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg
Kanton St. Gallen

Verkehrsplanung
Raumentwicklung
Beratung
Analysen
Konzepte



van de wetering
atelier für städtebau

A1-Zubringer Region Rorschach

Konzept Flankierende Massnahmen



Schlussbericht

Zürich, 25.02.2013

436.105

A1-Zubringer Region Rorschach: Konzept flankierende Massnahmen

Schlussbericht

25. Februar 2013

M:\Projekte\mrs_vdw\436.105_Rorschach_FlaMa_A1\3_BerBericht_Schlussversion130225\130225_FlaMa_A1_Witen_Bericht.docx

Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg vertreten durch **Tiefbauamt des Kantons St.Gallen**

Marcel John

marcel.john@sg.ch

Lämmlibrunnenstr. 54

Tel 071 229 30 38

9001 St.Gallen

Fax 071 229 44 22

Bearbeitung

ARGE mrs-vdw-asp-bbr

Verkehrsplanung:

mrs partner ag

Tel 044 245 46 16

Simon Seger

Fax 044 245 46 05

Birmensdorferstrasse 55

simon.seger@mrspartner.ch

8004 Zürich

www.mrspartner.ch

Stadtentwicklung:

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Tel 044 245 46 09

Roman Hanimann

Fax 044 245 46 05

Birmensdorferstrasse 55

roman@wetering.ch

8004 Zürich

www.wetering.ch

Landschaftsplanung:

asp Landschaftsarchitekten AG

Tel 044 341 61 61

Kaspar Hartmann

Fax 044 341 01 49

Tobeleggweg 19

k.hartmann@aspland.ch

8049 Zürich

www.aspland.ch

Inhalt

1. Ausgangslage	1
1.1. Situation	1
1.2. Verkehrsbelastungen ohne Strassenneubauten	2
1.3. Auswirkungen Autobahnanschluss Witen ohne flankierende Massnahmen	3
1.4. Auswirkungen Südliche Kernumfahrung ohne harte flankierende Massnahmen.....	5
1.5. Ziele und Anforderungen an die Verkehrsprojekte.....	8
1.5.1. Regionale Ziele.....	8
1.5.2. Anforderungen Rorschach	8
1.5.3. Anforderungen Goldach	8
1.5.4. Anforderungen Rorschacherberg	9
2. Gesamtkonzept Städtebau und Verkehr	10
2.1. Gesamtkonzept Städtebau	10
2.1.1. Städtebauliche Ausgangslage	10
2.1.2. Konzeptidee Integration Autobahnanschluss Witen	12
2.1.3. Städtebauliches Konzept.....	13
2.2. Erschliessungskonzept MIV (motorisierter Individualverkehr).....	26
2.3. Erschliessungskonzept LV (Fuss- und Radwegnetz)	27
2.4. Erschliessungskonzept ÖV (Buslinienführungen).....	28
3. Flankierende Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen	29
3.1. Ziele für flankierende Massnahmen zum Anschluss Witen	29
3.2. Übersicht Massnahmenbereiche	29
3.3. Massnahmenbereiche zum Anschluss Witen	30
3.3.1. St. Gallerstrasse Goldach	30
3.3.2. Hauptstrasse und Bruggmühlestrasse Goldach.....	31
3.3.3. Bahnübergang Klosterstrasse (Künzlerpass).....	32
3.3.4. Schul- und Blumenstrasse Goldach	32
3.3.5. Anschluss Witen bis Sulzstrasse.....	33
3.3.6. Blumenfeldstrasse Goldach	34
3.3.7. Pestalozzistrasse Rorschach.....	35
3.3.8. Goldacherstrasse Rorschacherberg und Sulzstrasse Goldach bis Knoten Anschluss Witen	35
3.3.9. Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse Rorschacherberg	36
3.3.10. Hauptstrasse Rorschach / Stadtkern	37
3.3.11. Anbindung Zentrum Rorschach.....	38
3.4. Auswirkungen Anschluss Witen mit flankierenden Massnahmen.....	39
3.5. Auswirkungen weitere Massnahmen.....	42
3.5.1. MIV-Sperrung Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse.....	43

3.5.2. Unterführung Mühlegut Goldach.....	43
3.5.3. Unterführung Mühlegut mit Südspange Goldach.....	44
3.5.4. Unterführung Florastrasse	45
3.5.5. Unterführung Signalstrasse	46
3.5.6. Unterführung Feldmühlestrasse – Löwenstrasse	46
4. Anhang.....	47
4.1. Vergleich Zentrumsanbindung Unterführung Industriestrasse mit Unterführung Wisental.....	47
4.2. Darstellungen zur Machbarkeit Unterführung Industriestrasse	52
4.3. Darstellungen zur Machbarkeit Unterführung Wisental	53
4.4. Verschiebung Grenzbereich Nutzung Anschluss Witen vom Stadtzentrum durch Unterführung Wisental.....	55
4.5. Vergleich Knotenform Sulzstrasse / Blumenfeldstrasse / Anschluss Witen	55
4.6. Auswirkungen A1-Anschluss Witen auf Heidenerstrasse.....	56
4.7. Zusammenfassung Ergebnisse 1. Forumsveranstaltung vom 8.2.2012	57
4.8. Erkenntnisse aus 2. Forumsveranstaltung vom 9.5.2012.....	59
4.9. Plan Städtebauliches Gesamtkonzept	61

1. Ausgangslage

1.1. Situation

Die Stadtregion Rorschach, eingebettet zwischen den Ausläufern des Alpsteins und dem Bodensee, ist geschichtlich gesehen ein bedeutender Verkehrsknoten, in welchem die drei Hauptäste von und nach St.Gallen, Romanshorn und dem Rheintal zusammentreffen.

Bedingt durch die topografischen Verhältnisse und die dichte städtische Bebauung wird in der Region Rorschach schon über 100 Jahre eine optimale Anordnung für die verschiedenen Trassen von Strasse und Schiene gesucht. Dabei wurden im Zentrumsbereich der Stadtregion verschiedenste Ansätze mit Tunnel- oder Brückenlösungen diskutiert. Im Jahre 1973 wurde die Autobahn A1 südlich des überbauten Gebietes eröffnet.

Im Jahre 2008 unterzeichneten der Kanton St.Gallen und die Stadt Rorschach eine Vereinbarung, in der sich der Kanton verpflichtet, die Verkehrsprobleme in Rorschach an die Hand zu nehmen. Im Gegenzug hatte die Stadt Rorschach den vorgesehenen Zweispurausbau der SBB, im Zusammenhang mit dem HGV Ausbau Zürich – München, akzeptiert.

Mit dieser Vereinbarung startete der Planungsprozess, welcher zwischenzeitlich zu verschiedenen Verkehrsstudien und städtebaulichen Betrachtungen führte. Die Gesamtverkehrslösung sah für den Strassenverkehr die Elemente eines zusätzlichen Autobahnanschlusses im Bereich Witen und einer südlichen Kernumfahrung vor.

Für den **Autobahnanschluss Witen** liegt bereits eine Zweckmässigkeitsbeurteilung vor, die Ausarbeitung des Genehmigungsprojektes wurde im Dezember 2010 vergeben. Das kantonale Baudepartement hat das Genehmigungsprojekt im Mai 2012 beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingereicht.

Für die **Südliche Kernumfahrung** Rorschach wurden 2011 technisch machbare Lösungen ermittelt. Diese Varianten wurden anschliessend einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen. Das Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung soll im März 2013 vorliegen.

Parallel zu den beiden Projektierungen wurde das vorliegende **Konzept für Flankierende Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen** erarbeitet. Das Konzept wurde soweit mit einer allfälligen südlichen Kernumfahrung koordiniert, dass die Flankierenden Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen kompatibel sind mit möglichen flankierenden Massnahmen einer später realisierten südlichen Kernumfahrung.

1.2. Verkehrsbelastungen ohne Strassenneubauten

- Der Hauptteil des Ziel- und Quellverkehrs der Region führt über die St.Gallerstrasse und den bestehenden Autobahnanschluss Rorschach im Westen der Region auf das Nationalstrassennetz. Die St.Gallerstrasse im westlichen Regionsteil wird dadurch mit 17'000 bis 25'800 Fahrzeugen pro Tag zur stärkstbelasteten Innerortsstrasse der Region (siehe Abbildung 1).
- Fahrten von und zum Siedlungsgebiet zwischen der Bahnlinie Goldach-Rorschach und der Autobahn A1 führen auf dem Weg von und zur Autobahn vorwiegend durch das Zentrum von Goldach (Sulzstrasse-Hauptstrasse-Bruggmühlestrasse). Obwohl die Bahnschranke durch das zukünftig verbesserte Bahn-Angebot durchschnittlich länger geschlossen sein wird, wird von einer Verkehrsbelastung von 11'400 Fahrzeugen pro Tag auf der Hauptstrasse im Zentrum von Goldach ausgegangen (siehe Abbildung 1).
- Aufgrund der Situation und Lage des Nationalstrassennetzes sowie dem durch den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr stark ausgelasteten Regionskern existiert praktisch kein Durchgangsverkehr auf Innerortsstrassen durch die Region (gemäss Verkehrsmodell Rorschach Stand 5.12.2011 weniger als 100 Fahrten pro Tag Autobahnanschluss Rorschach – Hauptstrasse Staad, weniger als 100 Fahrten pro Tag Steinacherstrasse Tübach – Hauptstrasse Staad sowie nur rund 100 Fahrten pro Tag (DTV) Seestrasse Horn – Hauptstrasse Staad).

Belastungsplan DTV 2025
Z1.0 (Referenzzustand 2025)
 Angaben in Fz/Tag



Abbildung 1: Prognose Verkehrsbelastungen 2025 ohne Strassenneubauten¹

¹ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 22.6.2012

1.3. Auswirkungen Autobahnanschluss Witen ohne flankierende Massnahmen

- Die Erschliessung der Region an das Nationalstrassennetz wird mit einem Anschluss südlich der Bahnlinie deutlich verbessert. Die A1 ist nicht mehr nur eine Strasse, welche an der Region vorbeiführt, sondern die auch dem Ziel- und Quellverkehr der drei Gemeinden dient. Die stärkstbelastete Innerortsstrasse bleibt die St.Gallerstrasse, jedoch mit maximal 14'800 Fahrzeugen pro Tag auf einem viel tieferen Niveau. Die Blumenfeldstrasse im Gewerbegebiet bildet den zweiten Zubringepunkt zur Autobahn mit 12'800 Fahrzeugen pro Tag (siehe Abbildung 2).
- Das Siedlungsgebiet zwischen der Bahnlinie Goldach-Rorschach und der Autobahn wird neu direkt an die Autobahn A1 angeschlossen. Dies entlastet die Ortskerndurchfahrt von Goldach und die Churerstrasse markant (siehe Abbildung 3).
- Der Druck auf die Bahnquerung Industriestrasse in Rorschach steigt markant. Der Knoten Blumenfeldstr./Industriestr./Pestalozzistr. ist staugefährdet. Ein Knotenausbau ist schwierig in die bestehende Siedlung zu integrieren. Mehrspurige Knotenzufahrten erhöhen die Trennwirkung und erschweren die Begeh- und Befahrbarkeit dieser Innerortsstrassen für den Fuss- und Radverkehr deutlich.

Belastungsplan DTV 2025
Z2.0 (Anschluss Witen)
 Angaben in Fz/Tag

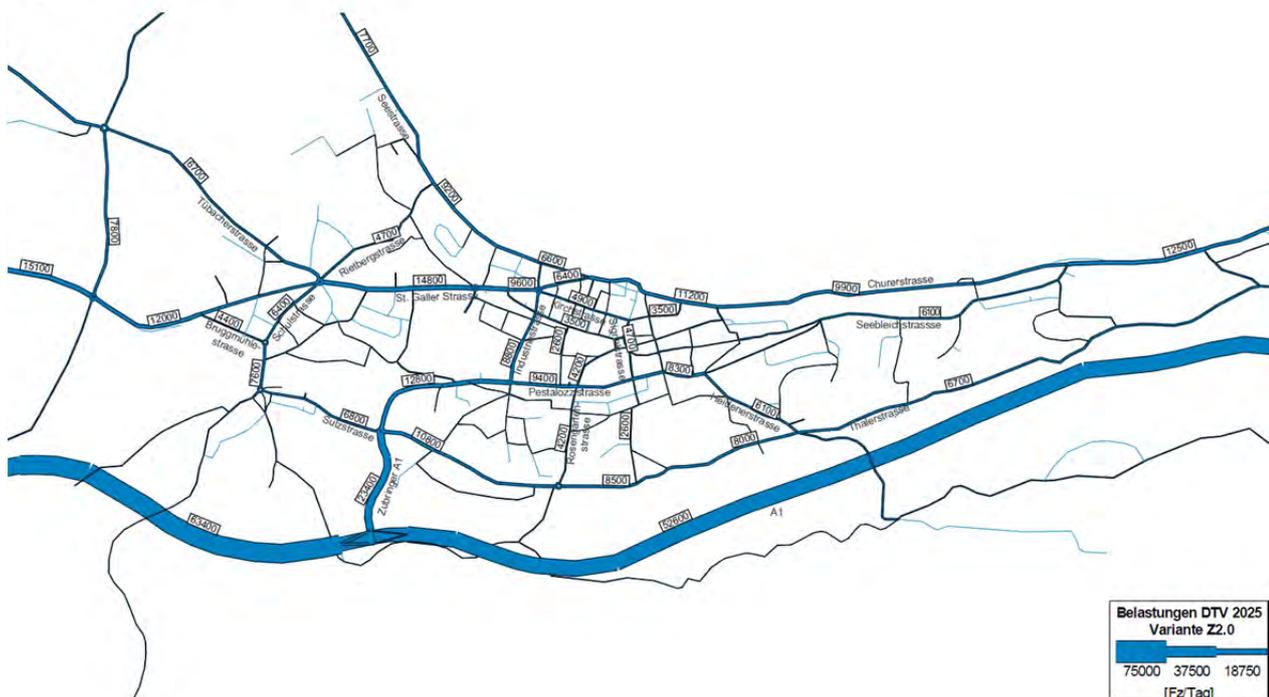


Abbildung 2: Prognose Verkehrsbelastungen 2025 mit neuem Autobahnanschluss Witen²

Welche Verkehrsverlagerungen der neue Autobahnanschluss Witen zur Folge hat, ist im Belastungsvergleichsplan (Abbildung 3) dargestellt:

² Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 15.6.2012

Positive Effekte (Entlastungen = grün)

- St.Gallerstrasse (-31% bis -53%)
- Bruggmühlestrasse (-48%) – Hauptstrasse in Goldach (-33%)
- Churerstrasse (-18% bis -26%)
- Sulzstrasse westlich des Anschlusses Witen praktisch kein Effekt

Negative Effekte (Mehrbelastungen = rot)

- Sulzstrasse östlich Anschluss Witen (+49%) – Goldacherstrasse (+32%) – Thalerstrasse (+14%)
- Blumenfeldstrasse – Pestalozzistrasse (+49%) – Feldmühlestrasse (+50%)
- Industriestrasse (+73%) mit Stauprobem Bahnstrasse und problematischem Knotenausbau mit Pestalozzistrasse / Blumenfeldstrasse
- Schulstrasse (+11%)
- Autobahn A1 durch Rorschacherberg (+7%) (Umlagerung von Fahrten auf der Churerstr., Seebleichstr. und Thalerstr. auf die Route Autobahn - Anschluss Witen.)

Belastungsvergleichsplan DTV 2025
Z2.0 minus Z1.0
 Angaben in Fz/Tag

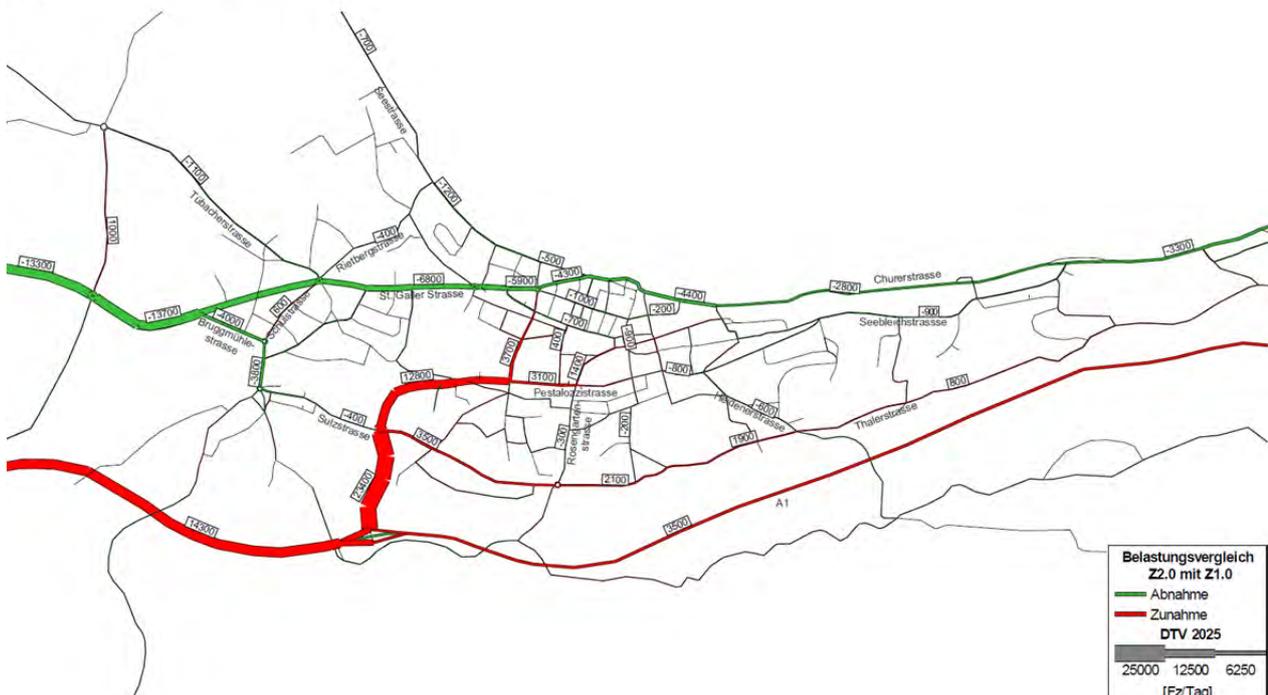


Abbildung 3: Auswirkungen Bau Autobahnanschluss Witen ohne flankierende Massnahmen³

³ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 29.6.2012

1.4. Auswirkungen Südliche Kernumfahrung ohne harte flankierende Massnahmen

Die Gesamtverkehrslösung gemäss Kapitel 1.1 sieht neben dem Anschluss Witen eine südliche Kernumfahrung vor. Die Flankierenden Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen sollen sich nicht mit möglichen Flankierenden Massnahmen zu einer südlichen Kernumfahrung widersprechen.

Für die Betrachtung der verkehrlichen Wirkung dieser Kernumfahrung wird im Entwurf der ZMB⁴ der folgende Referenzzustand verwendet: Autobahnanschluss Witen, Unterführung Industriestrasse, Netzhierarchie gemäss Stadtentwicklungskonzept⁵ (Tempo 30 auf Erschliessungs- und quartierinternen Sammelstrassen wie Löwenstrasse und Reitbahnstrasse).

Belastungsplan DTV 2025
Referenzzustand
Angaben in Fz/Tag

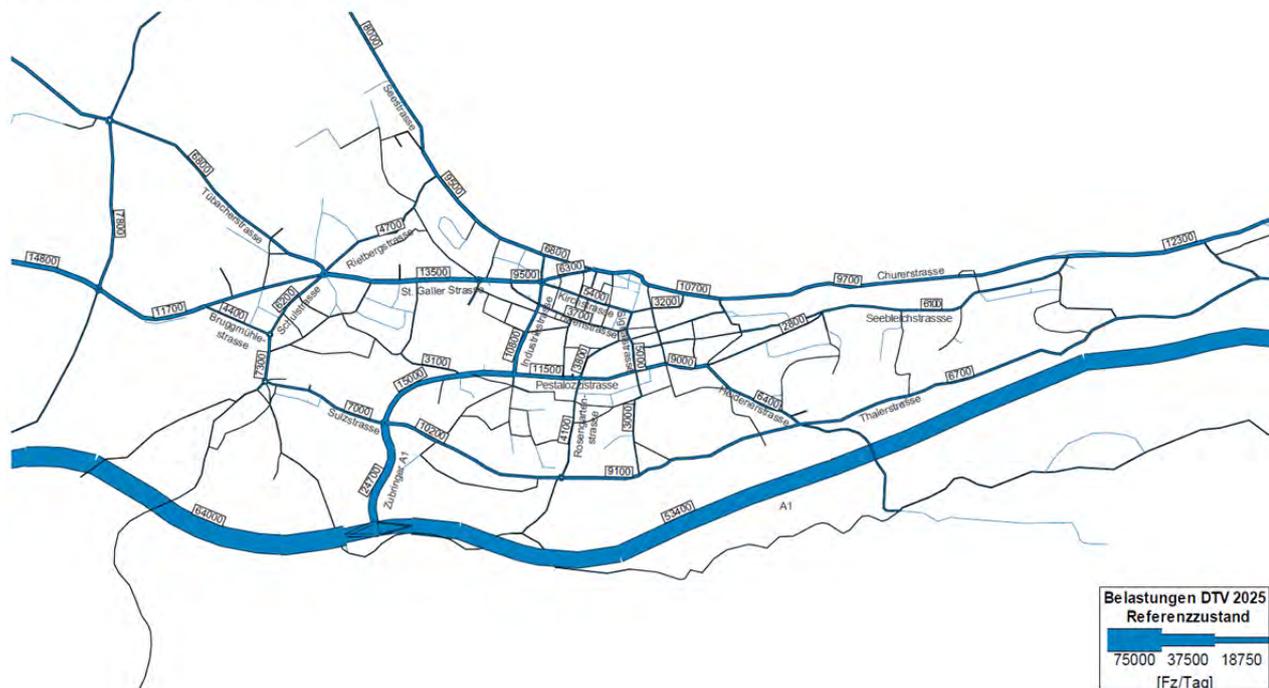


Abbildung 4: Prognose Verkehrsbelastung 2025 mit Autobahnanschluss Witen ohne Kernumfahrung⁶

In der Kosten-Wirksamkeits-Analyse^{Fehler! Textmarke nicht definiert.} hat die Variante B2 „Untertagbautunnel kurz“ am besten abgeschnitten. Die verkehrliche Wirkung dieser Verbindung ist in den folgenden zwei Abbildungen auf Seite 6 und 7 dargestellt.

⁴ Zweckmässigkeitsbeurteilung Südliche Kernumfahrung Rorschach, Berichtentwurf Stand 5.10.2012

⁵ Stadtentwicklungskonzept Stadt Rorschach, Stand Entwurf 5.7.2010

⁶ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 16.4.2012

- Auf der Kernumfahrung verkehren 4700 Fahrzeuge pro Tag. Die Kernumfahrung bietet eine Beziehung an, die zusammen mit dem Anschluss Witen einer geringen Nachfrage entspricht.
- Eine Kernumfahrung bringt im Stadtzentrum die folgenden Belastungsveränderungen (siehe auch Abbildung 6): Hauptstrasse -10%, Kirchstrasse Ost -16%, Kirchstrasse West +22%, Löwenstrasse -65%, Pestalozzistrasse West +20%.
- Die Hauptwirkung der Kernumfahrung ist eine Verkehrsverlagerung von der Achse Seebleichstrasse – Promenadenstrasse und Wilenstrasse – Thalerstrasse auf die Achse Churerstrasse – Kernumfahrung (Seebleichstrasse -22%, Thalerstrasse -26%). Auch die Achse Eisenbahnstrasse wird entlastet.

Belastungsplan DTV 2025
Variante B2 – Untertagbautunnel kurz
 Angaben in Fz/Tag

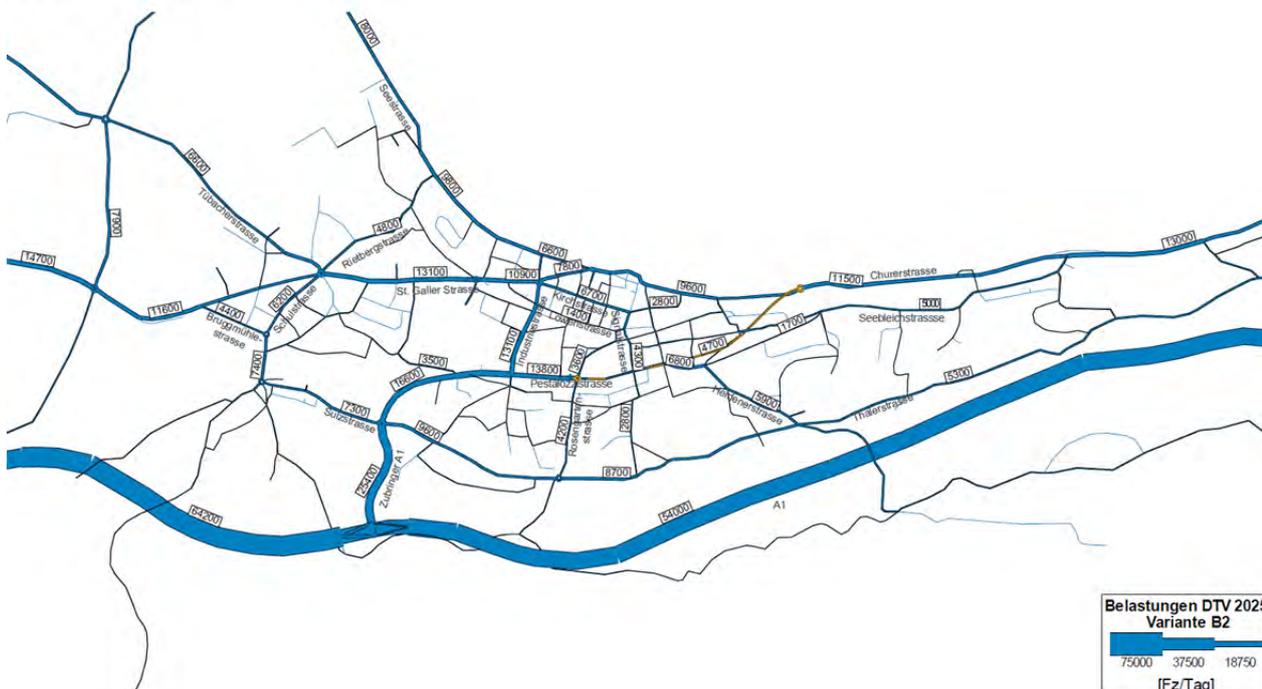


Abbildung 5: Prognose Verkehrsbelastungen 2025 mit Anschluss Witen und südlicher Kernumfahrung Variante B2 (Untertagbautunnel kurz)⁷

Welche Verkehrsverlagerungen die Kernumfahrung zur Folge hat, ist im Belastungsvergleichsplan (Abbildung 6) dargestellt:

⁷ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 16.4.2012.

Belastungsvergleich DTV 2025
Variante B2 (Untertagbautunnel kurz) mit Referenzzustand 2025
 Angaben in Fz/Tag



Abbildung 6: Auswirkungen Bau Südliche Kernumfahrung ohne harte flankierende Massnahmen gegenüber Situation mit Autobahnanschluss Witen⁷

Bei einem Kernentlastungsprojekt in dieser Grössenordnung ist im Zentrum ein deutlich erlebbarer Qualitätssprung anzustreben, damit sich der Tunnel rechtfertigt. Dazu braucht es harte flankierende Massnahmen, die im jetzigen Projektstand noch nicht definiert sind.

1.5. Ziele und Anforderungen an die Verkehrsprojekte

1.5.1. Regionale Ziele

- Verkehrsentlastung und Aufwertung der Zentren von Rorschach und Goldach
- Ermöglichung der Querbarkeit der Bahnlinie Rorschach – Goldach für den Binnenverkehr mit Bahn-Angebotsausbau 2013/2014
- Direkte MIV-Erschliessung der Gewerbe-/Industriegebiete an das übergeordnete Verkehrsnetz.
- Verbesserte MIV-Anbindung der Region an das übergeordnete Verkehrsnetz
- Der öffentliche Verkehr muss in der Region staufreie Verbindungen anbieten können

1.5.2. Anforderungen Rorschach

- Verbesserung der MIV-Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- Entlastung der städtischen Durchgangsachsen (insbesondere Hauptstrasse – St. Galler- / Thurgauerstrasse sowie Löwenstrasse – Burghaldenstrasse – Promenadenstrasse)
- Definition von Routen für den innerstädtischen Nord-Süd-Verkehr
- Aufwertung der Aussenräume im Stadtkern
- Ermöglichung eines attraktiven neuen städtischen Kerns um den Stadtbahnhof (Umsteigen, Aufenthalt, Nutzungen). Feldmühleareal mittelfristig als Chance für inneren Siedlungsausbaunutzen.
- Vermeidung von quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) in Wohngebieten

1.5.3. Anforderungen Goldach

- Entlastung Gebiet Hauptstrasse mit Dorfkern Goldach
- Entlastung St.Gallerstrasse
- Der Anschluss Witen soll der attraktivste Autobahnanschluss für die Region sein. Das Zentrum von Rorschach soll überwiegend über den Anschluss Witen vom übergeordneten Netz erreicht werden
- Das Gewerbe – Industriegebiet südöstlich vom Bahnhof soll direkt an das übergeordnete Netz angeschlossen werden
- Der Bau einer Kernumfahrung von Rorschach darf keine Mehrbelastung im Zentrum von Goldach zur Folge haben
- Sämtliche Fahrten in und aus dem Gebiet südlich der Bahnlinie in Rorschach, Rorschacherberg und dem südöstlichen Teil von Goldach von und nach Arbon/Romanshorn/Konstanz dürfen nicht durch den Dorfkern Goldach führen, sondern sollen über den neuen Autobahnanschluss erfolgen
- Fahrten aus und ins Gebiet nördlich der St.Gallerstrasse (z.B. Industrie/Gewerbe Bleiche) sollen auf dem Weg von und zur Autobahn über den bestehenden Anschluss Rorschach erfolgen. Schleichverkehr ist zu unterbinden

- Es muss aufgezeigt werden, welchen Einfluss der Autobahnanschluss Witen auf mögliche niveaufreie Bahnquerungen (Unterführung Mühlegut, Unterführung Florastrasse) und auf das Rückstauproblem an der Bahnschranke Hauptstrasse hat.
- Es muss geklärt werden, was im Zentrum von Goldach passiert, wenn der Autobahnanschluss Witen gesperrt ist (Szenarien mit Polizei entwickeln).

1.5.4. Anforderungen Rorschacherberg

- Die Route Heidener Strasse – Goldacherstrasse darf nicht zum Autobahnzubringer für das Appenzeller Vorderland werden.
- Die Rosengartenstrasse soll mit dem neuen Autobahnzubringer nicht mehr belastet werden. Bei einer Überlastung im Bereich Industriestrasse / Pestalozzistrasse soll die Rosengartenstrasse nicht als Ausweichroute genutzt werden können. Sie soll für den ÖV, Velo- und Fussverkehr eine wichtige und attraktive Achse bleiben.
- Rorschacherberg darf nicht zur "Kernumfahrung" von Rorschach und Goldach werden.

2. Gesamtkonzept Städtebau und Verkehr

2.1. Gesamtkonzept Städtebau

2.1.1. Städtebauliche Ausgangslage

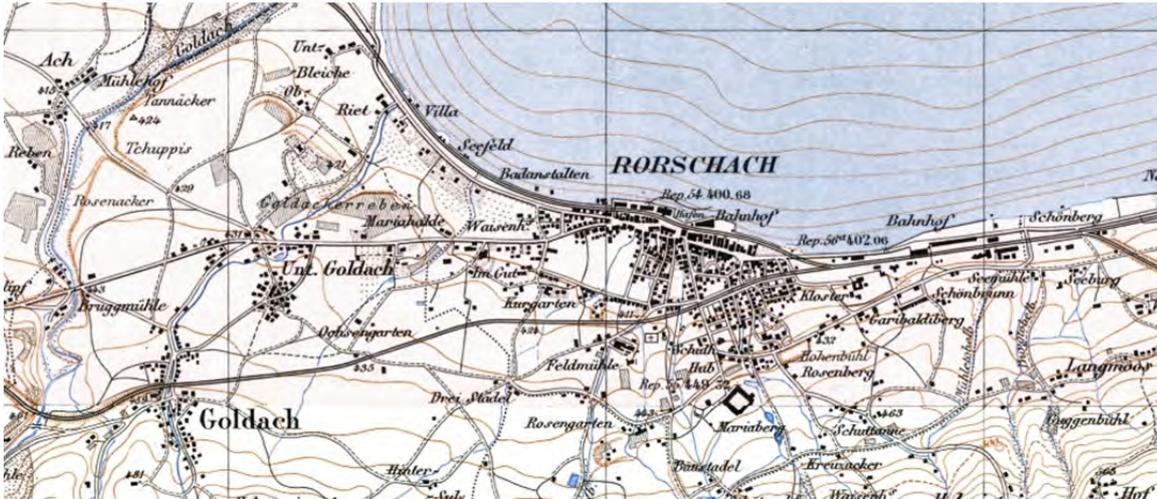


Abbildung 7: Siegfriedkarte 1885 (Bundesamt für Landestopografie swisstopo)

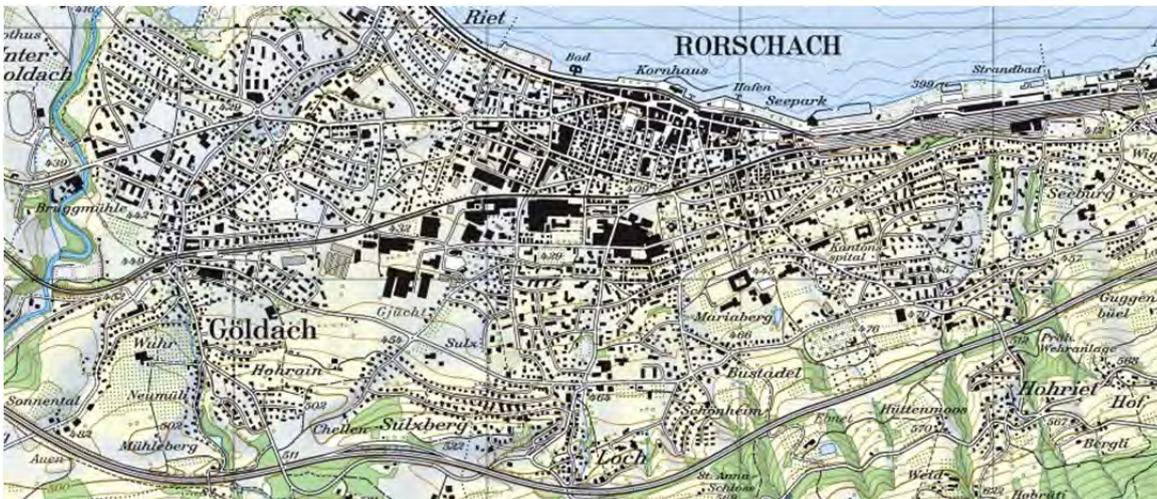


Abbildung 8: Landeskarte 2008 (Bundesamt für Landestopografie swisstopo)

Auf der Siegfriedkarte aus 1885 fällt die Altstadt von Rorschach auf als Zentrum der Region, mit den Kernen Goldach und Untergoldach als kleine, eigenständige Dorfzentren. Die Hauptstrasse in Rorschach und die St. Gallerstrasse bilden die wichtigsten überregionalen Verkehrsachsen. Ein prägendes Element ist die 1856 eröffnete Bahnstrecke St. Gallen – Rorschach, die für Rorschach eine wichtige Rolle als Katalysator für die Stadtentwicklung spielte. Mit der stetigen Entwicklung der Region ist nicht nur das Siedlungsgebiet stark gewachsen, sondern sind auch neue Verkehrsachsen dazugekommen (z.B. die Promenadestrasse und die neue begradigte Pestalozzistrasse), welche als raum-

wirksame Stadtelemente bezeichnet werden können. Auffallend ist die zunehmende Entwicklung der Hanglagen in der Nachkriegszeit. Hier entstand mit der Sulzstrasse eine neue durchgehende Strassenverbindung zwischen Goldach und Rorschacherberg. Die Hofstrasse / St. Annaschlossstrasse südlich der Autobahn A1 bildet die südlichste Achse am Siedlungsrand der drei Gemeinden.



Abbildung 9: Die Hauptstrasse im historischen Stadtzentrum von Rorschach



Abbildung 10: Sulzstrasse

Die Sulzstrasse als durchgehende Verbindung zwischen Goldach und Rorschacherberg erschliesst die neuen Quartiere in den Hanglagen

Insgesamt wird die Region durch die raumwirksamen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Verbindungen geprägt. Die parallel zu den Höhenlinien liegenden Achsen strukturieren die Engstelle zwischen See und Hanglage sowohl verkehrlich als auch städtebaulich. Gleichzeitig wird das Siedlungsgebiet durch Nord-Süd-Strukturen (Verbindungen, Fließgewässer, Grünräume) zwischen See und den Hanglagen gegliedert. Die Kreuzungsstellen der Ost-West-Achsen mit den Nord-Süd-Verbindungen können als strategische Querungsstellen bezeichnet werden und halten die gesamte Struktur netzartig zusammen.



Abbildung 11: Für die Region sind die prägnanten Ost-West-Achsen mit ergänzenden Nord-Süd-Achsen in der Falllinie charakteristisch

Gemäss Stadtentwicklungskonzept⁸ soll das heutige Verkehrsnetz durch einen neuen Autobahnanschluss Witen und eine unterirdische Kernumfahrung ergänzt werden. Solche neuen Verkehrsprojekte haben nicht nur verkehrstechnische Auswirkungen, sondern verändern das gewachsene Stadtbild der gesamten Region.

Ziel ist es, einerseits die historische, gewachsene Struktur zu erhalten und andererseits weiterzuentwickeln. Die räumliche Kontinuität spielt sowohl für die Identität und Lebensqualität der Quartiere als auch für die Umsetzbarkeit der Eingriffe eine zentrale Rolle. Der Autobahnanschluss Witen und eine allfällige unterirdische Kernumfahrung sollen sich deshalb in die bestehende Siedlungsstruktur einfügen. Im Weiteren sollen Synergien zwischen Siedlung und neuer Verkehrsinfrastruktur genutzt werden. Nutzungen und Verdichtungen werden auf das neue Verkehrsnetz abgestimmt. Beruhigte Strassenabschnitte sollen aufgewertet und ins Siedlungsgebiet integriert werden. Gebiete, die dank der neuen Verkehrsinfrastruktur besser erreichbar sind und zentraler im Verkehrsnetz liegen, sind zu verdichten.

Für die vorliegende Aufgabenstellung wurden, im Sinne eines Gesamtkonzepts, räumlich-strukturelle Auswirkungen untersucht und regionale Entwicklungselemente erarbeitet. Die Entwicklungselemente dienen als übergeordnete Grundlage für die Erarbeitung von flankierenden Massnahmen.

2.1.2. Konzeptidee Integration Autobahnanschluss Witen

Räumlich soll an der gewachsenen Struktur festgehalten werden. Dabei soll insbesondere die Gliederung des Gebiets durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Verbindungen fortgesetzt, gestärkt und ergänzt werden. Typologisch kann die Hauptstrasse als „Seestrasse“, die St. Gallerstrasse als „Stadtstrasse“, die Pestalozzi- / Promenaden- / Seebleichstrasse als „Stadtpromenade“ und die Sulz- / Goldacher- / Thalerstrasse als „Panoramastrasse“ verstanden und in diesem Sinne weiterentwickelt werden.

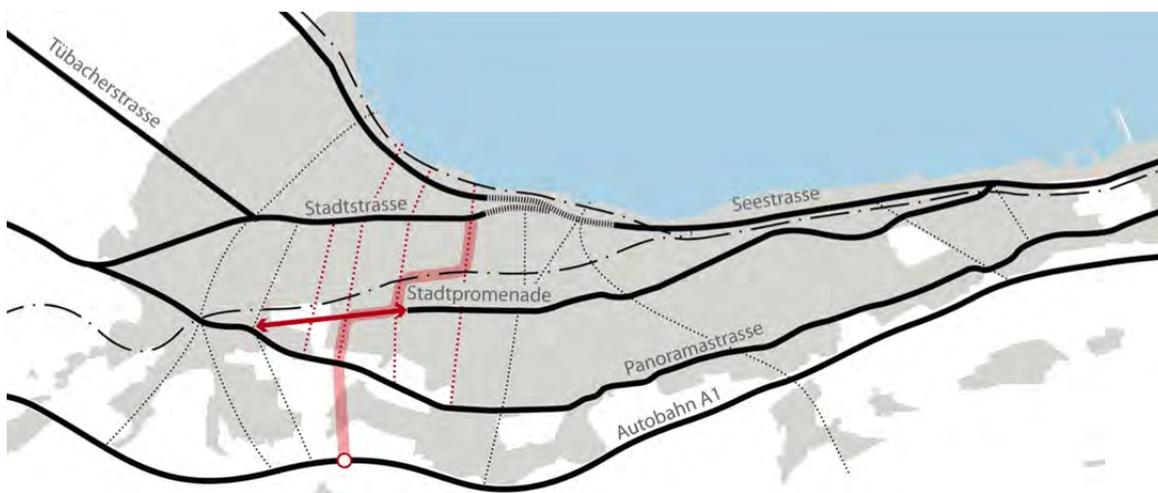


Abbildung 12: Weiterentwicklung der charakteristischen Struktur durch Vervollständigung der Stadtpromenade und neue Nord-Süd-Achsen mit Sichtbeziehung zum Bodensee

⁸ Stadtentwicklungskonzept Stadt Rorschach, Stand Entwurf 5.7.2010

Durch den neuen Anschluss Witen entsteht ein neuer wichtiger Zugang zur „Stadt am See“. Es ist Teil der Aufgabenstellung, das regionale Zentrum Rorschach durch den neuen Anschluss zu erschliessen. Dazu ist eine zusätzliche MIV-Verbindung vom Anschlussbereich in den Zentrumsbereich erforderlich. Die neue Strasse soll sich nicht nur in die charakteristische Siedlungsstruktur, bestehend aus Ost-West- und Nord-Süd-Achsen einordnen, sondern diese in gewisser Weise ergänzen. Im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt könnte sowohl die prägnante Stadtpromenade vervollständigt werden als auch die feinmaschigen Nord-Süd-Achsen verwendet werden. Insbesondere der neue Zugang von der Autobahn kann als charakteristische Strasse in der Falllinie mit Sicht auf den Bodensee ausgestaltet werden.

2.1.3. Städtebauliches Konzept



Abbildung 13: Städtebauliches Gesamtkonzept: Stärkung der Zentren, Weiterentwicklung der Ost-West-Achsen, attraktive Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr⁹

Goldach, Rorschach und Rorschacherberg sind an ihren Rändern zusammengewachsen und bilden heute eine „Stadt am See“. Eine kommunale Betrachtung der zukünftigen Stadtentwicklung ist längst nicht ausreichend, zumal wichtige Fragestellungen (Anschluss Witen) zur zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung an den Schnittstellen der Gemeinden gelöst werden müssen.

⁹ A3-Darstellung Städtebauliches Gesamtkonzept im Anhang 4.9

Zentren



Abbildung 14: Zentrum und Bahnhofsgebiet Goldach und Kronenkreisel



Abbildung 15: Regionalzentrum Rorschach

Die historischen Kerne Goldach und Rorschach haben nach wie vor eine wichtige Bedeutung und übernehmen die wichtigsten Zentrumsfunktionen. Das Regionalzentrum Rorschach weist einen ausgeprägten städtischen Charakter auf, und ist mit den entsprechenden Nutzungen der wichtigste Anziehungspunkt der Region. Insbesondere die publikumsorientierten Nutzungen und Dienstleistungsbetriebe sind wichtige Träger des Stadtkerns. Mit der Aufwertung des Bahnhofsgebiets entsteht ein neuer Schwerpunkt des Zentrums von Rorschach.



Abbildung 16: Verdichtungsprojekt in Rorschach

Das Zentrum von Rorschach hat eine wichtige Zentrumsfunktion. Mit hochwertigen Verdichtungsprojekten, attraktivem öffentlichen Raum und einer guten Erreichbarkeit insbesondere für ÖV und LV kann das Gebiet aufgewertet werden.



Abbildung 17: Hauptstrasse in Goldach

Die Hauptstrasse und der Bahnhofsberg von Goldach bilden das funktionale Rückgrat der Gemeinde. Der öffentliche Raum hat grosses Aufwertungspotential. Eine Verdichtung und Konzentration von Zentrumsnutzungen (z.B. Einkaufsnutzungen für den täglichen Bedarf) sollen angestrebt werden.

In Goldach ist die Kernzone mit der Hauptstrasse und dem Bahnhofsbereich das funktionale Rückgrat der Gemeinde. Gewerbebetriebe und Lokalversorgungseinrichtungen ziehen entsprechend Publikum aus der ganzen Gemeinde an. Die projektierte Zentrumsüberbauung unterstreicht den Stellenwert des Ortskerns. Im Gegensatz dazu erscheint die nahe gelegene Kronenkreuzung mit ihren flächigen und autoorientierten Nutzungen (Autoverkauf, Einkaufszentrum) als grossmassstäblicher Brennpunkt. Dies kann aus der Zentralität und der strategischen Lage an den wichtigsten Strassenverbindungen geschlossen werden. Wegen der Dominanz der Verkehrsflächen ist dieser Ort wenig attraktiv und hat kaum Aufenthaltsqualität. Durch einen qualitativ guten Umbau der überdimensionierten Strassenflächen und der ineffizienten Nutzungen der umliegenden Bauzonen könnte dieser Ort stark aufgewertet werden.



Abbildung 18: Kronenkreisel in Goldach

Der Kronenkreisel bildet ein Nebenzentrum entlang der St. Gallerstrasse. Dank der starken Verkehrsentlastung sind eine Reduktion der Verkehrsflächen, eine Aufwertung der öffentlichen Räume und eine starke Verdichtung möglich.



Abbildung 19: Goldacherstr. Rorschacherberg

An der Kreuzungsstelle zwischen Goldacherstrasse und den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen können kleine Nebenzentren entstehen, die durch das Erscheinungsbild des Strassenraumes markiert werden können.



Abbildung 20: Nebenzentren Goldacherstrasse

In Rorschacherberg haben sich kleinere Quartiertreffpunkte etabliert. Sie dienen der lokalen Versorgung und Verwaltung und sind wichtige Treff- und Orientierungspunkte. Ansonsten übernehmen sie aber nur eine untergeordnete Zentrumsfunktion.

Insgesamt haben die Zentren durch das vielfältige Angebot von Verkauf, Gewerbe, Kultur sowie Wohnen eine hohe Anziehungskraft und tragen durch die gewachsene Struktur zur Identifikation mit dem Ort bei. Sie liegen zudem auf den Schnittstellen der Ost-West und Nord-Süd-Strukturen. Es sind

wichtige Orientierungspunkte, die gut mit dem Siedlungsgebiet vernetzt sind. Die gewachsenen Zentren sind soweit als möglich zu bewahren. Mit einer Aufwertung des Strassenraumes können historische und markante Elemente und Ensembles hervorgehoben werden, womit die Lesbarkeit und Orientierung zusätzlich verbessert werden können.

Für die Zentrumsgebiete ist eine integrale Planung (Abstimmung Verkehr, Freiraum, Bebauung) unerlässlich. Das städtebauliche Konzept soll eine enge Verbindung der Funktionen Handel, Verkehr, Produktion, Gewerbe, Kultur und Wohnen fördern (z.B. publikumsorientierte Erdgeschosse, einheitliche Freiraumgestaltung von Fassade zu Fassade).

Wichtige Einkaufsnutzungen, insbesondere die für den täglichen Bedarf, sollen in den bestehenden, gut vernetzten Zentren und entlang den städtischen Hauptstrassen konzentriert werden. In den Randgebieten sind höchstens spezielle flächenintensive Einkaufsnutzungen denkbar, welche in den kleinräumigen Ortszentren nicht erwünscht sind und die Geschäfte in den Zentren nicht konkurrenzieren (Baumärkte, Möbelgeschäfte, Autogaragen).

Ein wichtiges Thema ist die Aufhebung der Barrierenwirkung von Verkehrsinfrastruktur in den Zentren und die siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung. Denkbare Massnahmen sind die Umgestaltung der Strassenräume, Temporeduktionen und die Integration der Bahnhöfe ins Umfeld.

Typologie Seestrasse (See-, Thurgauer-, Haupt-, Churerstrasse)



Abbildung 21: Bereich See-, Thurgauer-, Haupt- und Churerstrasse

Der Bodensee ist die wichtigste Attraktion der Region, entsprechend wichtig sind die grosszügigen Uferbereiche zwischen Strasse und See. Die parallel verlaufende Seestrasse selber ist nur im Zentrum von Rorschach beidseitig bebaut. Ansonsten bildet die Nordseite einen durchgehenden attraktiven grünen Uferbereich mit hoher Aufenthaltsqualität und übernimmt eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet. Die Verkehrsbelastung auf dieser Achse verringert sich mit dem neuen Autobahnanschluss Witen (ca. -25% im Bereich Neuseeland – Churerstrasse; ca. -10% im Bereich Thurgauerstrasse – Seestrasse). Damit die Strasse aber zu einer Saumlinie zwischen den Quartieren und dem Seeufer werden kann, ist eine Aufwertung und Umgestaltung des Strassenraumes unerlässlich. Wichtig ist die Verbesserung und Schaffung von attraktiven, sicheren Querungstellen der See-, Thurgauer-, Haupt- und Churerstrasse sowie der Bahnlinie, insbesondere bei der Einmündung von wichtigen

Nord-Süd-Verbindungen.¹⁰ Auf der Südseite sollen die Quartiere, unter Berücksichtigung der örtlichen Charakteristik, mit einer markanteren Stadtkante besser erkennbar werden.

Die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg haben ein gemeinsames Konzept für die regionale Seeuferplanung erarbeitet.¹⁰



Abbildung 22: Seestrasse in Goldach

Die Seestrasse hat heute einen Ausserortscharakter. Eine Umgestaltung soll die Lage zwischen Wohnquartier und Seeufer besser hervorheben, zusätzliche Querungen und Zugänge zum Seeufer sind zu prüfen.



Abbildung 23: Bahnhof Hafen

Der Bahnhof Rorschach-Hafen ist Teil des Stadtraums.

Typologie Stadtstrasse (St. Gallerstrasse)



Abbildung 24: St.Gallerstrasse als raumstrukturierende Achse

Die St. Gallerstrasse ist die wichtigste Verbindung zwischen Goldach und Rorschach und übernimmt die Funktion als wichtigste Einfallsachse in die „Stadt am See“. Sie ist Visitenkarte der Region und hat eine wichtige repräsentative Aufgabe. Das momentane Bild der Strasse wird durch den Autoverkehr dominiert. Mit dem neuen Anschluss Witen kann diese Verbindung massgeblich vom Autoverkehr entlastet werden. Um die positive Auswirkung einer solchen Entlastung nutzen zu können,

¹⁰ Siehe Konzept Seeuferplanung, Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg, 3.7.2012

muss die Verkehrsreduktion und ein damit verbundener Raumgewinn zugunsten von anderen Verkehrsträgern genutzt werden. Durch strassenorientierte Gebäudefassaden und publikumsorientierte Nutzungen kann die Voraussetzung für eine belebte Stadtstrasse entstehen. Ausweitungen zu Platzsituationen oder Parkanlagen, der Einbezug von schutzwürdigen Bauten und Ensembles und die allgemeine Aufwertung der Strassenräume und Knotenbereiche (z.B. Kronenkreuzung als Entwicklungsschwerpunkt) bringt ein abwechslungsreiches und attraktives Gesamtbild und kann positive Verkehrsauswirkungen sichern. Es entstehen verschiedene Abschnitte und Merkmale, womit die Orientierung im gesamten Siedlungsgebiet verbessert wird.



Abbildung 25: St.Gallerstrasse in Untergoldach

Der Strassenraum der St. Gallerstrasse reagiert kaum auf spezielle Situationen: das historische Ensemble von Untergoldach ist im Strassenraum kaum erkennbar.



Abbildung 26: St.Gallerstrasse

Charakteristisch für die St. Gallerstrasse sind die verschiedenen Abschnitte: Grüner Charakter im Bereich der Überbauung Stelzenreben

Aufgrund der zentralen Lage, feinmaschigen Vernetzung, dem etwas weniger steilen Gelände und der starken verkehrlichen Entlastung soll in diesem westlichen unteren Teil der Agglomeration eine starke Verdichtung angestrebt werden durch Mischnutzungen und urbane Siedlungsstrukturen. Auf diese Weise kann zudem ein besserer Übergang zwischen dem dichten, durchmischten, urbanen Zentrumsquartier und den westlichen Siedlungsteilen erreicht werden.

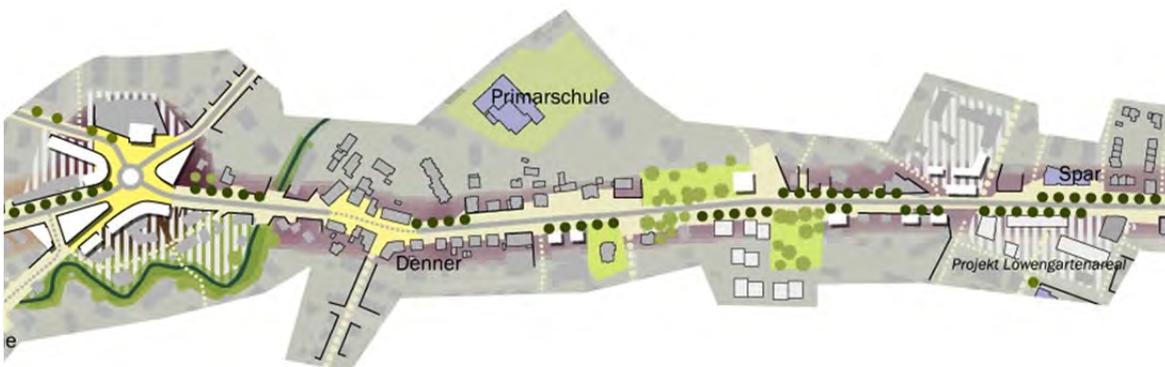


Abbildung 27: Ausschnitt Kronenkreuzung bis Löwengartenareal

Stadtpromenade (Bhf. Goldach, Blumenfeld-, Pestalozzi-, Promenadenstrasse)



Abbildung 28: Achse Goldach-Pestalozzi-Promenaden-Seebleichstrasse als raumwirksame Verbindung zwischen Goldach, Rorschach und Rorschacherberg

Die neue Verbindung kann unter mehreren Gesichtspunkten als eine der wichtigsten Quartierverbindungsstrassen, insbesondere für den Langsamverkehr, auf der südlichen Bahnseite bezeichnet werden. Die Strasse führt ohne grosse Anstiege durch alle drei Gemeinden, erschliesst drei Bahnhöfe, Platz- und Parkanlagen sowie vielfältige Ecken und Facetten der bestehenden und zukünftigen „Stadt am See“.



Abbildung 29: Pestalozzistrasse

Die Pestalozzistrasse im Bereich des Pestalozzischulhauses: die Achse verbindet wichtige Einrichtungen (Schulen, Altersheim, Einkaufsmöglichkeiten) und verschiedene Quartiere.



Abbildung 30: Promenadenstrasse

Die Promenadenstrasse ist eine durchgrünte durchgehende Quartierstrasse und verläuft parallel zu den Höhenlinien. Sie ist eine wichtige attraktive Verbindung für den Langsamverkehr. Bei der Strassenraumgestaltung gibt es diesbezüglich jedoch Aufwertungspotential.



Abbildung 31: Ausschnitt Bahnhof Goldach-Blumenstrasse-Pestalozzistrasse-Promenadenstrasse

Die Stadtpromenade hat die Funktion einer Saumlinie, welche die südlichen Bahnquartiere zusammenhält und als wichtiger Begegnungsort fungiert. Sie erschliesst das neue Entwicklungsgebiet Frohheim-Gewerbepark, die zukünftigen Umstrukturierungsgebiete um das Feldmühleareal, das Industriegebiet in Rorschacherberg sowie erhaltenswerte Wohnquartiere, welche heute schon eine hohe Lebensqualität bieten. Funktional werden Bildungseinrichtungen, Verwaltungsgebäude, Kirchen, Spital und Altersheime angebunden.

Panoramastrasse (Sulz-, Goldacherstrasse)



Abbildung 32: Sulz-, Goldacher- und Thalerstrasse als hoch liegende Querverbindung mit Aussichtspunkten

Die Sulz-, Goldacher- und Thalerstrasse als Panoramastrasse bildet die höchstgelegene durchgehende Ost-West-Verbindung nördlich der Autobahn. Die charakteristische Aussichtslage in den Hängen von Rorschacherberg und Goldach vermittelt den Eindruck einer „Panoramastrasse“. Das teilweise noch vorhandene ländliche Erscheinungsbild soll durch kleinteilige Bebauungsstrukturen und entsprechende Gestaltung der Aussenräume ergänzt resp. wiederhergestellt werden. Eine starke Verdichtung soll verhindert werden, insbesondere auf der südlichen Hangkante. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen.



Abbildung 33: Ausschnitt Sulzstrasse

Die verkehrsorientierten Strassenabschnitte sollen dabei zu einem siedlungsverträglichen Strassenraum umgestaltet werden. Die städtebauliche und gestalterische Akzentuierung von Quartierzentren entlang der Strasse spielt eine wichtige Rolle.



Abbildung 34: Sulzstrasse

Sulzstrasse in Goldach: Charakteristisch ist der grüne, offene Charakter



Abbildung 35: Goldacherstrasse

In Rorschacherberg wurde die Goldacherstrasse umgestaltet und die Situation für den Rad- und Fussverkehr verbessert.

Verbindungen in Falllinie (Seesicht)



Florastrasse



Greinastr./Industriestrasse



Rosengartenstrasse



Marienbergstrasse

Abbildung 36: Verbindungen in Falllinie

Die vom See in die Hanglagen verlaufenden Wege und Strassen eröffnen wertvolle Sichtbeziehungen zum See. Insbesondere die steilen Verbindungen in der Falllinie eignen sich generell für heterogene, offene, durchgrünte kleinmasstäbliche Siedlungsstrukturen, mit einem Fokus auf Wohnnutzungen. In den flacheren Siedlungsteilen westlich des Zentrums von Rorschach sind auch dichtere Siedlungsformen und Gewerbenutzungen denkbar.

Die Wege sind als Wohnstrassen zu gestalten. Dabei ist Durchgangsverkehr (MIV) möglichst zu vermeiden. Denkbar sind, insbesondere in den Wohnquartieren, die Sperrung von Teilabschnitten oder Temporeduktionen (T30). Die Sichtbeziehungen sind zu sichern.



Abbildung 37: Marienbergstrasse Rorschach

Marienbergstrasse: Die steilen Verbindungen in der Falllinie sind ein wichtiger Identitätsträger der Region. Die Marienbergstrasse war bereits 1885 die wichtigste Vertikalverbindung (siehe Abbildung 7)



Abbildung 38: Dorfbach Goldach

Es gibt heute wenig Bezug zwischen Siedlung und Gewässerraum

Stadteingang Anschluss Witen



Abbildung 39: Neues Stadtquartier zwischen Goldach und Rorschach

Durch den Bau des neuen Anschlussbauwerks im Bereich Goldach Witen entsteht ein neuer übergeordneter Stadteingang. Die hervorragende Erschliessung des unmittelbaren Umfelds weckt Begehrlichkeiten und bringt erfahrungsgemäss Siedlungsdruck auf das heute unbebaute und unternutzte Gebiet. Es besteht die Gefahr, dass mit dem Strassenprojekt und einer unkontrollierten Bauentwicklung das Gebiet ohne Berücksichtigung von übergeordneten Anforderungen aufgefüllt wird – nicht zuletzt mit Nutzungen, welche die bestehenden Ortszentren konkurrenzieren würden.

Im Sinne eines integralen Konzepts sollte das Verkehrsprojekt zu einem Stadtentwicklungsprojekt erklärt werden. An dieser strategischen Lage zwischen Goldach und Rorschach ist das Potenzial für ein qualitatives Zusammenwachsen der Gemeinden zu nutzen. Es soll ein lebenswertes, durchmischtes Stadtquartier entstehen, ohne die bestehenden Zentren zu konkurrenzieren. Robuste und zweckmässig zugeschnittene Baufelder, eine gut durchmischte Nutzungsstruktur und öffentliche Freiräume lassen das neue Quartier in die Stadtlücke zwischen Goldach und Rorschach selbstverständlich einfügen. Durch die neue Strassenführung, die regionale Langsamverkehrsachse sowie das ergänzende feinmaschige Fuss- und Velonetz wird der neue Stadtteil mit dem Umfeld verankert.

Mit dem Entwicklungsgebiet kann die Erweiterungsmöglichkeit für Betriebe des bestehenden Gewerbeparks gesichert werden. Die Baufelder sollten jedoch so robust konzipiert werden, dass je nach Marktlage auch „nicht-gewerbliche“ Nutzungen (Mischnutzungen) angesiedelt werden können (Flexibilität sicherstellen). Im Bereich Richtung Goldach sind Mischnutzungen mit Fokus auf Wohnungsbau anzustreben.

Mit einer gestalteten Parkanlage kann eine prägnante Adresse geschaffen werden. Die Strasse in der Falllinie ermöglicht im Eingangsbereich der „Stadt am See“ eine Sichtbeziehung zum Bodensee und entspricht dem Prinzip der durchgrüneten Verbindungen. Die Sulzstrasse bildet eine langfristige Siedlungsgrenze zum grossflächigen Grünraum. Das eigentliche Anschlussbauwerk mit dem Tunnelportal ist Bestandteil dieser Landschaft.

Es wird festgestellt, dass das regionale Verkehrsprojekt (Anschluss A1) bereits im Eingangsbereich der drei Gemeinden ein regionales Stadtentwicklungsprojekt auslösen wird. Eine Anbindung des Stadtzentrums von Rorschach kann nicht ohne Einbezug des unbebauten oder dynamischen Siedlungsgebiets (Frohheim bis Gewerbepark) vorgenommen werden. Die Raumsicherung für die neue Strasse bedingt eine konzeptionelle Vorstellung der zukünftigen Siedlungsstruktur. Es wird deshalb empfohlen, für das grenzüberschreitende Gebiet ein umfassendes Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Dies könnte im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens unter Beteiligung der Standortgemeinden, Grundeigentümer, Nachbargemeinden und den zuständigen kantonalen Amtsstellen erfolgen. An diesem strategischen Ort könnte durch das neue regionale Denken der „Stadt am See“ ein zukunftsweisender Stadtteil entstehen.

Anbindung Zentrum Rorschach

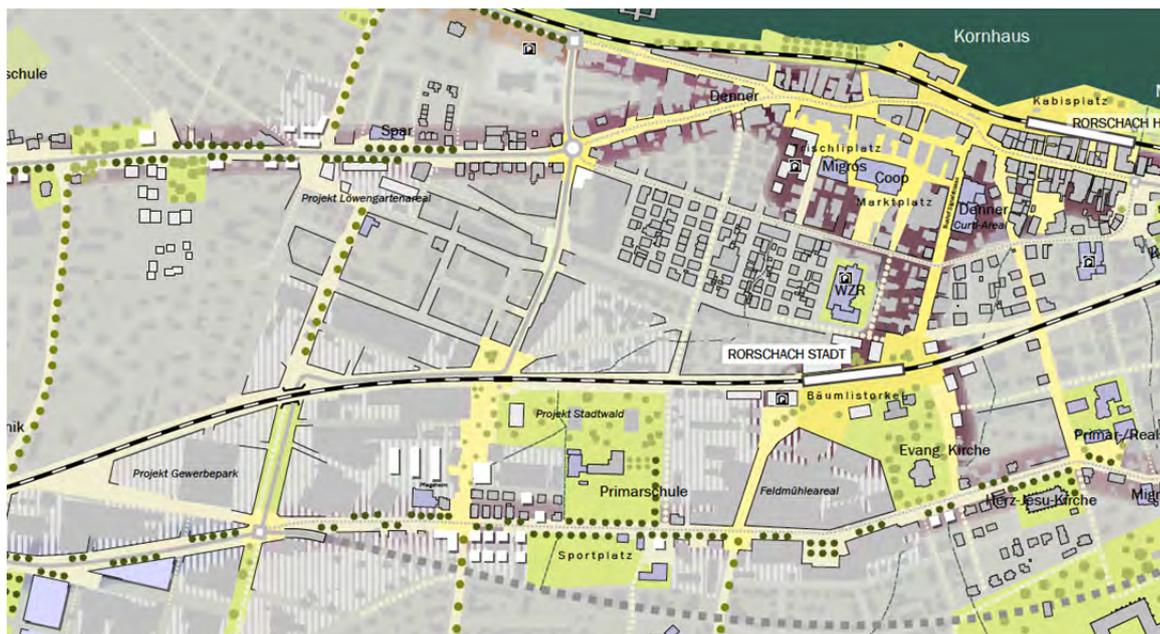


Abbildung 40: Eine alternative Linienführung im Bereich Wisental kann die Industriestrasse im Bereich Stadtwald entlasten

Bestandteil der Aufgabenstellung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit des Regionalzentrums vom Anschluss Witen. Dazu war eine neue Unterführung in der Industriestrasse vorgesehen. Die langen Rampen würden das Quartier der Industriestrasse und das zukünftige Umstrukturierungsgebiet im Bereich Projekt Stadtwald stark beeinträchtigen. Auch sind die Platzverhältnisse in der Industriestrasse zu knapp, als dass der Veloverkehr von der schrankenfreien Bahnquerung auch profitieren könnte. Deshalb wird im vorliegenden Gesamtkonzept eine alternative Linienführung vorgeschlagen. Bei

dieser Variante kommt die Bahnunterführung mit den Rampen zwischen den grossmassstäblichen Industriehallen im Bereich Wisental zu liegen und biegt beim oberirdischen Bahnübergang wieder in den unteren Teilabschnitt der Industriestrasse ein. Der obere Teilabschnitt der Industriestrasse kann so entlastet und als öffentlicher Freiraum genutzt werden. Die Neubau- und Umstrukturierungspotenziale um das Pestalozzischulhaus können optimal genutzt werden.

Vor- und Nachteile der Zentrumsanbindung mittels Unterführung Industriestrasse und Unterführung Wisental sind im Anhang 4.1 aufgeführt.

2.2. Erschliessungskonzept MIV (motorisierter Individualverkehr)

Gemäss heutigem Strassensystem wird das gesamte Siedlungsgebiet zwischen der Bahnlinie Rorschach-Goldach und der Autobahn (Rorschacherberg, Südteil Rorschach und Südteil Goldach) durch das Zentrum von Goldach mit der Autobahn verbunden.

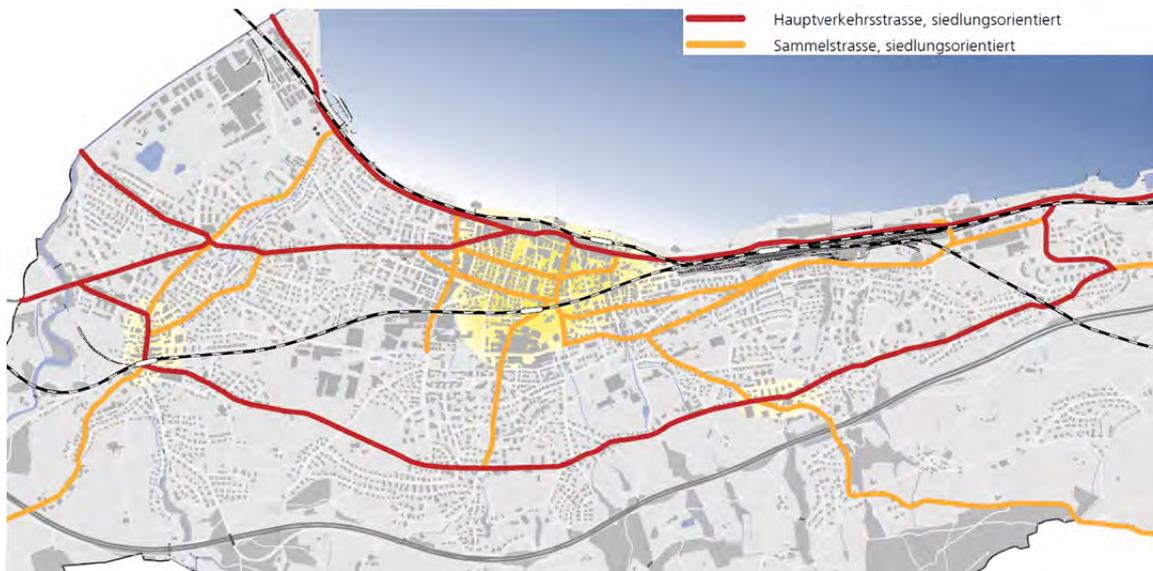


Abbildung 41: Verkehrshierarchie Ist-Zustand

Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen wird das Siedlungsgebiet südlich der Bahn direkt mit der Autobahn verknüpft. Dadurch kann die Hauptstrasse durch Goldach von der Funktion befreit werden, dieses Gebiet mit der Autobahn zu verbinden und sie kann abklassiert werden.

Das Zentrum von Rorschach soll auch mit dem neuen Anschluss Witen verknüpft werden, sodass der Ziel- und Quellverkehr von der Autobahn ins Stadtzentrum möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.



Abbildung 42: Verkehrshierarchie mit Anschluss Witen

Mit dem Bau einer Kernumfahrung sollen die Strassen im Stadtzentrum konsequent von der Durchleitungsfunktion befreit werden. Damit dies erreicht werden kann, muss die Durchfahrt durchs Stadtzentrum für den motorisierten Individualverkehr unterbunden werden.



Abbildung 43: Verkehrshierarchie mit Anschluss Witen und Kernumfahrung

2.3. Erschliessungskonzept LV (Fuss- und Radwegnetz)

Das **Alltagsnetz** hat den Anspruch, den Wunschlinien im Alltag möglichst direkt zu folgen. Zu den Zielen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivität soll man zu Fuss, mit dem Velo oder in Kombination mit Bus und Bahn möglichst direkt gelangen können. Die **Haupttrouten** folgen oft den Hauptstrassen, weil sich viele Ziele des täglichen Bedarfs (Läden, Geschäfte, Haltestellen, öffentliche Gebäude usw.) an diesen Strassen befinden, und diese oft direkte Verbindungen ermöglichen. Sie verlaufen aufgrund der topografischen Situation vorwiegend in Ost-West-Richtung. Die Haupttrouten dienen der schnellen und direkten Verbindung zwischen Quell- und Zielgebiet. Die **Nebenrouten** dienen hauptsächlich als Verbindung und Ergänzung zum übergeordneten Netz. Zusätzlich haben sie auch den Zweck als Bindeglied zwischen dem übergeordneten Netz und dem feinmaschigen Basisnetz zu wirken. Das **Freizeitnetz** stellt die markierten Radrouten und Wanderwege dar.

Netzlücken können entlang der Bahn zwischen Bahnhof Goldach und Rorschach Stadt in Ost-West- sowie in Nord-Süd-Richtung festgestellt werden. Auf der Thalerstrasse und entlang der Hauptstrasse im Bereich Neuseeland existieren Mängel in der Radwegführung. Verbesserungen für den Langsamverkehr sollen auch durch eine verbesserte Wegverbindung entlang des Seeufers sowie durch neue und verbesserte Querungsmöglichkeiten der Seelinie und der Hauptstrasse erreicht werden.¹¹

¹¹ Siehe Konzept Seeuferplanung, Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg, 3.7.2012

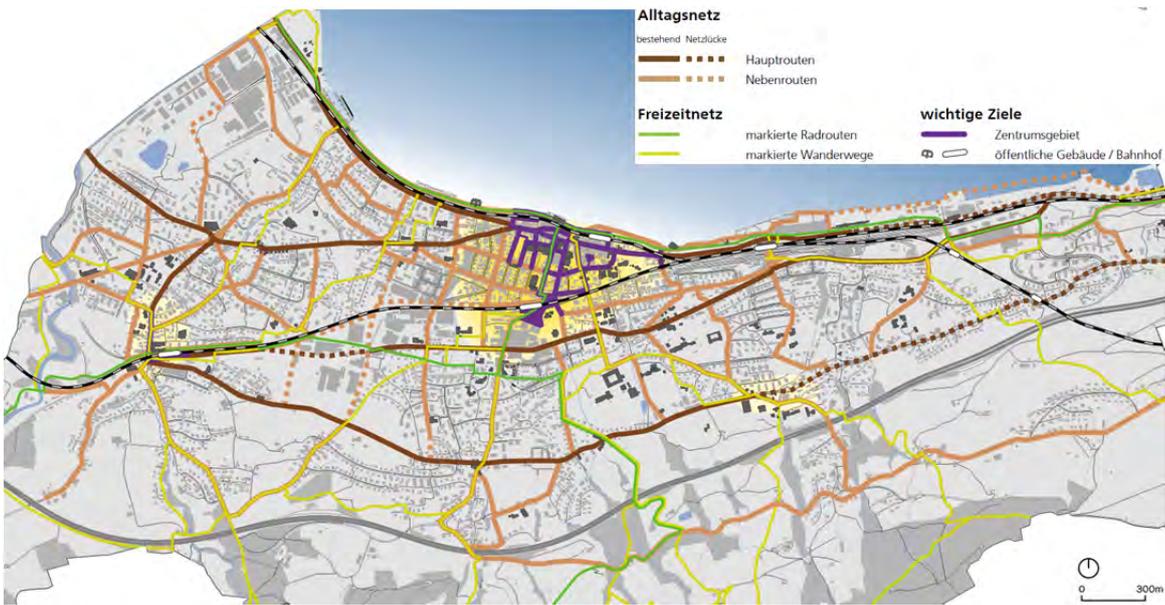


Abbildung 44: Konzept Fuss- und Radwegnetz

2.4. Erschliessungskonzept ÖV (Buslinienführungen)

Das Erschliessungskonzept ÖV baut auf dem regionalen Buskonzept 2014 auf. Ergänzt wurde dieses mit langfristig möglichen Linienführungen zwischen Bahnhof Stadt und Bahnhof Goldach, welche mit der Stadtquartierentwicklung in diesem Bereich ein Thema werden können.

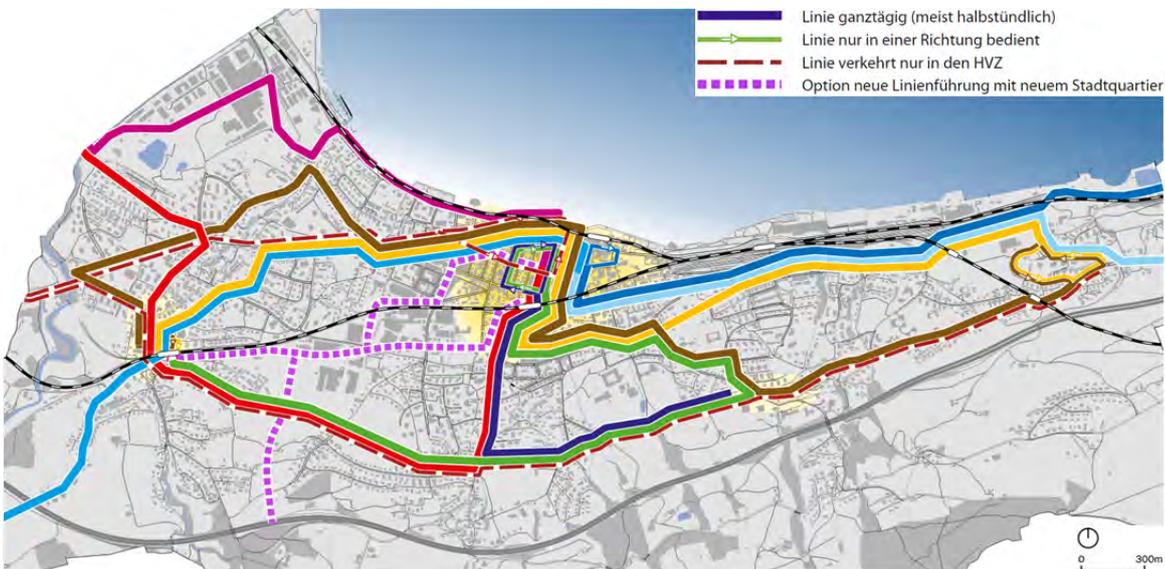


Abbildung 45: langfristiges Buskonzept

3. Flankierende Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen

3.1. Ziele für flankierende Massnahmen zum Anschluss Witen

- Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen:
Es soll sichergestellt werden, dass neue Kapazitäten in den verkehrsbelasteten Räumen nicht kontinuierlich wieder aufgefüllt werden, sondern die geschaffenen Qualitäten erlebbar und nachhaltig gesichert werden können.
- Mehrbelastung verhindern:
Verkehrsempfindliche Nutzungen (Wohngebiete, Scholareale, ...) sind mit entsprechenden Massnahmen vor unerwünschtem Mehrverkehr zu schützen.
- Verträglichkeit erhöhen:
Auf Achsen mit Mehrverkehr, der nicht verhindert oder auf eine verträglichere Route verlagert werden soll, sind Massnahmen zu treffen, damit der Verkehr möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.

3.2. Übersicht Massnahmenbereiche



Abbildung 46: Massnahmenbereiche zum Autobahnanschluss Witen

3.3. Massnahmenbereiche zum Anschluss Witen

Unter den "Flankierende Massnahmen" für die jeweiligen Gebiete sind Massnahmen aufgelistet, welche die angestrebten Zielsetzungen verfolgen. **Zwingende Massnahmen** sind jeweils fett gedruckt.

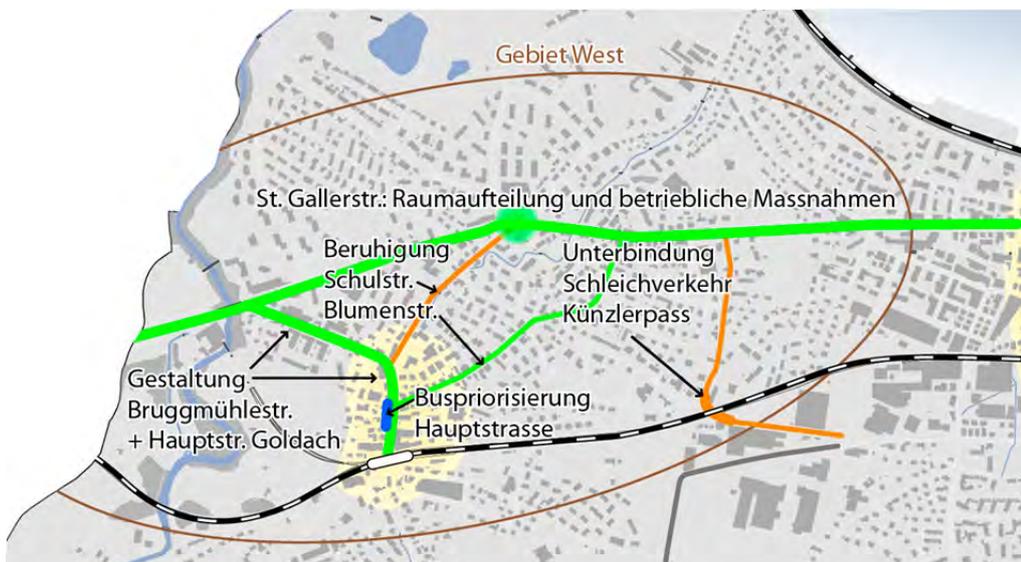


Abbildung 47: Massnahmenbereiche Gebiet West

3.3.1. St. Gallerstrasse Goldach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Die Verkehrsmenge auf der St. Gallerstrasse wird deutlich reduziert: (je nach Abschnitt 16 – 40% gegenüber 2009, inkl. allg. Verkehrszunahme bis 2025)

Zielsetzungen

Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen

- Umgestaltung der verkehrsorientierten Strasse zu einem qualitativen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende
- Bedingungen für Fahrradfahrende im Längsverkehr verbessern
- Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs

Flankierende Massnahmen

- Gestalterische Aufwertung Strassenraum: Abschnitte mit Baumreihen, Strassenraumfassung (Pflichtbaulinie), Integration erhaltenswerte Bausubstanz, Einbezug Gebäudevorbereiche

- Städtebaulich-räumliche Akzentuierung der Kreuzungsbereiche: Umgestaltung Knoten Kronenkreisel (Tübacher Str. – Schulstr.) zu innerstädtischer Situation
- Aufhebung separate Abbiegespuren
- Durchgehende Markierung von Radstreifen von Bruggmühle bis Industriestrasse
- Ersatz Fussgängerquerungen mit LSA durch Fussgängerquerungen mit Fussgängervortritt
- Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen anordnen
- Erstellung neue Bushaltestelle auf Höhe Rosenackerstrasse Goldach

3.3.2. Hauptstrasse und Bruggmühlestrasse Goldach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Auf der Bruggmühlestrasse wird gegenüber dem Referenzzustand von 2025 eine Reduktion der Verkehrsmenge um 42% erwartet (gegenüber 2009 35%).
- Die Hauptstrasse in Goldach wird gegenüber dem Referenzzustand von 2025 um einen Drittel entlastet (gegenüber 2009 22%). Das Rückstauproblem an der Bahnschranke beim Bahnhof Goldach wird dadurch vermindert, Wartezeiten vor der geschlossenen Bahnschranke bleiben.
- Die oft geschlossene Bahnschranke Goldach vermindert die Attraktivität der Benutzung des Autobahnanschlusses Witen für Verkehr aus dem Gewerbegebiet Rietli.

Zielsetzungen

Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen

- Identität schaffen, Aufenthaltsqualität erhöhen und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer fördern.
- Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende
- Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
- Verhinderung von Schwerverkehr vom Gewerbegebiet Rietli zum Anschluss Witen

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung von Hauptverkehrsstrasse zu Sammelstrasse (von St.Gallerstr. / Bruggmühlestr. bis Sulzstr. / Blumenfeldstr.)
- durchgehend abgesenkter Bordstein; Abgrenzung Fahrbahn / Trottoir durch Materialwechsel, Kandelaber und feine Poller
- Bushaltestellen Schule und ev. Post als Fahrbahnhaltestellen anordnen
- Hauptstrasse: Tempo 30, durchgehender Mehrzweckstreifen, worauf sich Fussgänger und Velosicher fühlen können beim Queren resp. Abbiegen. Von Blumenstr. bis Ulrich-Rösch-Str. für Busbevorzugung
- Prüfung LKW-Durchfahrverbot auf Hauptstrasse

- Die Planung von flankierenden Massnahmen auf der Hauptstrasse und Bruggmühlestrasse ist mit den laufenden Projekten „Attraktivitätssteigerung Dorfkern“ der Gemeinde Goldach zu koordinieren

3.3.3. Bahnübergang Klosterstrasse (Künzlerpass)

Erkenntnisse aus der Analyse

- Mit dem Anschluss Witen besteht die Gefahr von Schleichverkehr aus dem Bereich St.Gallerstrasse zur Autobahn durch die Wohnquartiere an der Flora- und Klosterstrasse
- Die Klosterstrasse tangiert einen wichtigen Kindergarten- und Schulweg

Zielsetzungen

Mehrbelastung verhindern

- Verunmöglichung Schleichverkehr durch Flora- und Klosterstrasse zum Schutz des Wohnquartiers

Flankierende Massnahmen

- **Sperrung Bahnübergang Künzlerpass für MIV.** Erstellung Engstelle, die nur für den Fuss- und Radverkehr passierbar ist.

3.3.4. Schul- und Blumenstrasse Goldach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Gefahr von Mehrbelastung durch Nord-Süd-Verkehr auf Anschluss Witen
- Wird der Durchfahrwiderstand auf der Schulstrasse erhöht (z.B. durch Tempo 30), muss dies auch auf der Blumenstrasse erfolgen, damit diese nicht mehrbelastet wird

Zielsetzungen

Mehrbelastung verhindern

- Beruhigung Schulstrasse und Blumenstrasse

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung Schulstrasse und Blumenstrasse
- Temporegime 30
- Umgestaltung zu Quartierstrasse

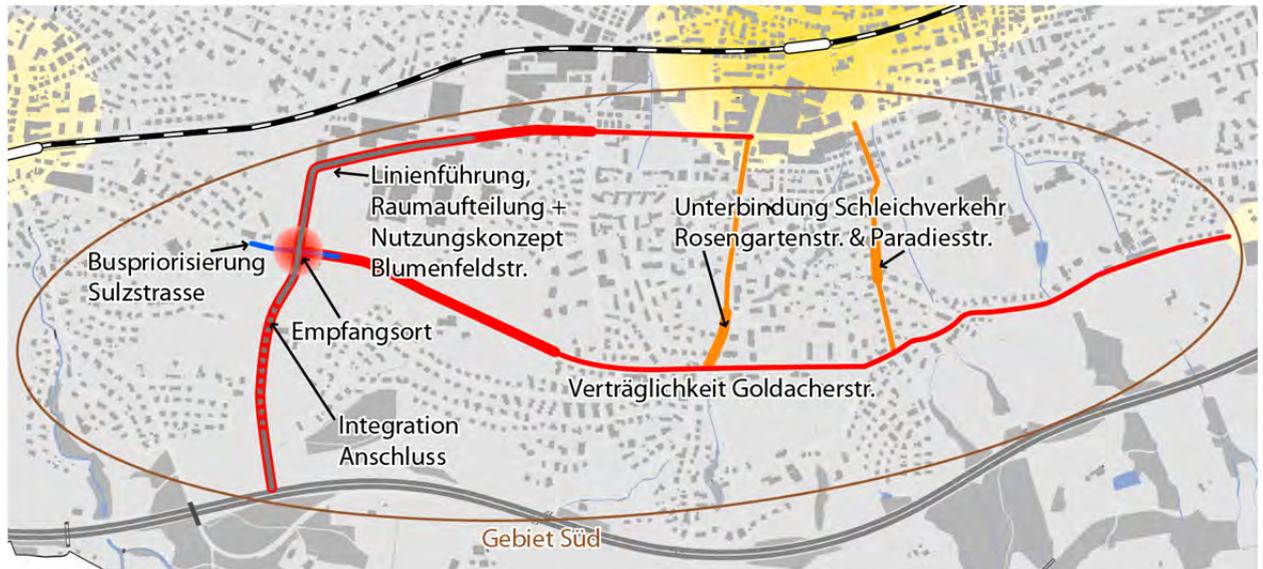


Abbildung 48: Massnahmenbereiche Gebiet Süd

3.3.5. Anschluss Witen bis Sulzstrasse

Erkenntnisse aus der Analyse

- Der Strassencharakter Autobahnzubringer muss an der Sulzstrasse enden.
- Es besteht die Gefahr von Überlastungssituationen im Siedlungsgebiet, wenn die Zufahrt zu Spitzenstunden nicht gesteuert wird.

Zielsetzungen

Verträglichkeit erhöhen

- Integration des Anschlussbauwerks in den Landschaftsraum
- Empfang der Ankommenden mit einer ansprechenden Visitenkarte
- Sensibilisierung der Ankommenden auf den Beginn des Innerortsbereichs

Flankierende Massnahmen

- **Gestaltung Landschaftsraum, Integration Knotenbauwerk und Anschlussstrasse**
- **An der Sulzstrasse oder im Bereich Blumenfeldstrasse ist eine Pfortnerung vorzusehen (Staumanagement)**
- **Beziehung Anschluss Witen - Blumenfeldstrasse soll räumlich als Hauptbeziehung wahrgenommen werden**
- **Überprüfung Knotenform (LSA-Knoten mit Hauptbeziehung in Blumenfeldstr. oder Kreisels ohne Bypass aus und in Sulzstrasse).** Vorteile beider Knotenformen siehe Anhang 4.5
- **Direkte, sichere Radwegführung entlang Sulzstrasse und systemgerechte ÖV-Priorisierung (LSA, Busspur)**

3.3.6. Blumenfeldstrasse Goldach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Die Blumenfeldstrasse ist ab der Sulzstrasse als siedlungsorientierte Stadtstrasse auszubilden und zu integrieren.
- Mit dem neuen Autobahnanschluss steigt der Druck von Grossverteilern, in diesem Gebiet Verkaufsnutzungen anzusiedeln.

Zielsetzungen

Verträglichkeit erhöhen

- Zwischen Rorschach und Goldach soll ein lebenswertes, durchmischtes Stadtquartier mit Gewerbe, Wohnen und Kultur entstehen.
- Die Blumenfeldstrasse ist als nutzungsorientierter Strassenraum auszubilden und in das Quartier zu integrieren.
- Die Zentren Rorschach und Goldach mit ihren Einkaufsmöglichkeiten sind in ihrer Bedeutung zu bewahren.
- Feinmaschige Vernetzung für den Fuss- und Radverkehr zwischen Goldach und Rorschach ist anzustreben.

Flankierende Massnahmen

- **Blumenfeldstrasse als städtischen Bestandteil des neuen Quartiers ausbilden.** Bebauung, Freiräume und Verkehrsanlagen sind als wesentliche Elemente der öffentlichen Räume zusammenhängend und interdisziplinär zu erfassen.
- Schaffung von einprägsamen Elementen zur Unterstützung der Orientierung und Adressbildung im Eingangsbereich der Stadt am See (Strassenraumgestaltung, prägnante Gebäudekörper, Park als Übergang und Adresse).
- **Eine mögliche Konkurrenzierung der Zentren durch Verkaufs- und Gewerbeflächen am Autobahnanschluss ist mittels Zonenbestimmungen zu verhindern** (z.B. Verkaufsflächenverbot).
- **Übergeordnete Verbindung für den Fuss- und Radverkehr zwischen Pestalozzistrasse und Bahnhof Goldach schaffen.**
- **Entlang der Blumenfeldstrasse sind beidseitig Flächen für den Fuss- und Radverkehr vorzusehen.**

3.3.7. Pestalozzistrasse Rorschach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Durch den Anschluss wird der Verkehrsdruck auf das gesamte Quartier Pestalozzistrasse zunehmen.

Zielsetzungen

Verträglichkeit erhöhen

- Durchgangsverkehr durch Rorschach ist zu verhindern.
- Der Strassenraum ist als Quartierstrasse umzugestalten. Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wird angestrebt.
- Die langfristige Transformationsfähigkeit und die Möglichkeit für ein inneres Wachstum sind für das Quartier zu gewährleisten (allfällige Umstrukturierung von Industriearealen im Bereich Haltestelle Stadt).

Flankierende Massnahmen

- Angepasstes Geschwindigkeitsregime
- Gestalterische Umsetzung, damit der Strassenraum als Quartier-Sammelstrasse für alle Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und von allen genutzt wird.
- Am Knoten Blumenfeldstr. / Pestalozzistr. / Bahnunterführung soll die Beziehung Blumenfeldstr. – Bahnunterführung als Hauptbeziehung erscheinen. Die Pestalozzistrasse soll als untergeordnete Quartieranbindung wahrgenommen werden.

3.3.8. Goldacherstrasse Rorschacherberg und Sulzstrasse Goldach bis Knoten Anschluss Witen

Erkenntnisse aus der Analyse

- Durch die bauliche Entwicklung in Rorschacherberg und den neuen Autobahnanschluss wird der Verkehr auf der Goldacherstrasse massgeblich zunehmen (Zunahme 31% gegenüber Referenzjahr 2025, um 38% gegenüber 2009).
- Auf der Sulzstrasse östlich vom Anschluss Witen ist die Verkehrszunahme noch höher (Zunahme 46% gegenüber Referenzjahr 2025, 59% gegenüber 2009).
- Es besteht keine zweckmässige Möglichkeit den Verkehr zu verlagern.

Zielsetzungen

Verträglichkeit erhöhen

- Der Verkehr ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln.
- Zusätzliche Lärmimmissionen sind mit geeigneten Massnahmen zu verhindern, resp. möglichst tief zu halten.

- Der Qualitätsgewinn, welcher mit der Umgestaltung der Goldacherstrasse 2005 erreicht wurde, soll auf der gesamten Achse erhalten bleiben, resp. erreicht werden.
- Die Route Staad-Wartegg-Thalerstr.-Goldacherstr.-Sulzstr.-Anschluss Witen darf nicht für Durchgangsverkehr attraktiv werden.

Flankierende Massnahmen

- Qualität als Aussichtsstrasse (Typologie „Panoramastrasse“) sichern und stärken.
- Bewahrung und Verbesserung des ländlichen Erscheinungsbildes; Priorisierung von Wohn- und Naherholungsnutzungen.
- Akzentuierung von Subzentren mit Quartiersversorgung an strategischen Standorten entlang der Strasse.
- Anstreben von tiefem Geschwindigkeitsregime.

3.3.9. Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse Rorschacherberg

Erkenntnisse aus der Analyse

- Bei hohem Verkehrsaufkommen im Bereich Blumenfeldstrasse besteht die Gefahr von Schleichverkehr über die Rosengartenstrasse und über die Paradiesstrasse.
- Bei einer Sperrung der Rosengarten- und Paradiesstrasse wird die Blumenfeldstrasse und grossteils die Heidenerstrasse mehrbelastet. Das Zentrum von Rorschach mit der Signalstrasse profitiert von einer Entlastung.

Zielsetzungen

Mehrbelastung verhindern

- Erhöhung Durchfahrtswiderstand auf der Rosengartenstrasse.
- Vermeidung von Schleichverkehr in der Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse in Zeiten mit hoher Verkehrsbelastung.

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung der Rosengartenstrasse zu Quartierstrasse mit Busverkehr.
- **Einführung Tempo 30-Regime auf Rosengartenstrasse**
- Erweist sich die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes als ungenügend wirksame Massnahme: Unterbindung Durchfahrt Rosengartenstrasse (Engstelle mit versenkbarem Poller im Bereich zwischen Goldacherstr. und Zelgstrasse) und Paradiesstrasse für MIV. Auch zeitlich begrenzte Sperre denkbar. Für Ortsbus auf Rosengartenstrasse und Radverkehr weiterhin durchgängig befahrbar.

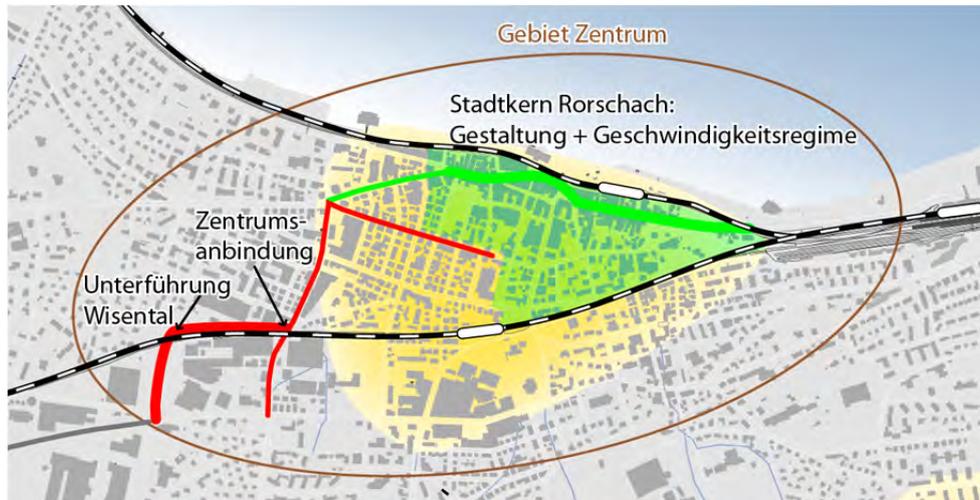


Abbildung 49: Massnahmenbereiche Gebiet Zentrum

3.3.10. Hauptstrasse Rorschach / Stadtkern

Erkenntnisse aus der Analyse

- Verkehrsmenge auf der Hauptstrasse im Stadtkern wird reduziert (23% gegenüber Referenzzustand 2025, jedoch kaum gegenüber 2009 (2%).
- Auch die Kirchstrasse erfährt eine leichte Entlastung von 12-16% der Verkehrsmenge 2025 (gegenüber 2009 jedoch keine Veränderung, resp. eine Zunahme von bis zu 10%).

Zielsetzungen

Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen

- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Stadtkern.
- Voraussetzungen für Mischnutzungen und publikumsorientierte Erdgeschosse verbessern.

Flankierende Massnahmen

- Umgestaltung Hauptstrasse mit angestrebtem gefahrenen Richttempo 30 (Projekt in Bearbeitung).
- Gemeindestrassen im Stadtkern: Gestaltung der Strassenräume zur Unterstützung gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Angestrebtes gefahrenes Richttempo 20.

3.3.11. Anbindung Zentrum Rorschach

Erkenntnisse aus der Analyse

- Eine niveaufreie Anbindung des Zentrums Rorschach an den Anschluss Witen verstärkt die Entlastungswirkung auf der St.Gallerstrasse. Mit der neuen Bahnquerung wird es auch aus dem westlichen Teil des Stadtzentrums Richtung St.Gallen attraktiver, den Autobahnanschluss Witen zu nutzen (siehe Abbildung 67 im Anhang 4.4).
- Das Projekt Unterführung Industriestrasse bringt für den Fuss- und Radverkehr keine verbesserte Bahnquerung, und verunmöglicht die Nutzung der Industriestrasse für den Radverkehr.
- Eine Unterführung Industriestrasse verursacht ein unerwünschter verkehrorientierter Knotenausbau im Bereich Pestalozzistrasse / Industriestrasse (zusätzliche Abbiegespuren, erhöhte Trennwirkung für Fuss- und Radverkehr) und durch die Rampensituationen schwierige städtebauliche Eingriffe.
- Knoten- und Rampensituationen sind bei einer Unterführung Wisental stadtverträglicher zu integrieren.

Zielsetzungen

Verträglichkeit erhöhen

- Das Stadtzentrum soll durch eine niveaufreie Anbindung an den Anschluss Witen für den MIV besser erreichbar werden.
- Die neue Bahnquerung soll vom Radverkehr auch befahren werden können.
- Qualitative Stadterweiterung Zentrum Rorschach (Projet Urbain) ermöglichen.
- Trennwirkung durch das Verkehrsbauwerk möglichst gering halten.

Flankierende Massnahmen

- **Anbindung Stadtzentrum mittels Unterführung Wisental (vorbehältlich Resultate Machbarkeitsanalyse).**
- **Radweg führt durch die neue Unterführung. Stadtseitige Radweganbindung an Tödistrasse und Industriestrasse** (Fuss- und Radweg entlang der Bahn).
- **Der Bahnübergang Industriestrasse bleibt für den Fuss- und Radverkehr offen.**

3.4. Auswirkungen Anschluss Witen mit flankierenden Massnahmen

Die als zwingend bezeichneten Flankierenden Massnahmen zum Autobahnanschluss Witen wurden ins Verkehrsmodell Rorschach integriert (siehe rote Massnahmen Abbildung 50, Zustand Z3.0 in Modellauswertungen). Zusätzlich wurden weitere Massnahmen (insbesondere zusätzliche niveaufreie Bahnquerungen) auf ihre verkehrlichen Auswirkungen gegenüber dem Zustand Z3.0 geprüft (orange Massnahmen Abbildung 50, Zustände Z3.1-Z3.6, Resultate siehe Kapitel 3.5).

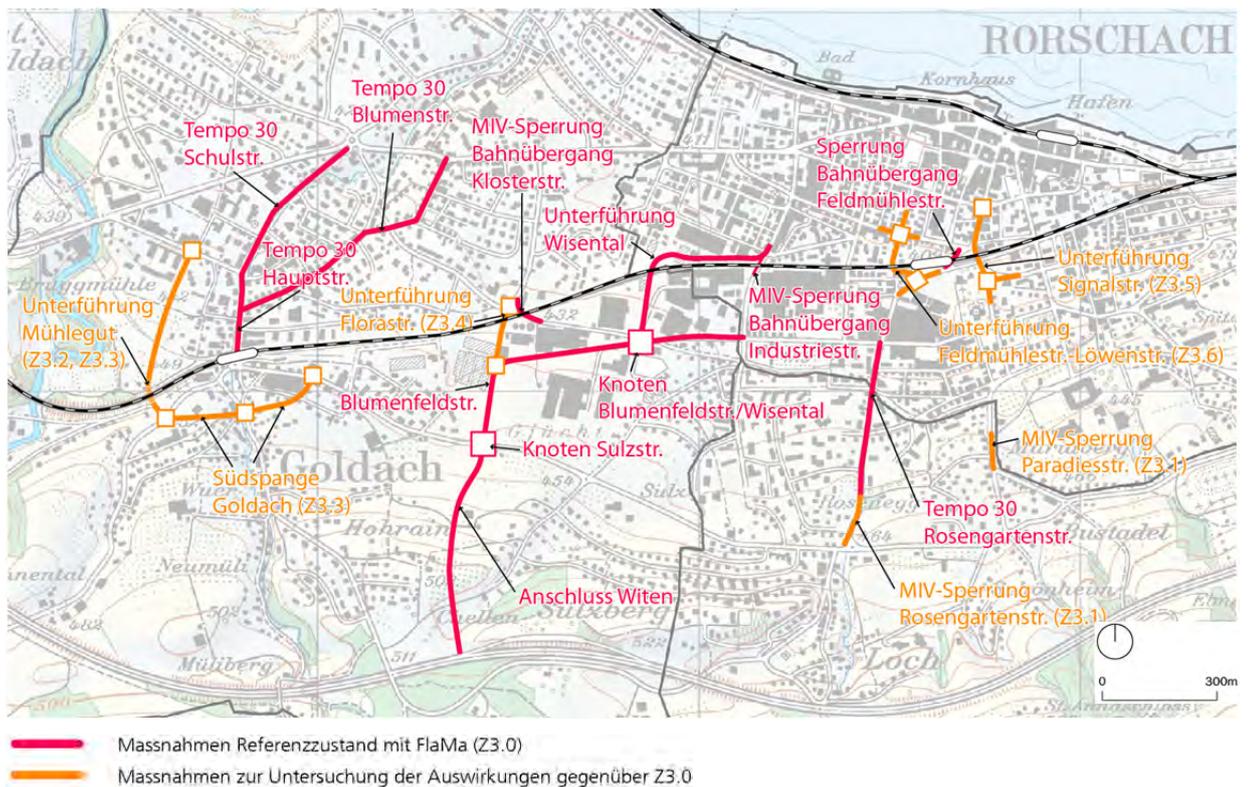


Abbildung 50: Im Verkehrsmodell Rorschach untersuchte Massnahmen

Für das Jahr 2025 mit dem Autobahnanschluss Witen und den als zwingend bezeichneten flankierenden Massnahmen wird mit folgenden Verkehrsbelastungen gerechnet:

Positive Effekte (Entlastungen = grün)

- Stauproblem Bahnstranke Industriestrasse mit UF Wisental gelöst
- Entlastung Rosengartenstr.-Feldmühlestr.
- Entlastungen in Goldach: Klosterstr.-Florastr., Schulstr.
- massive Entlastung südlich und östlich Pestalozzischulhaus

Negative Effekte (Mehrbelastungen = rot)

- Neue Unterführung zieht Verkehr an (Mehrbelastungen Stadtkern und Sulzstr.)
- Sperrung Industriestr. bringt Mehrverkehr auf Reitbahnstr.

Belastungsvergleichsplan DTV 2025**Z3.0 minus Z2.0**

Angaben in Fz/Tag

**Abbildung 52: Auswirkungen Referenzpaket flankierende Massnahmen zum Anschluss Witen¹³**¹³ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 15.6.2012

Die Gesamtwirkung vom Autobahnanschluss Witen inkl. Referenzpaket flankierender Massnahmen ist in Abbildung 53 dargestellt.

Belastungsvergleichsplan DTV 2025
Z3.0 minus Z1.0
 Angaben in Fz/Tag

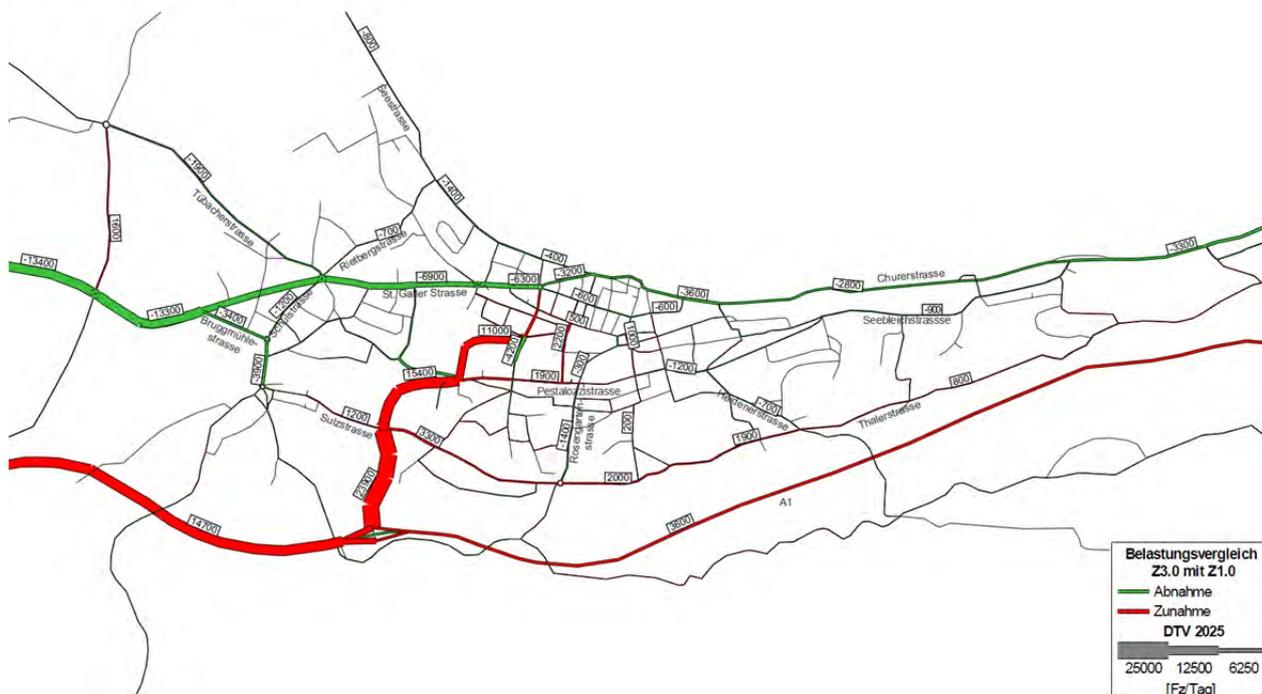


Abbildung 53: Auswirkungen Anschluss Witen inkl. Referenzpaket flankierender Massnahmen¹⁴

3.5. Auswirkungen weitere Massnahmen

Im Verkehrsmodell wurden die Auswirkungen von folgenden Massnahmen gegenüber dem Zustand mit Anschluss Witen und Referenzpaket flankierender Massnahmen (Z3.0, Abbildung 51) geprüft (orange Massnahmen in Abbildung 50):

- Z3.1: MIV-Sperrung Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse
- Z3.2: Unterführung Mühlegut Goldach
- Z3.3: Unterführung Mühlegut mit Südspange Goldach
- Z3.4: Unterführung Florastrasse
- Z3.5: Unterführung Signalstrasse
- Z3.6: Unterführung Feldmühlestrasse – Löwenstrasse

¹⁴ Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 29.6.2012

3.5.1. MIV-Sperrung Rosengartenstrasse und Paradiesstrasse

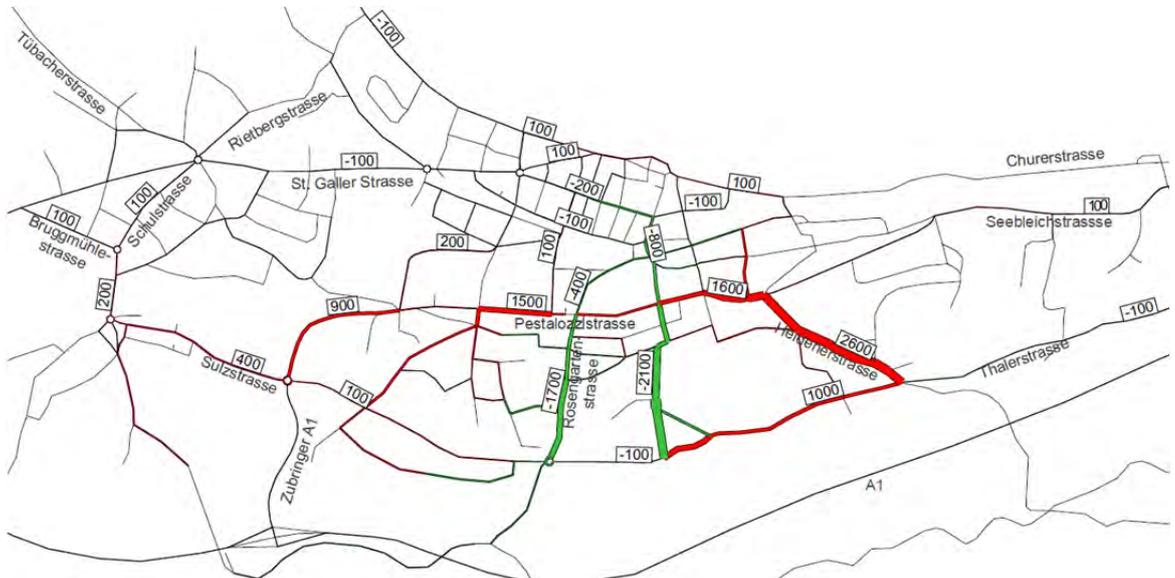


Abbildung 54: Auswirkungen MIV-Sperrung Rosengartenstr. und Paradiesstr. (Z3.1-Z3.0)¹⁵

- Umlagerungen auf Heidenstr. und Blumenfeldstr.
- Entlastung Zentrum Rorschach und Signalstrasse

3.5.2. Unterführung Mühlegut Goldach

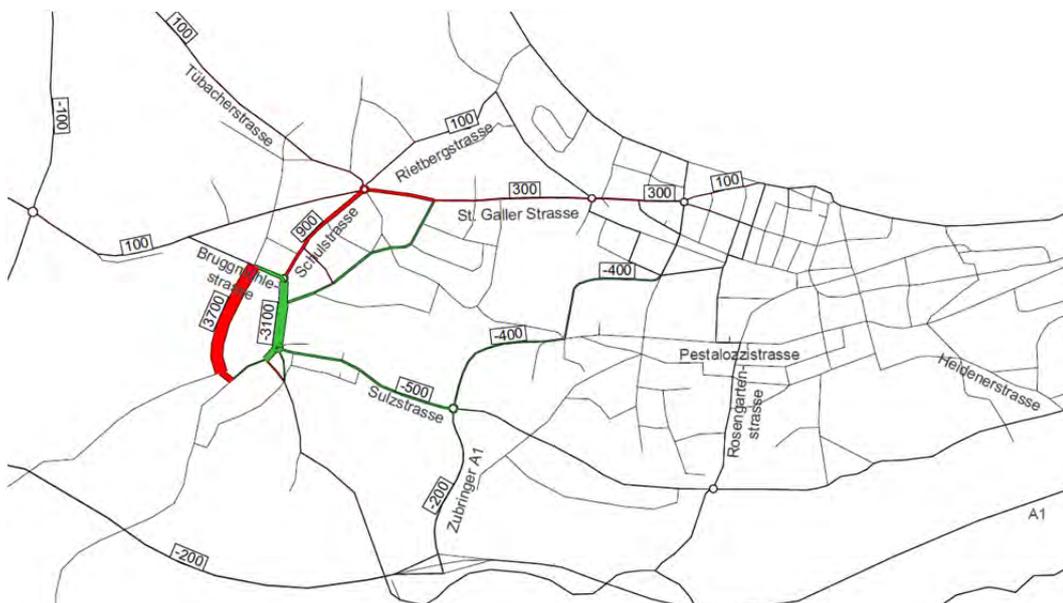


Abbildung 55: Auswirkungen Unterführung Mühlegut Goldach (Z3.2-Z3.0)¹⁵

¹⁵ DTV 2025, Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 15.6.2012

- Umlagerung von Hauptstrasse (-3100 = DTV 4400) auf UF Mühlegut (DTV 3700)
- Umlagerung von Blumenstrasse auf Schulstrasse +900 = DTV 5500
- Umlagerung von Sulzstr.-Blumenfeldstr-UF Wisental auf Schulstrasse-St.Gallerstr.

→ Vorwiegend lokale Auswirkungen

Die Befürchtungen, dass mit einer Unterführung Mühlegut Verkehr vom Industriegebiet Rietli zum Autobahnanschluss Witen angezogen wird, wurden durch die Modellberechnungen nicht bestätigt. Eine Unterführung Mühlegut hat auch mit dem Autobahnanschluss Witen vorwiegend lokale Auswirkungen (Umlagerung von Bahnübergang Hauptstrasse auf Unterführung Mühlegut).

3.5.3. Unterführung Mühlegut mit Südspange Goldach

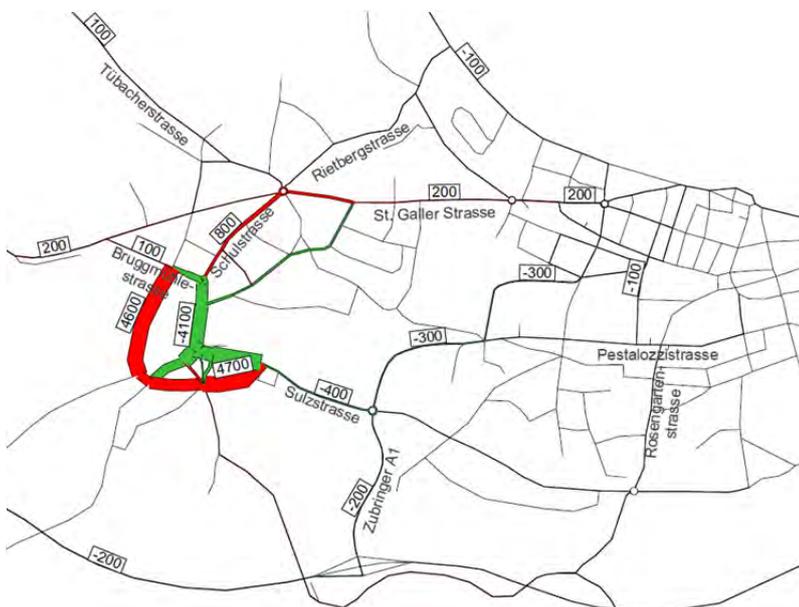


Abbildung 56: Auswirkungen Unterführung Mühlegut mit Südspange Goldach (Z3.3-Z3.0)¹⁵

- Sulzstr. Goldach und Untereggerstr. werden weitgehend entlastet
- Auf Hauptstrasse verbleiben 3400 Fz (nur 1000 weniger als ohne Südspange)

→ Vorwiegend lokale Auswirkungen

3.5.5. Unterführung Signalstrasse

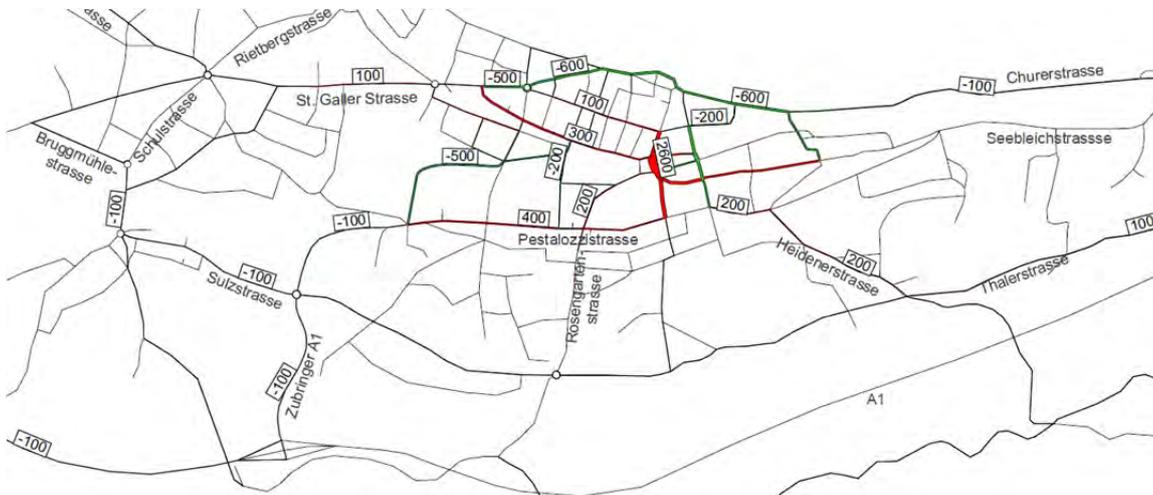


Abbildung 58: Auswirkungen Unterführung Signalstrasse Rorschach Stadt (Z3.5-Z3.0)¹⁵

- Verkehrszunahme Signalstrasse +2600 Fz. Ein Grossteil dieser Fahrten belastet neu das Zentrum Rorschach. => DTV 9100 Fz (wie heute auf Bahnübergang Hauptstrasse Goldach)
 - kaum Auswirkungen auf Reitbahnstrasse, leichte Entlastung Marienbergstrasse
- ➔ Vorwiegend lokale Auswirkungen (Voraussetzung Unterführung Wisental vorgängig gebaut)

3.5.6. Unterführung Feldmühlestrasse – Löwenstrasse

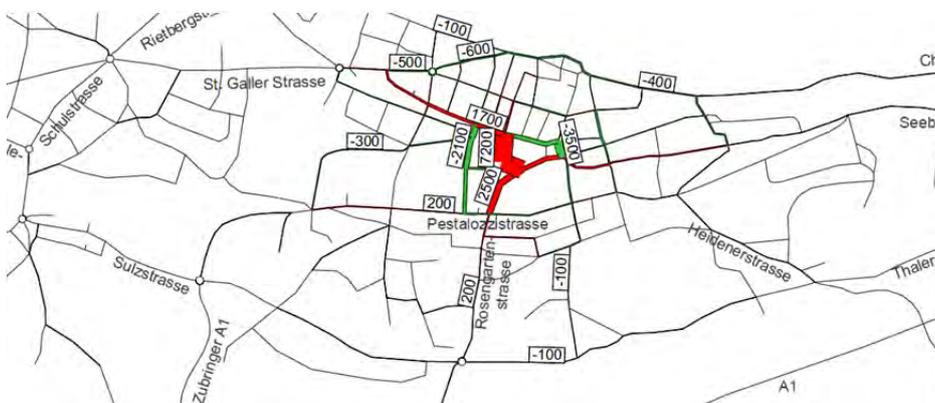


Abbildung 59: Auswirkungen Unterführung Feldmühlestrasse – Löwenstrasse (Z3.6-Z3.0)¹⁶

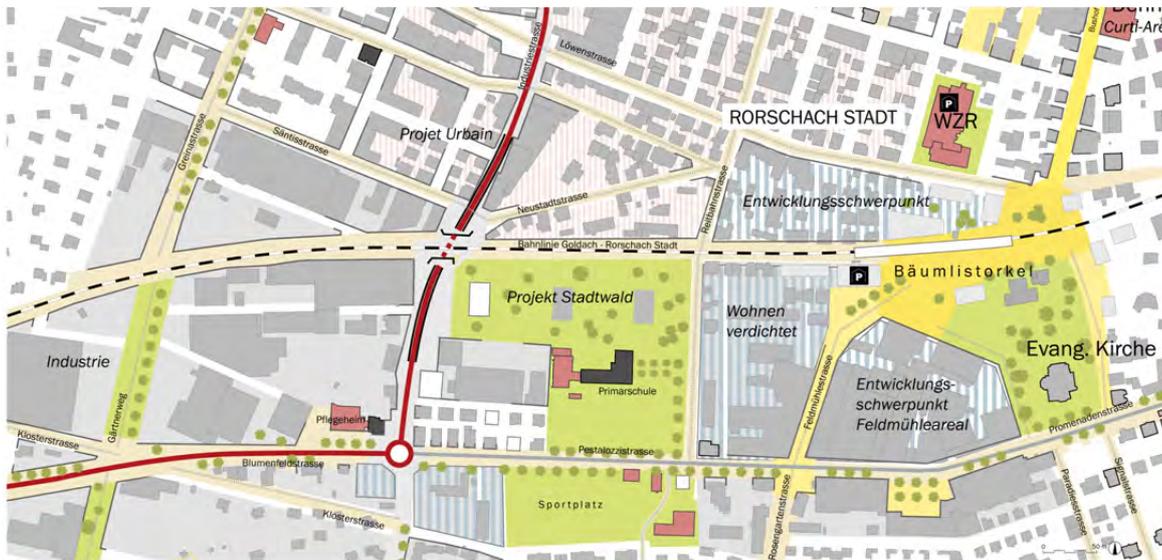
- Entlastung Reitbahnstr. (-2100) und Signalstr. (-3500) = -5600
 - 7200 Fz auf neuer Unterführung (wie heute auf Bruggmühlestrasse)
 - 1600 Fahrten belasten neu das Zentrum Rorschach
- ➔ Vorwiegend lokale Auswirkungen (Voraussetzung Unterführung Wisental vorgängig gebaut)

¹⁶ DTV 2025, Verkehrsmodell Rorschach, Ing. R. Müller AG, Stand 29.6.2012

4. Anhang

4.1. Vergleich Zentrumsanbindung Unterführung Industriestrasse mit Unterführung Wisental

Für die Linienführung zwischen Blumenfeld- und Industriestrasse Nord stehen zwei Varianten zur Diskussion. In beiden Varianten werden eine niveaufreie Verbindung mit einer Bahnunterführung und eine mögliche Ergänzung mittels Kernumfahrung betrachtet. Die Variante Industriestrasse sieht den Bau einer Unterführung in der Industriestrasse vor, Variante Wisental eine Bahnunterquerung im Bereich des Industriegebiets. Auf folgenden Seiten werden die beiden Varianten gegenübergestellt.



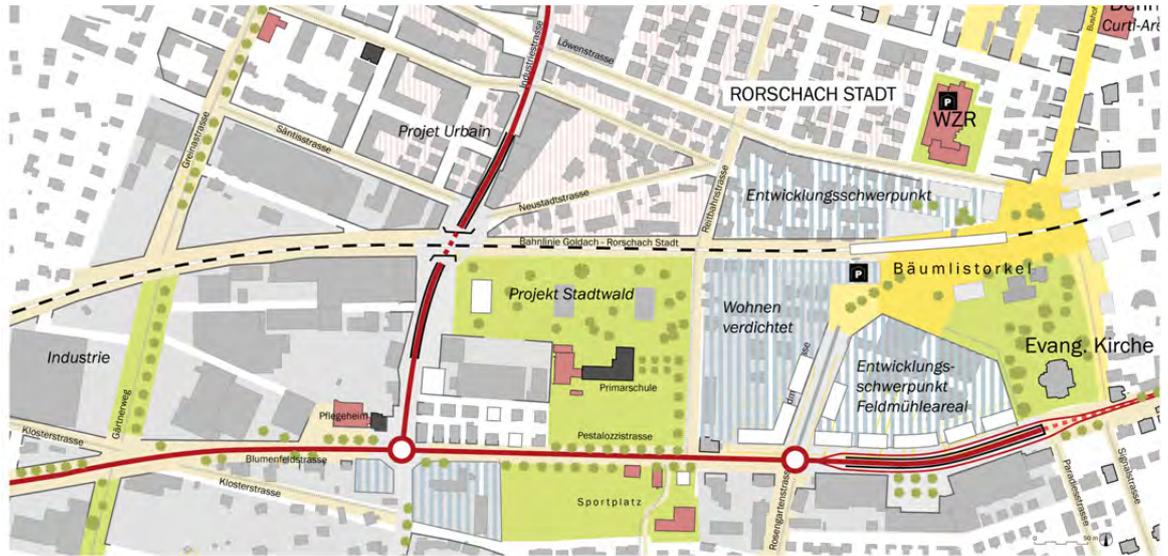
Variante Unterführung Industriestrasse ohne Kernumfahrung

Vorteile (ohne Kernumfahrung):

- + Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnquerung
- + Direkte Linienführung via Blumenfeldstrasse und Industriestrasse
- + Mehr Flexibilität bei der Erschliessung der Gewerbegrundstücke Klosterstrasse möglich

Nachteile (ohne Kernumfahrung):

- Rampenbauwerke auf der Industriestrasse wirken quartiertrennend, insbesondere auch im Bereich des „Projekt Urbain“
- Auf der Industriestrasse bleibt wenig Platz für Fussgänger und kein Platz für Veloverkehr
- Langsamverkehrsverbindung vom Wohnquartier Wisental nach Goldach (via Klosterstrasse) führt über die neue Blumenfeldstrasse: Barrierenwirkung
- Erschliessung der Gewerbe- und Wohngebäude entlang der Industriestrasse durch Rampenbauwerke schwierig lösbar
- Hohe Belastung im Bereich der erhaltenswerten Bauten Pestalozzistrasse und Pflegeheim
- Der stark belastete Knoten Blumenfeldstr. / neue Bahnquerung kommt im Wohn- / Gewerbegebiet zu liegen, das empfindlicher ist und wo die Integration der Verkehrsfläche schwieriger ist.



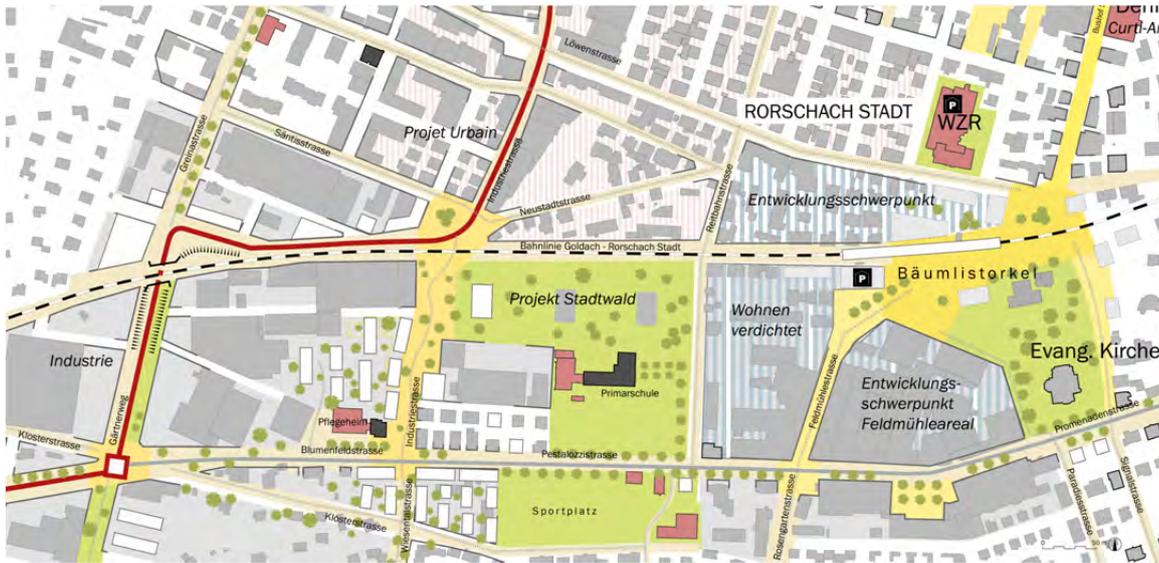
Variante Unterführung Industriestrasse mit Kernumfahrung (Variante B2; Linienführung schematisch)

Vorteile (Kernumfahrung):

- + Kürzere Fahrzeiten von Osten ins Zentrum via Kernumfahrung
- + Direkte Anbindung der Entwicklungsschwerpunkte Feldmühleareal und Bäumlistorkei

Nachteile (Kernumfahrung):

- Abbruch von charakteristischer Bausubstanz erforderlich (Industriegeschichte Rorschach)
- Entwicklungsschwerpunkt Feldmühleareal wird durch Rampenbauwerk und Lärmbelastung beeinträchtigt (Lärmschutzmassnahmen erforderlich)
- Störung der Quartierstruktur durch Knotenbauwerk im Bereich Pestalozzistrasse und Industriestrasse an einer heiklen, strategischen Stelle
- Unverträgliche Mehrbelastung Pestalozzistrasse zwischen Primarschule und Sportplatz
- Übergeordnete Langsamverkehrsverbindung Blumenfeldstrasse bis Promenadenstrasse wird durch die hohe Belastung stark beeinträchtigt
- Langsamverkehrsverbindung vom südlichen Wohnquartier ins Zentrum führt über die neue Verkehrsachse: Barrierenwirkung
- Verkehrsdruck auf Bahnübergänge Reitbahnstrasse und Signalstrasse sowie Feldmühlestrasse vor Stadtbahnhof steigt empfindlich.
- Landerwerb erforderlich



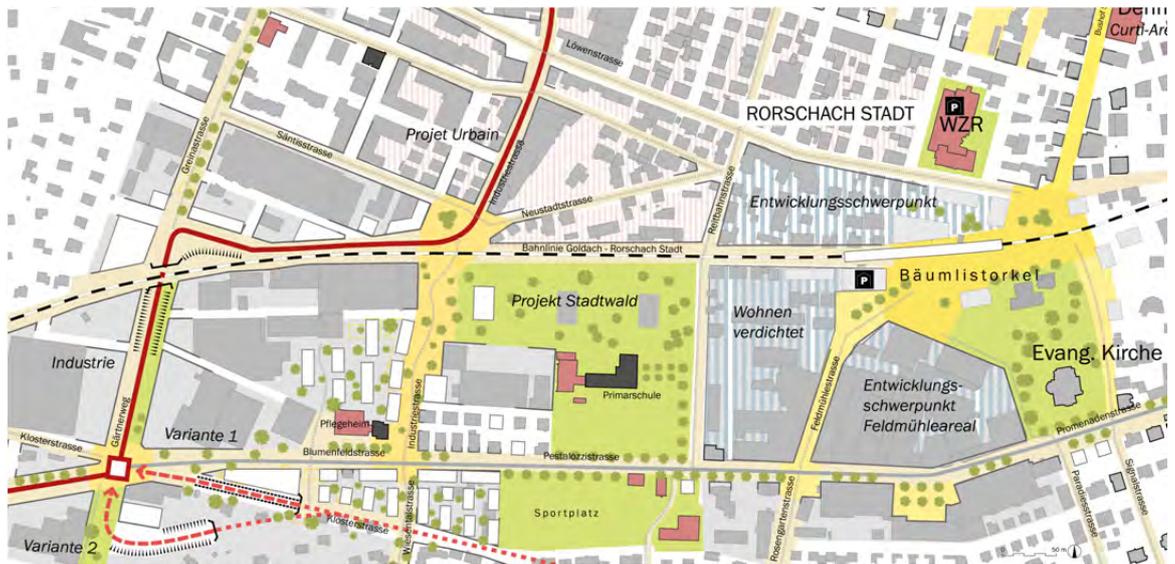
Variante Unterführung Wisental ohne Kernumfahrung

Vorteile (ohne Kernumfahrung):

- + Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnquerung
- + Grosses Neugestaltungspotenzial im oberen Abschnitt der Industriestrasse
- + Stadtreparatur, Zusammenwachsen der Quartiere im Bereich zwischen Stadtwald, Primarschule, Sportplatz und Pflegeheim möglich
- + Neue niveaufreie Bahnquerung bringt auch neue Verbindung im Fuss- und Radverkehrsnetz
- + Der stark belastete Knoten Blumenfeldstr. / neue Bahnquerung kommt im Gewerbe- / Industriegebiet zu liegen, das unempfindlicher ist und wo die Verkehrsfläche besser integriert werden kann
- + Die übergeordnete Langsamverkehrsverbindung Blumenfeld-, Pestalozzi-, Promenadenstrasse kann hochwertig gestaltet werden

Nachteile (ohne Kernumfahrung):

- Kompliziertere Erschliessung der Gewerbegrundstücke im Industriegebiet
- Langsamverkehrsverbindung vom Wohnquartier Wisental nach Goldach (via Klosterstrasse) führt über den neuen Knoten: Barrierenwirkung
- Landerwerb an der Ecke Säntisstrasse / Industriestrasse mit Ersatzbauten erforderlich



Variante Unterführung Wisental mit Kernumfahrung (Variante B1 verlängert bis Knoten Blumenfeldstrasse - Klosterstrasse - Unterführung Wisental; Linienführung schematisch)

Vorteile (Kernumfahrung):

- + Direkte Linienführung vom Anschluss A1 auf die Kernumfahrung
- + Zusammenwachsen der Quartiere im Bereich Industriestrasse/Wisental möglich
- + Portal Kernumfahrung am Übergang Gewerbegebiet und Wohnquartier, Kombination mit lärmempfindlichen Nutzungen denkbar

Nachteile (Kernumfahrung):

- Beeinträchtigung durch Rampenbauwerke im Bereich Blumenfeldstrasse/Klosterstrasse
- Mutmasslich Landerwerb erforderlich
- Sehr hohe Kosten der Kernumfahrung (langer Tunnel)

4.2. Darstellungen zur Machbarkeit Unterführung Industriestrasse



Abbildung 60: Unterführung Industriestrasse Variante Kurz

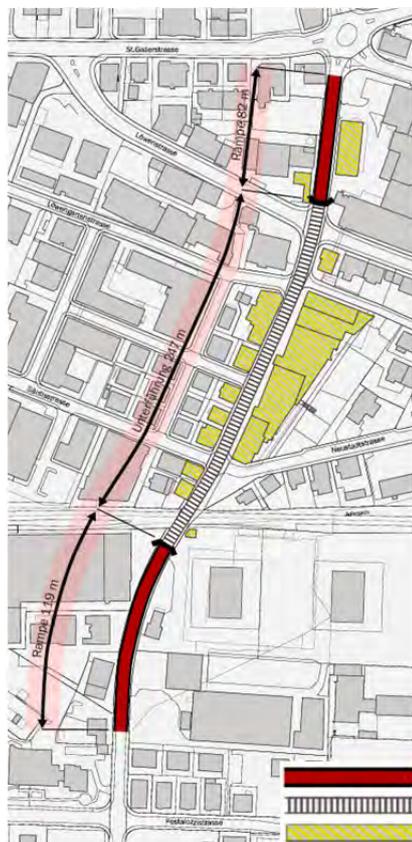


Abbildung 61: Unterführung Industriestrasse Variante Lang

4.3. Darstellungen zur Machbarkeit Unterführung Wisental



Abbildung 62: Situation Unterführung Wisental

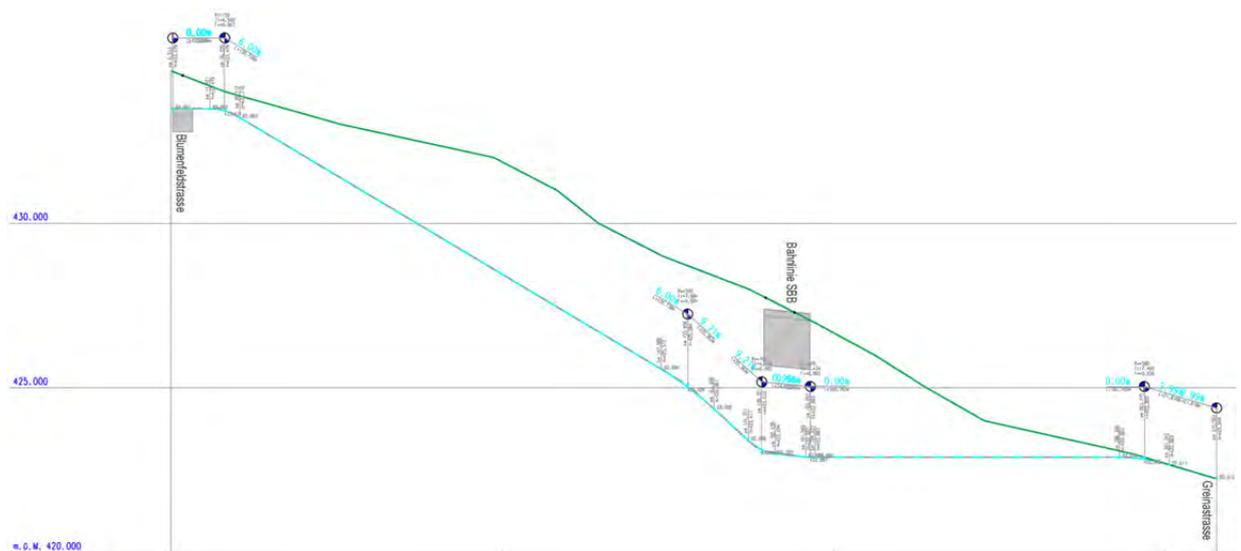


Abbildung 63: Längsprofil Radweg Unterführung Wisental, Abschnitt Blumenfeldstr. – Greinastr.

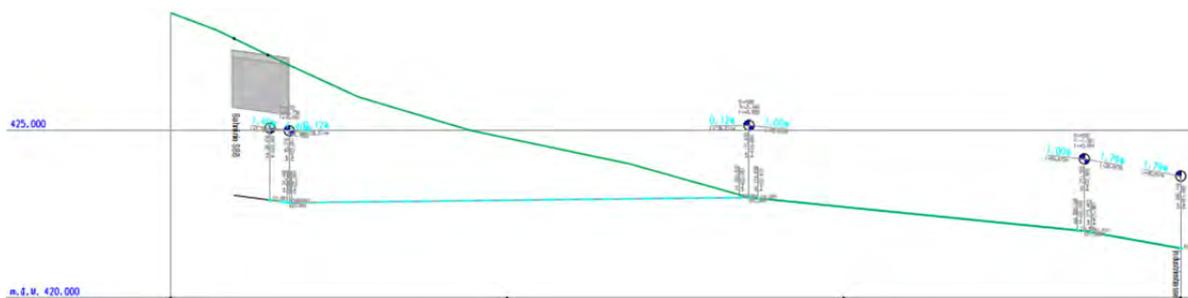


Abbildung 64: Längsprofil Radweg Unterführung Wisental, Abschnitt UF Bahnlinie – Industriestr.

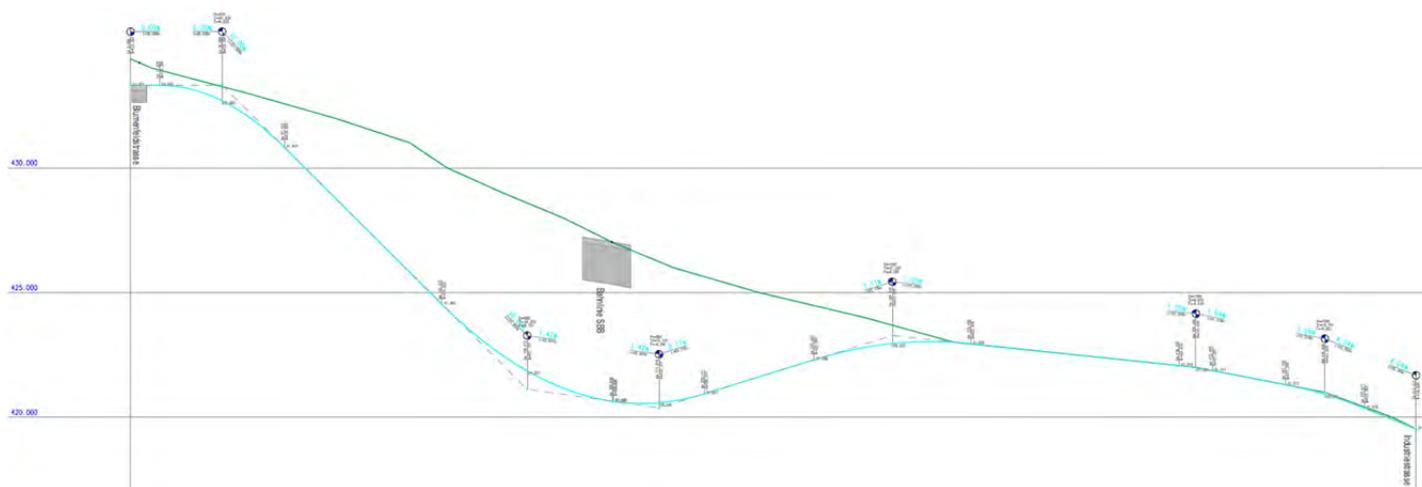


Abbildung 65: Längsprofil MIV Unterführung Wisental, Blumenfeldstr. – Industriestr.

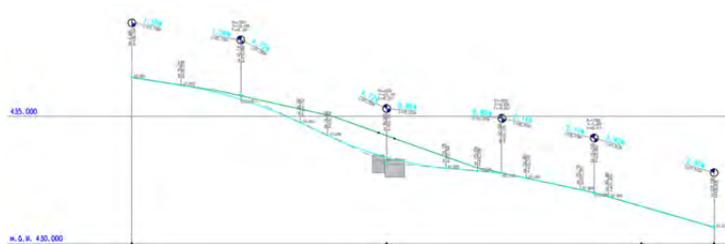


Abbildung 66: Längsprofil Blumenfeldstrasse, Anpassungen Knotenbereich

4.4. Verschiebung Grenzbereich Nutzung Anschluss Witen vom Stadtzentrum durch Unterführung Wisental

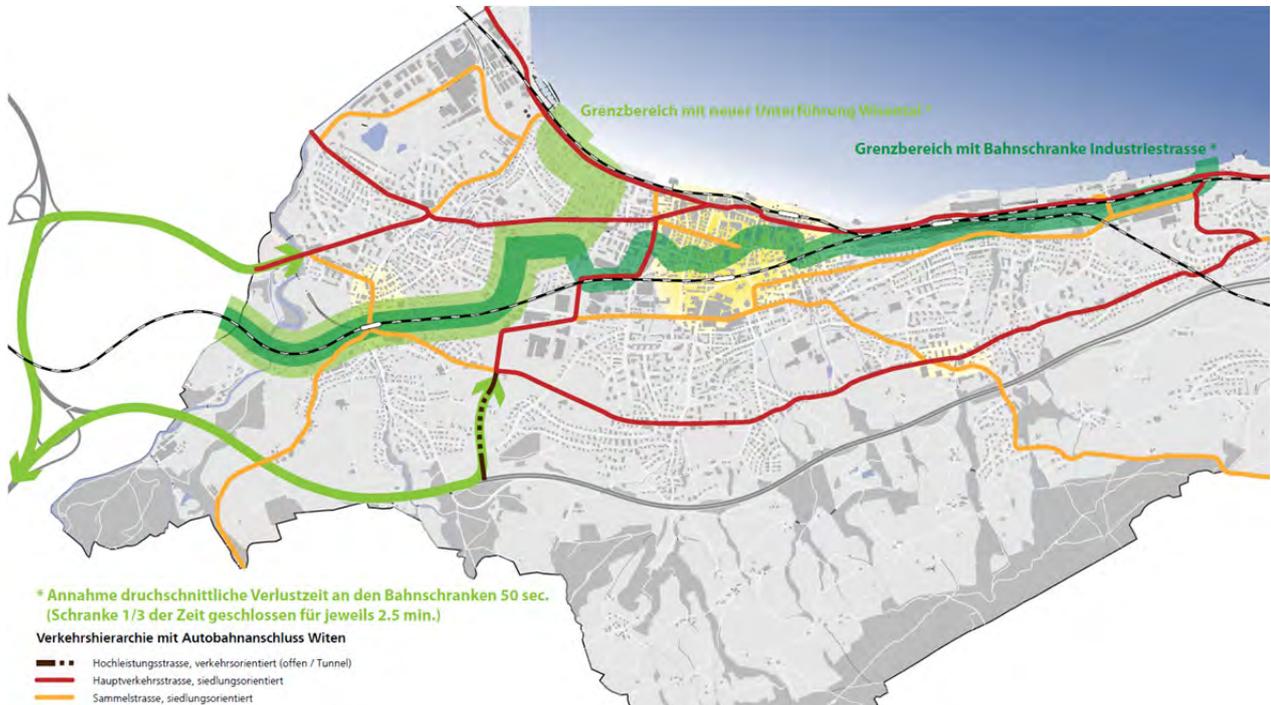


Abbildung 67: Grenzbereich Nutzung Autobahnanschluss Richtung St.Gallen mit Bahnübergang Industriestrasse und Unterführung Wisental

Durch den Bau der Unterführung Wisental wird für die Fahrt vom Stadtzentrum Rorschach Richtung St.Gallen vermehrt die Route über den Autobahnanschluss Witen genutzt.

4.5. Vergleich Knotenform Sulzstrasse / Blumenfeldstrasse / Anschluss Witen

Kreisel	Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA)
+ Stetiger Verkehrsfluss	+ Hauptverkehrsrichtung (Anschluss Witen - Blumenfeldstrasse) kann räumlich erlebbar gemacht werden. + Verkehrsbeeinflussung durch LSA-Steuerung möglich (Pfortnerung und Priorisierung erwünschte Hauptverkehrsrichtung) + Busbevorzugung auf Sulzstrasse möglich + Direktere und sicherere Radwegführung auf Sulzstrasse möglich

Tabelle 1: Vorteile der Knotenformen Kreisel und Knoten mit LSA an der Kreuzung Sulzstrasse / Blumenfeldstrasse / Anschluss Witen

4.6. Auswirkungen A1-Anschluss Witen auf Heidenerstrasse

In der folgenden Tabelle ist ersichtlich bei welchen Beziehungen mit und ohne Anschluss Witen die Heidenerstrasse befahren wird:

Route	Fahrt via Heidenerstrasse ohne Anschluss Witen	Fahrt via Heidenerstrasse mit Anschluss Witen
Grub SG ↔ Arbon	☑	☑
	Mit und ohne Anschluss Witen wird die Heidenerstrasse befahren. ➔ keine Veränderung für die Verkehrsbelastung Heidenerstrasse	
Grub AR und Heiden ↔ Arbon	½	☑
	Heute ist die Route via Heidenerstrasse etwa gleich schnell wie die Route über St.Gallen-Neudorf. ➔ Ein Teil fährt heute schon über die Heidenerstrasse Die Route via Heidenerstrasse wird mit dem Anschluss Witen etwas attraktiver. Allerdings wird diese Beziehung nur von wenigen Automobilisten gefahren. Laut Pendlerstatistik 2000 pendeln 17 Personen zwischen Arbon und Heiden. Zwischen Arbon und Grub, Obereggen oder Reute pendelt niemand. ➔ Einzelne Autos fahren mit dem Anschluss Witen neu via Heidenerstrasse.	
Wienacht (+ Tobel) ↔ St.Gallen	☑	☑
	Mit und ohne Anschluss Witen wird die Heidenerstrasse befahren. ➔ keine Veränderung für die Verkehrsbelastung Heidenerstrasse	
Grub SG (+AR) ↔ St.Gallen	☒	☒
	Mit und ohne Anschluss Witen wird die Hauptstrasse via Eggersriet befahren. (siehe Fahrzeiten Abbildung 68) ➔ keine Veränderung für die Verkehrsbelastung Heidenerstrasse	

Tabelle 2: Veränderungen Nutzung Heidenerstrasse mit Autobahnanschluss Witen

Fazit: Es werden nur einzelne Autos sein, die mit dem Anschluss Witen auf der Route Appenzeller Vorderland – Arbon neu über die Heidenerstrasse fahren. Das Verkehrsmodell zeigt gesamthaft auf der Heidenerstrasse gar eine leichte Verkehrsabnahme (siehe Abbildung 53).



Abbildung 68: Fahrzeiten für Routenbeurteilung Grub SG – St.Gallen

4.7. Zusammenfassung Ergebnisse 1. Forumsveranstaltung vom 8.2.2012

Erwartungen

- Regionales Denken und Handeln
- Räumliches Verständnis für Stadt am See (Region)
- Vorteile für alle Gemeinden
- Realitätsbezug (Kosten)
- Zentrumsentlastung erreichen
- Chancen in Raumentwicklung sehen (Siedlungs- und Stadtentwicklung)
- Berücksichtigung alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV)

Situation heute bzw. 2020 ohne Strassenausbau

Thema	Ort mit besonderer Beachtung	Problembeschrieb / Erläuterung	Anliegen / Handlungsbedarf
Eingeschränkte Querungsmöglichkeit Bahnlinie Goldach-Rorschach	Hauptstrasse Goldach Klosterstrasse (Künzlerpass) Bäumlistorkel Rorschach Stadt	Stau beeinträchtigt Qualität im Zentrum (Nutzungen und Aufenthalt) und behindert Bus z.T. Schleichwegroute wegen Wartezeit Hauptstrasse Goldach Behinderungen für Bus	Massnahmen zur Verkehrsentslastung und ÖV-Priorisierung Massnahmen zur Verkehrsentslastung und ÖV-Priorisierung
Verkehrsbelastung im Zentrum	Zentrum Rorschach Zentrum Goldach	Verkehrsbelastung führt zu Verslumung: Schwächung Wohn- und Einkaufsort. Rorschach wird zur "Verkehrs-" statt "Flaniermeile". Kontrovers: Verkehr im Zentrum Rorschach hat in den letzten Jahren nicht spürbar zugenommen. Das Zentrum Goldach ist Autobahnzubringer für die Regionsgebiete südlich der Bahnlinie	Massnahmen zur Verkehrsentslastung im Zentrum Gebiet südlich der Bahn direkt an Autobahn anschliessen
Verkehrsbelastung Autobahnzubringer (St.Gallerstr.)	St.Gallerstrasse in Goldach	Schwierige Querbarkeit für SchülerInnen (Wohnquartier – Schule) Attraktivitätsverlust für Wohnen Erreichbarkeit von Rorschach Zentrum teilweise eingeschränkt	Massnahmen zur Verkehrsentslastung St.Gallerstrasse / Steigerung der Verträglichkeit des verbleibenden Verkehrs
Entwicklungsgebiete (Mehrbelastung und MIV-Erreichbarkeit)	Entwicklungsgebiete zwischen Bahnlinie und Autobahn	Kontrovers: Entwicklungspotenziale werden infolge Staus vermindert bzw. sie verursachen Mehrverkehr, der das Problem verschärft.	Gebiet südlich der Bahn direkt an Autobahn anschliessen / Entwicklung auf andere Verkehrsmittel lenken
MIV-Erreichbarkeit von / nach St.Gallen	Bahnschranken und St.Gallerstrasse	Für Gebiete im östlichen Regionsteil sowie südlich der Bahnlinie kann die Autobahn oft nur mit Verkehrsbehinderungen erreicht werden.	Gebiet südlich der Bahn direkt an Autobahn anschliessen

Tabelle 3: Beurteilung Situation heute bzw. 2020 ohne Strassenausbau

Generelle Erkenntnisse:

- Falls jede Gemeinde ihre Probleme versucht alleine zu lösen, besteht die Gefahr eines Verkehrs- und Siedlungschaos.
- Ohne Massnahmen wird die Erreichbarkeit des Autobahnanschlusses Rorschach immer schlechter und es wird vermehrt über den Anschluss Rheineck gefahren.
- In vielen Köpfen wird die Region Rorschach als schlecht erreichbar wahrgenommen (Bewusstsein, wo hört die Schweiz auf? / ÖV: Umsteigen in St.Gallen).

Hinweise aus Gruppen:

- Andere Ansätze als Strassenbau nötig: Strassenverkehr nicht mit Strassenverkehr bekämpfen; Befürchtungen halten sich in Grenzen (Selbstregulierung); kein Strassenneubau bietet Chancen (Leidensdruck Szenario: MIV hemmen, mehr Nachfrage ÖV, Verbessertes ÖV-Angebot)

A: Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen

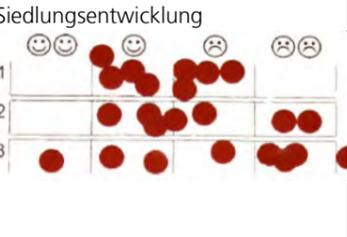
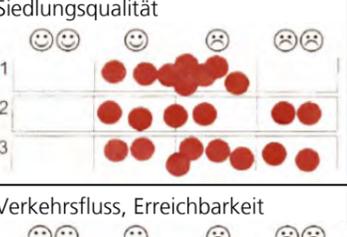
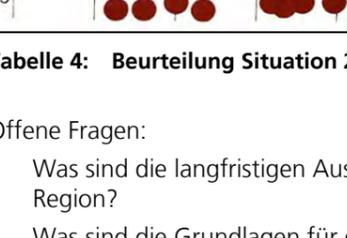
Thema mit Beurteilung	Chancen ☺	Bedenken ☹	Anliegen / Handlungsbedarf
Siedlungsentwicklung 	+ Goldach Zentrum, St.Gallerstr. und Seelagen werden aufgewertet	- Anschluss ohne hindernisfreie Querung Bahn reicht nicht, um Entwicklung im Zentrum zu ermöglichen. - Mehrbelastung Goldacherstrasse R'berg - Lidl / Aldi kommt ins Gewerbegebiet - Florastrasse via Künzlerpass wird belastet - Wohnlage Witen verliert an Qualität	• Eine funktionierende Bahnquerung muss ermöglicht werden • Der Verkehr durch R'berg muss verträglich abgewickelt werden • Verhinderung Grossverteiler im Gewerbegebiet durch Anpassung BZO • Verhinderung Schleichverkehr Künzlerpass • Reaktion in BZO Bereich Witen?
Siedlungsqualität 	+ Entlastung Zentrum Goldach	- LKW-Belastung in Goldach möglich (LSVA) - Industriestrasse stärker belastet - Quartier nördlich und östlich Anschluss Witen wird zerstört (Pestalozzi-, Promenade-, Industrie-, Neustadt-, Reitbahnstr.) - Trennung durch Bahnlinie wird nicht gelöst	• LKW-Massnahmen prüfen, ev. Umsetzung bei Bedarf • Auswirkungen auf Quartier um Industriestrasse prüfen • wie kann Trennwirkung Bahnlinie verringert werden?
Verkehrsfluss, Erreichbarkeit 	+ Verkehrskollaps (Barrieren) wird kurzfristig verhindert	- A1 staut früher; Anknüpfungspunkte ab Blumenfeldstr. nicht geändert ??? - Stau wird nur verlagert - Rorschach wird belastet – schlecht für Region	• Auswirkungen Anschluss Witen auf Region klar und übersichtlich kommunizieren
ÖV, Fuss- und Veloverkehr 	+ Verkehrsreduktion St.Gallerstrasse (Schulwege) + Verbesserung LV in Goldach	- Mehrbelastung Goldacherstr. (Schulweg) - Verschlechterung der mehrbelasteten Quartiere in Rorschach	• Bei der Planung der flankierenden Massnahmen ist den LV-Anliegen ein hohes Gewicht beizumessen

Tabelle 4: Beurteilung Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen

Offene Fragen:

- Was sind die langfristigen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Region?
- Was sind die Grundlagen für das Verkehrsmodell?
- Funktioniert das Strassennetz ohne neue Unterführung der Bahn?

Ideen für Flankierende Massnahmen:

- Verkehrsentlastende Einrichtungen im Gewerbegebiet verhindern (Planungszone) -> Nutzungsbeschränkung in BZO
- Künzlerpass für MIV schliessen
- Widerstand auf Hauptstrasse Goldach und St.Gallerstrasse
- min. 2 Bahnquerungen niveaufrei (Goldach und Industriestr.)

B: Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen und Unterführung Industriestrasse

Thema mit Beurteilung	Chancen ☺	Bedenken ☹	Anliegen / Handlungsbedarf
Siedlungsentwicklung 	+ längere Variante verträglicher	- Städtebaulicher Eingriff Rampen Industriestr. - Belastung Quartier Industriestr.	• Für eine niveaufreie Querung der Bahn ist eine quartierverträglichere Lösung zu finden
Siedlungsqualität 	+ bei langer Variante überdeckter Bereich verkehrsfrei	- Belastungsprobleme Industrie-/Pestalozzistr.	• Für eine niveaufreie Querung der Bahn ist eine quartierverträglichere Lösung zu finden
Verkehrsfluss, Erreichbarkeit 	+ Verbesserte Anbindung Stadtzentrum an Anschluss Witen	- Erschliessung Nestlé gefährdet (lange Variante) - Es entsteht ein Chaos auf den anderen Übergängen	• Erschliessung Nestlé muss gelöst werden • Auswirkungen auf andere Bahnübergänge prüfen
ÖV, Fuss- und Veloverkehr 	+ Verbesserung Situation ÖV im Bezug auf Bahnquerung	- Mehrverkehr Pestalozzistr. vor Schulhaus	• Bei der Planung der flankierenden Massnahmen sind hinderungsfreie Bahnübergänge für den ÖV anzustreben. • Zu den flankierenden Massnahmen gehören Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auf Schulwegen.

Tabelle 5: Beurteilung Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen und Unterführung Industriestrasse

Offene Fragen:

- Wohin führen die Fahrten auf den wichtigsten Stadteingängen? Darstellung Verkehrsrelationen der Stadteinfahrten an 2. Forum
- Was sind die Hauptgründe für die prognostizierte Entlastung der St.Gallerstrasse? Wird einfach die Industriestrasse entsprechend mehrbelastet? Wie bringt man möglichst viel Verkehr auf die Industriestrasse? (Sicht Goldach zur Entlastung St.Gallerstr.)

Ideen für Flankierende Massnahmen:

- Möglichkeit ÖV über Industriestrasse (niveaufreie Bahnquerung) und bei kurzer Variante über Löwenstrasse führen

C: Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen, Unterführung Industriestrasse und südlicher Kernumfahrung

Thema mit Beurteilung	Chancen ☺	Bedenken ☹	Anliegen / Handlungsbedarf
Siedlungsentwicklung 	+ Gesamtsystem langfristiger Rolls Royce zukunftsorientiert. Wichtig für Potenzial. Region ist für die nächsten 50-100 Jahre aufgestellt. Nicht nur verkehrlich betrachtet.	- Wirkung der Kernumfahrung sehr gering. Keine positiven Auswirkungen - R'berg: mögl. Verkehrszunahmen Goldacherstr. - Gewerbe will keine Entlastung im Zentrum von Rorschach (Hauptstrasse und Signalstrasse)	• Die Region erhofft sich eine Initialzündungswirkung durch ein grosses Projekt in der Region. Kann dies mit der Kernumfahrung erreicht werden? • Was sind die Gründe für eine mögliche Verkehrszunahme Goldacherstr. mit der Kernumfahrung? • Chancen einer Zentrumsentlastung aufzeigen (auch für Gewerbe)
Siedlungsqualität 	+ Verbesserungen im Bereich Pestalozzi-, Promenadenstrasse sowie Eisenbahnstrasse (Entlastung)	- Verschlechterung im Bereich Churerstr., ev. Goldacherstr. und Portalbereiche. (aber eher wenig betroffene Anwohner)	• Mit welchen Massnahmen kann die Entlastungswirkung des Zentrums durch die Kernumfahrung deutlich verstärkt werden?
Verkehrsfluss, Erreichbarkeit 	+ Erreichbarkeit massiv besser	- Kaum konzentrierte Verkehrsentslastungen	• Ungenügende Entlastungswirkung ohne FlaMa
ÖV, Fuss- und Veloverkehr 	+ ÖV weniger im Stau (wo?) + Verkehrskonzentration auf Hauptachsen, Entlastung Quartiere	- Probleme vor allem an Sulz- und Industriestr sowie Schule Pestalozzistr.	• Wie kann der LV und ÖV vom Tunnel profitieren?

Tabelle 6: Beurteilung Situation 2020 mit Autobahnanschluss Witen, Unterführung Industriestrasse und südlicher Kernumfahrung

Offene Fragen:

- Wie sieht die Anschlusssituation der Kernumfahrung aus?
- Wo fallen welche Entscheide? Es ist notwendig, institutionelle Vereinbarungen und Verbindlichkeiten vorgängig festzulegen.
- Wie sieht ein Kostenschlüssel für Gemeindeanteile aus? Vor- und Nachteile müssten darin berücksichtigt werden.

Ideen für Flankierende Massnahmen:

- Von Kernumfahrung direkt Tiefgaragen erschliessen

4.8. Erkenntnisse aus 2. Forumsveranstaltung vom 9.5.2012

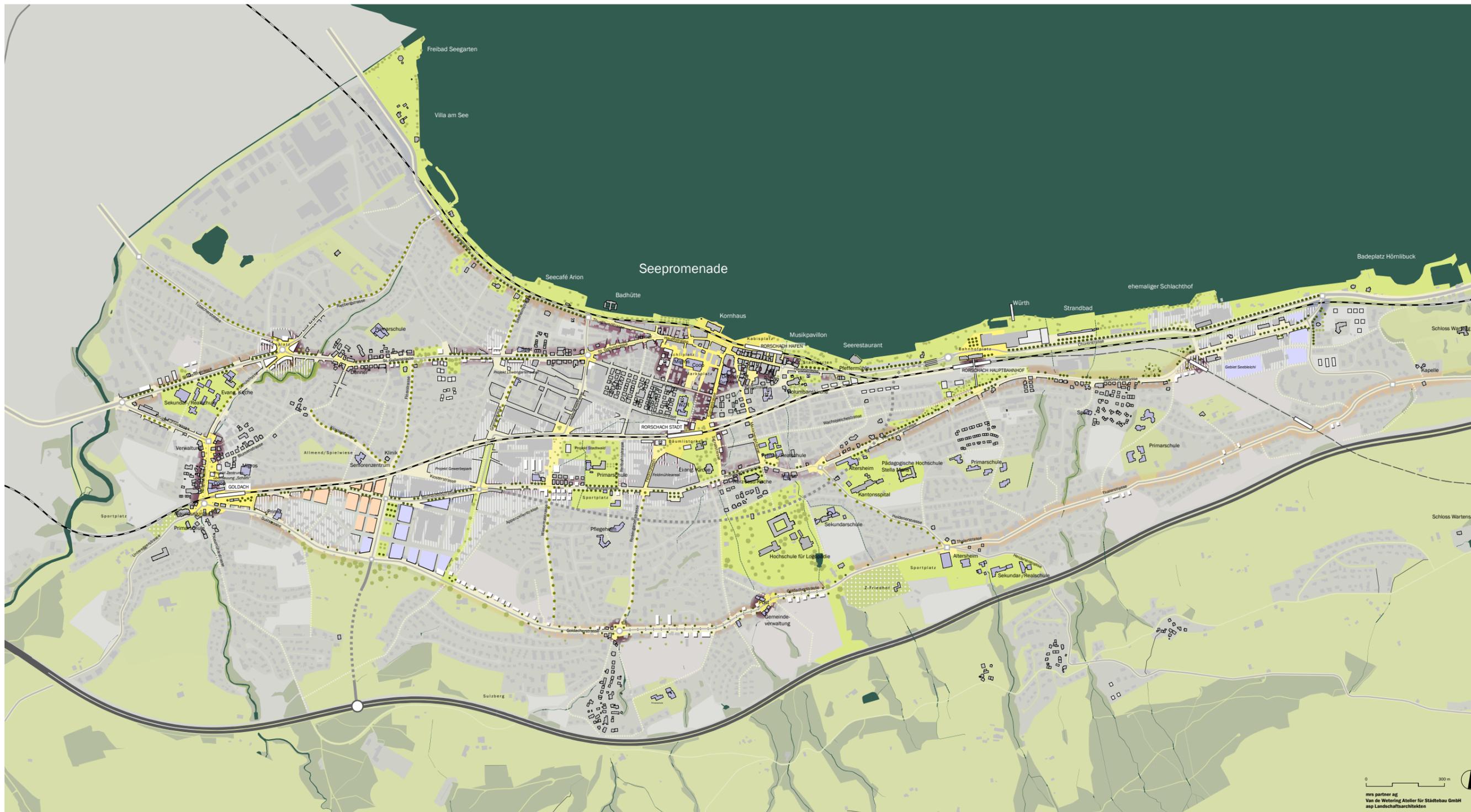
Konkrete Erkenntnisse zu einzelnen Massnahmen:

- Unterführung Bäumlistorkel Rorschach: Der Stadtrat Rorschach kam zu einem früheren Zeitpunkt zur Erkenntnis, dass an diesem strategischen Standort keine grosse „Verkehrsmaschine“ (keine langen Rampen und grosse Verkehrsflächen) erwünscht ist, und entschied sich gegen eine Unterführung Bäumlistorkel. Zugunsten einer städtebaulichen Entwicklung soll der Bahnübergang Feldmühlestr. für den Individualverkehr geschlossen werden. Der verbleibende Bahnübergang Signalstr. bleibt geöffnet, hat in der gesamten Netzhierarchie aber eine untergeordnete Bedeutung. Dieser Entscheid ist auch eine Randbedingung für die ZMB „Südliche Kernumfahrung“.
- Unterführung Wiesental/Verlängerung Gäbrisstrasse: Die Machbarkeit der Unterführung ist aufzuzeigen (Geometrie horizontal und vertikal) und mit dem Projekt Unterführung Industriestrasse zu vergleichen. Ergänzend wird eine einfache Einschätzung zu einer möglichen Verlängerung der Unterführung Wiesental über die Gäbrisstrasse bis zur St. Gallerstrasse erwartet (Liste mit Vor- und Nachteilen).
- Unterführung Klosterstrasse (Künzlerpass, heute LKW-Verbot): Die Schliessung dieser Unterführung für den Individualverkehr wurde von vielen Räten begrüsst, resp. als notwendig erachtet. Es wurde jedoch deutlich gemacht, dass diese Bahnquerung eine wichtige innerdörfliche Verbindung zwischen Goldach und Wiesental ist und deshalb die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr in geeigneter Weise beizubehalten ist.
- Unterführung Florastrasse Goldach: Im Sinne der Vollständigkeit ist eine direkte Verbindung zwischen Florastrasse und Anschluss A1 bzw. eine Unterführung im Bereich Florastrasse zu prüfen und die Auswirkungen darzustellen. Im Schlussbericht wird eine Einschätzung zu den damit verbundenen positiven und negativen Auswirkungen erwartet.
- Unterführung Mühlegut Goldach: Diese zusätzliche Variante ist im Verkehrsmodell in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Im Schlussbericht wird eine Einschätzung zu den damit verbundenen positiven und negativen Auswirkungen erwartet.
- Dorfplatz Goldach (Kreisel vor Barriere): Die Barriere und der damit zusammenhängende Rückstau auf dem Kreisel soll die Verbindung zwischen Südquartier Goldach und Autobahnanschluss nicht behindern. Im Schlussbericht wird eine Lösungsmöglichkeit bzw. Stellungnahme dazu erwartet.
- Knoten Sulzstrasse/Anschluss A1: Zum Zeitpunkt der Projektbearbeitung des Anschlussbauwerks war der MIV-Verkehrsfluss am Knoten Sulzstrasse das wichtigste Kriterium. Deshalb ist eine Kreiselösung an diesem Standort nachvollziehbar. Berücksichtigt man auch die gewünschte Hauptausrichtung, die Dimensionierung, die Langsamverkehrsführung und die Verkehrslenkungsmöglichkeiten (MIV und OeV), dann bringt eine Lichtsignalanlage viele zusätzliche Vorteile. Dies ist im Schlussbericht zu formulieren. Die technische Machbarkeit muss auf dieser Stufe jedoch nicht nachgewiesen werden.
- Temporegime ab Knoten Sulzstrasse/Anschluss A1: Grundsätzlich besteht bei Realisierung des neuen Stadtquartiers ein Bedürfnis zur Anpassung des Temporegimes. Veränderungen des Temporegimes haben einen viel kürzeren Zeithorizont als bauliche Massnahmen. Sie werden durch die Polizei situativ und phasengerecht entschieden und umgesetzt.
- Blumenfeldstrasse: Der Knoten im Bereich Blumenfeldstrasse/Unterführung Wiesental muss sowohl für den MIV als auch für den Langsamverkehr (Schulweg Quartier Wiesental – Goldach) verträglich konzipiert werden.
- Pestalozzistrasse Rorschach: Die Pestalozzistrasse wird eine „gestaltete“ Sammelstrasse und keine Quartierstrasse.
- Rosengartenstrasse: Auf der Rosengartenstrasse ist in Spitzenstunden mit Ausweichverkehr zu rechnen. Die Diskussionen im Forum machten deutlich, dass eine allfällige Sperrung der Strasse von einigen Räten nicht getragen wird. Die Durchlässigkeit der Rosengartenstrasse wird von diesen gegenüber einer gewissen Verkehrszunahme höher gewichtet. Im Schlussbericht werden Aussagen zu möglichen Massnahmen (z.B. Sperrung in Spitzenstunden), deren Auswirkungen, Vor- und Nachteilen erwartet.

- Paradiesstrasse: Das Erscheinungsbild der Paradiesstrasse entspricht einer verkehrsberuhigten Strasse und bewirkt bereits heute quartierverträgliche Fahrgeschwindigkeiten. Sofern die Rosengartenstrasse nicht für den Individualverkehr geschlossen wird, sind keine weiteren Eingriffe erforderlich.
- Heidenerstrasse Rorschacherberg: Gemäss fachlicher Einschätzung wird sich die Verkehrsmenge auf der Heidenerstrasse auch mit dem Anschluss A1 nicht massgeblich verändern. Gemäss Fahrzeitberechnung werden höchstens vereinzelte Fahrten, die nicht bereits heute die Heidenerstrasse benutzen, dazu kommen. Für den Gemeinderat Rorschacherberg ist diese Einschätzung zur zukünftigen Verkehrsentwicklung auf der Heidenerstrasse wichtig. Diese Thematik ist deshalb in geeigneter Weise im Schlussbericht zu behandeln.
- Thalerstrasse Rorschacherberg: Die Thalerstrasse hat zum heutigen Zeitpunkt nur ein bergseitiges durchgehendes Trottoir. Eine separate Veloführung fehlt.
- Südliche Kernumfahrung Rorschach: Die Zweckmässigkeitsprüfung zur südlichen Kernumfahrung ist in Bearbeitung. Darin werden das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die flankierenden Massnahmen (z.B. Sperrung der Innenstadt) berücksichtigt. Um Doppelspurigkeiten mit dem vorliegenden FlaMa-Projekt zu vermeiden, sind die detaillierten Ergebnisse der ZMB abzuwarten und nach Vorliegen in geeigneter Weise in den Schlussbericht zu integrieren.

4.9. Plan Städtebauliches Gesamtkonzept

GOLDACH, RORSCHACH UND RORSCHACHERBERG - Flankierende Massnahmen A1 und Südliche Kernumfahrung - Städtebauliches Konzept, Stand 31.08.2012



Siedlungsgebiet

- Neues Baufeld, Schwerpunkt Wohnen
- Neues Baufeld, Schwerpunkt Gewerbe
- Entwicklungsgebiet
- Baugebiet/Bauerweiterungsgebiet

Nutzung Strassenachse

- Schwerpunkt Mischnutzung, mittlere bis hohe Dichte
- Schwerpunkt Wohnnutzung, mittlere bis hohe Dichte
- Gewerbenutzung

Bebauung

- Prägnante Gebäudekante (Strassenraum)
- Neues Gebäude, denkbare Gebäudetypologie (Lage schematisch)
- Gebäude in Planung (schematisch, soweit bekannt)
- Schützenswertes Gebäude / Ortsbild
- Gebäude mit spezieller Funktion

Freiraum

- Wichtiges Stadt- und Quartierzentrum / Strassenraum
- Wichtiger Stadtpark / Landschaftsraum
- Baumreihe (Lage schematisch)
- Einzelbäume (Lage schematisch)

Verkehr

- Autobahn A1
- Anschluss Witen, Kernumfahrungsvariante
- Wichtige Strassenverbindung (mehrfach HVS)
- Wichtiger Verkehrsknoten (Kreuzung/Kreisell)
- Temporeduktion durch Strassenraumgestaltung (T30 anzustreben)
- Fuss- und Radwegverbindung

0 300 m
 mrs partner ag
 Van de Weering Atelier für Städtebau GmbH
 asp Landschaftsarchitekten